

Jačanje institucionalnog okvira za razvoj strukovnih  
standarda zanimanja, kvalifikacija i kurikuluma

# Promet i logistika

PROFIL SEKTORA



Agencija za  
strukovno obrazovanje  
i obrazovanje odraslih

## Promet i logistika

## Promet i logistika

### ZA AGENCIJU ZA STRUKOVNO OBRAZOVANJE I OBRAZOVANJE ODRASLIH:

Ravnatelj: Ivan Šutalo, dipl. ing.

Voditelj projekta: Nino Buić, dipl. pov. i prof.

### RAZVOJNI TIM:

dr.sc. Jurgen Weiss - voditelj projektnog tima

mr.sc. Sanja Crnković Pozaić – metodologija analize ponude i potražnje za zanimanjima

mr.sc. Mislav Balković – metodologija analize potražnje za kompetencijama

dr.sc. Teo Matković – analiza dinamike zapošljavanja i određivanja zanimanja prema kvalifikacijama

mr.sc. Eric Verin – kvantitativna analiza obrazovne ponude

Maja Jukić, dipl.ing. – kvantitativna i kvalitativna analiza obrazovne ponude

Marijan Banelli, dipl. ing. - analiza sektora

Nino Buić, dipl. pov. i prof. – voditelj projekta

### NAKLADNIK

Agencija za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih  
Radnička 37b/VII, 10000 Zagreb, Hrvatska

IPA 2007-2009 projekt Jačanje institucionalnog okvira za razvoj strukovnih standarda zanimanja, kvalifikacija i kurikuluma;  
EuropeAid/127472/d/SER/HR

### GRAFIČKI DIZAJN:

Bestias dizajn d.o.o.

### TISAK:

PRINTERA GRUPA d.o.o.

### NAKLADA:

300 primjeraka

Zagreb, siječanj 2012.

**Jačanje institucionalnog okvira za razvoj strukovnih  
standarda zanimanja, kvalifikacija i kurikuluma**

# Promet i logistika

---

**PROFIL SEKTORA**



## PREDGOVOR

Agencija za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih je od Vlade RH i Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta dobila zadaću razvijati moderan sustav strukovnog obrazovanja i osposobljavanja koji će biti u stanju odgovoriti na izazove koje nameće razvoj modernoga hrvatskog društva. Takav će sustav pojedincima pružiti kompetencije koje će ih učiniti konkurentnima na tržištu rada, a bit će usklađene s potrebama tržišta rada.

Strukovno obrazovanje u RH, kao i u ostalim europskim zemljama, ima ključnu ulogu u odgovoru na izazove ubrzanog pojavljivanja novih tehnologija, potražnje za novim kompetencijama, u razvijanju ljudskih potencijala s ciljem postizanja gospodarskoga rasta, zapošljavanja i ostvarivanja socijalnih ciljeva. Stoga ono mora biti povezano s potrebama pojedinaca, tržišta rada, visokog obrazovanja i društva u cjelini.

Kako bi se osigurao takav razvoj nužno je definirati mehanizme koji omogućavaju brzo reagiranje sustava strukovnog obrazovanja na promjenjive zahtjeve tržišta, među ostalim, adekvatnom prilagodbom obrazovne ponude i kurikuluma te usklađivanjem s visokim obrazovanjem. Stoga je ključno da svi dionici počevši od Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta, Agencije, lokalne i regionalne samouprave te svih ostalih partnera, pri osmišljavanju obrazovne politike, ponude i mreže programa koriste relevantne informacije i analize tržišta rada, odnosno donose odluke na temelju dokaza i relevantnih podataka.

Mnoge zemlje uvidjele su važnost usklađivanja obrazovnog sustava na svim razinama s potrebama tržišta rada jer alternativa je preskupa. Održavanje ili razvoj kvalifikacija koje pružaju kompetencije koje su zastarjele ili više nisu potrebne na tržištu rada predstavljaju uzalud potrošeno vrijeme i novac za sve korisnike; za polaznika koji izgubio vrijeme na stjecanju kompetencija s kojima nije konkurentan na tržištu rada, za poslodavca koji dobiva radnika koji nema kompetencije za rad te za državu koja to sve plaća. Stoga su mnoge zemlje osvijestile potrebu razvoja alata i mehanizama koji će smanjiti jaz između obrazovanja i potreba tržišta rada.

Profili sektora, razvijeni u suradnji Agencije i stručnjaka na projektu Jačanje institucionalnog okvira za razvoj strukovnih standarda zanimanja, kvalifikacija i kurikuluma, alat su kojim su po prvi put na jednom mjestu objedinjeni relevantni podatci (iz različitih izvora: Državni zavod za statistiku, HZZ, FINA, MZOS E-matica, itd.) o gospodarstvu, tržištu rada i obrazovnoj ponudi u 13 obrazovnih sektora. Profili će služiti sektorskim vijećima, Agenciji, Ministarstvu znanosti, obrazovanja i sporta, ali i drugim dionicima za planiranje razvoja strukovnih kvalifikacija i strukovnog obrazovanja koje odgovara na potrebe tržišta rada.

Realno je očekivati da će profili sektora kao dio metodologije cjelovite analize tržišta radne snage i sustava obrazovanja biti snažnom podlogom za argumentirano donošenje političkih odluka. Vjerujemo da će korisnost ovog pristupa i ovih dokumenta uvidjeti i brojni drugi dionici i institucije te da će njihova relevantnost i korisnost nadići sustav strukovnog obrazovanja.

Ivan Šutalo, ravnatelj

Agencija za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih

## Uvodna riječ

Materijal koji imate pred sobom treća je inačica metodologije koja je u razvoju. Ovime želimo prikazati rezultate svoga rada široj publici sa željom da komentira i pridonosi daljnjem razvoju ovog alata za razumijevanje primjene znanja u hrvatskom gospodarstvu.

Ovaj profil sektora razvijen je suradnjom Agencije za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih i mješovitog tima domaćih i stranih stručnjaka u okviru projekta Jačanje institucionalnog okvira za razvoj strukovnih standarda zanimanja, kvalifikacija i kurikuluma koji se provodi u Agenciji, a financiran je sredstvima Europske Unije u sklopu IPA-programa, Komponente IV, Razvoj ljudskih potencijala.

Profil sektora zamišljen je kao analitička podloga za planiranje razvoja obrazovnog sustava, s naglaskom na srednjoškolsko strukovno obrazovanje. Ovaj je dokument javno dostupan svima koji na temelju njega žele razvijati obrazovne programe, donositi obrazovne politike ili se samo upoznati sa sektorom u kontekstu obrazovanja i tržišta rada.

Zajedno s profilima sektora, razvijen je i Priručnik za korištenje profila sektora kako bi se svi podaci i analize predstavljeni u profilima sektora mogli ispravno interpretirati te donositi zaključci u pravom kontekstu.

**NAPOMENA:** Stavovi i tumačenja prikazanih analiza te sadržaj ovog dokumenta nisu službeni stavovi Agencije za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih, već razvojnog tima.

<b>Promet i logistika</b>	1
<b>PREDGOVOR</b>	5
<b>Uvodna riječ</b>	6

## **Sadržaj**

---

<b>Uvod</b>	10
Naš pristup	11
Metodologija	12
1. Potražnja za zanimanjima	13
2. Potražnja za kompetencijama	14
3. Ponuda zanimanja i kompetencija	14
4. Uvjeti na tržištu rada za sektorska zanimanja	15
5. Usklađivanje ponude i potražnje	16
<b>Smjer daljnje analize</b>	16

## **1. Potražnja za zanimanjima**

<b>1.1. Obuhvat sektora</b>	19
Rodovi zanimanja u podsektorima i dominantne razine složenosti	20
<b>1.2. Upotreba sektorskih zanimanja</b>	21
Zaključci o stupnju koncentracije zanimanja po gospodarskim djelatnostima	23
<b>1.3. Dugoročna kretanja zaposlenosti u ključnim gospodarskim djelatnostima sektora Prometa i logistike</b>	24
<b>1.4. Prihodi, broj poduzeća i zaposlenih</b>	26
Zaključci o obuhvatu sektora	29
<b>1.5. Slobodna radna mjesta – prikaz zanimanja koja poslodavci traže</b>	29

## **2. Potražnja za kompetencijama**

<b>2.1. Matrica kompetencija</b>	33
Podsektor Prometa	34
Podsektor Logistike	36
<b>2.2. Zaključci o potrebnim kompetencijama</b>	36



<b>3. Ponuda rada u sektoru: zanimanja i kompetencije</b>	39
<b>3.1. Indikatori tržišta rada</b>	41
<b>3.2. Dobna i obrazovna struktura u sektoru prometa</b>	44
<b>3.3. Obrazovna struktura</b>	46
Zaključci za karakteristike ponude rada u sektoru	48
<b>3.4. Kvantitativna analiza obrazovnih programa</b>	48
Analiza 1 – opći trendovi	50
Analiza 2 – trendovi po godini, razredu i obrazovnom programu/kvalifikaciji	52
Analiza 3 – trendovi po županiji i obrazovnom programu/kvalifikaciji	55
<b>3.5. Kvalitativna analiza obrazovnih programa</b>	57
Obrazovni programi za specifične ciljane skupine	60
<b>3.6. Nezaposlenost i dinamika nalaženja posla nakon obrazovanja</b>	61
Prijava na HZZ	62
Dinamika nalaženja posla	62
<b>3.7. Prijelaz u visoko obrazovanje</b>	64
<b>3.8. Analiza odredišnih zanimanja</b>	65
<b>4. Uvjeti rada na tržištu za sektorska zanimanja</b>	79
<b>4.1. Neto plaće prema podsektorima</b>	81
<b>4.2. Ugovori o radu</b>	82
<b>4.3. Sati rada i veličina poduzeća</b>	83
Položaj u zaposlenju	84
Zaključci o uvjetima rada u podsektoru Prometa	85
<b>5. Usklađivanje ponude i potražnje</b>	87
<b>5.1. Zamjena postojeće radne snage u ključnim djelatnostima Prometa</b>	89
<b>5.2. Kako se mogu koristiti rezultati analize u profilu sektora?</b>	91
Obrazovne potrebe za gospodarski razvoj	91
Planiranje industrijske politike	92

<b>Zaključak</b>	93
Obrazovanje	100
<b>Dodatci</b>	105
<b>Dodatak 1.</b>	106
<b>Popis zanimanja u sektoru (NKZ)</b>	106
<b>Dodatak 2</b>	110
<b>Tablica prijedloga regionalnog ustrojstva obrazovanja</b>	110
<b>Dodatak 3.</b>	111
<b>Značaj sektora unutar EU</b>	111
Pogled na industrijske politike i strategije EU	111
<b>Dodatak 4.</b>	113
<b>Matrica kompetencija</b>	113
<b>Dodatak 5.</b>	113
<b>Analiza tehnološkog napretka kao podloga za planiranje kvalifikacija</b>	113

## Uvod

Promet je uslužna djelatnost kojom se obavlja prijenos ljudi, dobara, vijesti i energije s mjesta na mjesto. U užem se smislu definira kao transport ili prijevoz, a u širem obuhvaća transport (prijenos ljudi i dobara) i komunikacije (prijenos vijesti, slika, ideja i uopće najrazličitijih informacija). Logistika je djelatnost koja se bavi svladavanjem prostora i vremena uz najmanje troškove. U suvremenim uvjetima se najčešće koristi za označavanje poslovne funkcije i znanstvene discipline koja se bavi koordinacijom svih kretanja materijala, proizvoda i robe u fizičkom, informacijskom i organizacijskom pogledu. Taj kružni proces podrazumijeva sve - od nabave preko proizvodnje i prodaje do potrošača.

Prema Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti (NKD) promet spada u skupinu djelatnosti prijevoza, skladištenja i veza (NKD I). Navedena skupina djelatnosti od kraja ovog i početka prošlog desetljeća bilježi snažan rast bruto dodane vrijednosti, ali i produktivnosti. Na rast navedenih pokazatelja najznačajnije je utjecao razvoj telekomunikacijske djelatnosti sektora, no snažan rast u promatranom razdoblju zabilježila je i djelatnost transporta.

Koliko je jak sektor prometa i logistike (P&L) u hrvatskom gospodarstvu? Kakva su kretanja u podsektoru prometa i podsektoru logistike? Imamo li dovoljno kadrova za zadovoljenje potražnje? Kolika je apsorpcija znanja iz prometa u gospodarskim sektorima i gdje ona imaju najveću koncentraciju? Koliko je zanimanja u gospodarstvu stvorio sektor prometa? Je li manjak kadrova u ovom sektoru kočnica razvoju konkurentnosti samog sektora? Kako pozicionirati obrazovnu politiku u cilju privlačenja stranih investicija? Kakva su globalna kretanja u ovom području i što iz njih možemo zaključiti? Kakve promjene u strukturi potrebnih znanja i vještina donosi tehnološki razvoj? Što možemo očekivati od otvaranja tržišta prema konkurenciji Europske Unije?

Ova analiza pokušat će pružiti odgovore na ta i brojna druga pitanja koristeći izvore podataka koji su u Hrvatskoj dostupni. To su Anketa o radnoj snazi, koja je svugdje u svijetu najčešći izvor za analizu tržišta rada i koja omogućuje prikaz zanimanja i djelatnosti, podatci o zaposlenosti iz Državnog zavoda za statistiku (vremenske serije), financijski podatci o poslovanju poduzeća po djelatnostima i županijama iz FINE, nezaposleni po zanimanjima iz Hrvatskog zavoda za zapošljavanje, anketa provedena među poslodavcima i visokoobrazovnim ustanovama u cilju sagledavanja kompetencija potrebnih za radna mjesta u sektoru i e-matica Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa. Od klasifikacija najčešće se koristio ISCO-88 ili NKZ (Nacionalna klasifikacija zanimanja) i NKD (Nacionalna klasifikacija djelatnosti), koja se temelji na NACE Rev. 2 iz 2008. godine. Kao što će se vidjeti u ovoj analizi, potražnja za znanjima iz P&L sektora općenito je u porastu, ali sa značajnim odstupanjima po podsektorima, što je posljedica djelomično procesa difuzije u sve djelatnosti, a djelomično širenja tipičnih prometnih sektora. Globalni karakter ove industrije otvara mnogo mogućnosti za daljnji razvoj, ali pitanje je može li takav razvoj biti podržan isključivo domaćim kadrovima ili je ovom sektoru u svojoj mogućoj ekspanziji imanentno posezanje i za globalnim ljudskim potencijalima. Pitanje je također koliko će razmjerno mali i nepovezani ponuđači u P&L području biti u stanju odoljeti europskoj konkurenciji i hoće li uspjeti značajnije pokrenuti izvozne aktivnosti. Nadalje se postavlja pitanje kako će to djelovati na daljnji razvoj industrije te kako će otvaranje tržišta djelovati na mogući nastavak odljeva najkvalitetnijeg kadra u ovom području.

Imajući u vidu sva navedena otvorena pitanja, ovim ćemo profilom nastojati prije svega iznijeti ključne gospodarske pokazatelje te ponudu i potražnju na tržištu rada, kao i potrebnu strukturu znanja i vještina koje bi trebale činiti buduće obrazovne programe u sektoru. Cilj je ovim profilom tvorcima obrazovnih politika (prije svega u strukovnom srednjoškolskom obrazovanju) dati kvalitetnu podlogu za planiranje razvoja obrazovnog sustava koji će služiti na dobrobit industrije i hrvatskog gospodarstva u cjelini.

Upravo zbog toga je Sektorsko vijeće za promet odlučilo sektor podijeliti na dva podsektora; podsektor prometa i podsektor za logistiku) kako bi u analizama moglo donijeti jasnije zaključke o gospodarskim i kadrovskim kretanjima u sektoru te na koncu dati kvalitetnije razvojne smjernice. Također smo, budući da će Republika Hrvatska u srpnju 2013. postati punopravnom članicom Europske Unije, ovom podjelom uzeli u obzir i aktualne industrijske strategije Unije, koje su također odvojene, kako bismo već u ovom trenutku obrazovne politike razvijali u skladu s budućim industrijskim razvojnim politikama.

Europska prometna politika usredotočena je na uklanjanje granica između država članica i stoga pridonosi slobodnom kretanju osoba i roba. Glavni ciljevi su : dovršetak unutarnjeg tržišta, osiguranje održivog razvoja, proširenje prometne mreže u cijeloj Europi, maksimalno korištenje prostora, poboljšanje sigurnosti te promicanje međunarodne suradnje. To su bitne sastavnice Lisabonske strategije i doprinos Europske Unije socijalnoj i teritorijalnoj koheziji.

## NAŠ PRISTUP

Ključna je pretpostavka prikazane metodologije da su znanja i vještine koje se stječu u obrazovnim institucijama, ali i kroz radno i životno iskustvo, glavni generator novih proizvoda, tehnologija i ideja bitnih za ostvarenje gospodarskog razvoja, a time i društvenog blagostanja. Stoga je ključ rasta i razvoja gospodarstva te politika razvoja u unaprjeđivanju ljudskih potencijala u skladu s kratkoročnim i dugoročnim potrebama gospodarstva, zajednice i pojedinca.

Za svijet obrazovanja najvažnije je prepoznati sadašnju i buduću potražnju za znanjima koja će biti potrebna za gospodarski razvoj. Kako se kroz vrijeme mijenja struktura gospodarstva i prilagođava potrebama potrošača na domaćem i globalnom tržištu, tako se mijenjaju i struktura znanja i vještina. Održavanje konkurentnosti moguće je samo ako su takva neophodna znanja i vještine prisutni u obrazovnim ishodima, standardima i kvalifikacijama koje donose obrazovni programi.

## OSNOVNI POJMOVI KORIŠTENI U SEKTORSKOM PROFILU<sup>1</sup>

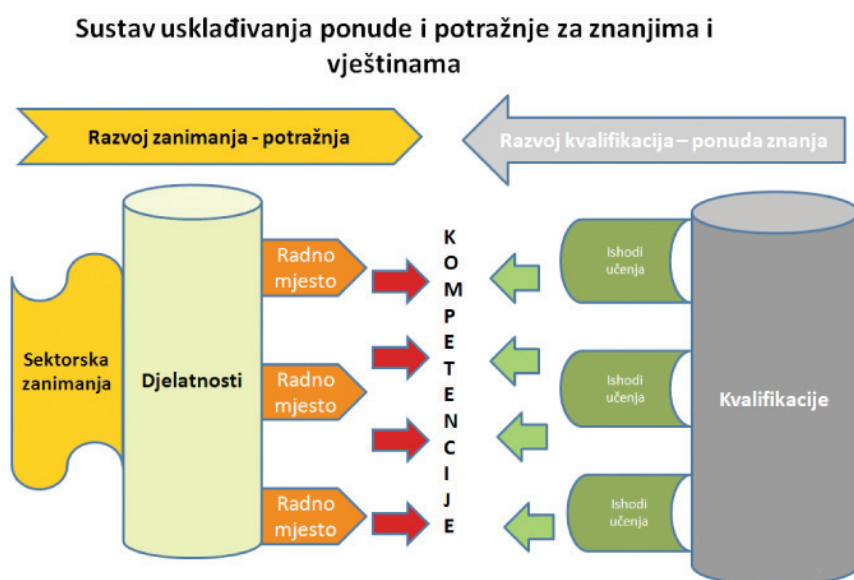
POJAM	OBJAŠNENJE
Sektor	Skup znanja i vještina koji predstavljaju jedno homogeno područje znanja. U RH danas poznajemo 13 obrazovnih sektora u području strukovnog obrazovanja.
Djelatnost	Skup poslovnih subjekata koji se bave istom vrstom gospodarske aktivnosti, npr. poljoprivreda.
Zanimanje	Skup znanja i vještina koji se stječu na radnom mjestu u određenom području znanja. Primjenom znanja iz sektora generiraju se zanimanja.
Obuhvat sektora	Broj zanimanja koja koriste znanja i vještine sektora i vrijednost koju ta zanimanja stvaraju.
Indikator koncentracije	Udio zaposlenih sa zanimanjima iz sektora u nekoj djelatnosti.
Radno sposobno stanovništvo u sektoru	Sve osobe stare 15+ ili 15-64 godine koje imaju zanimanja iz sektora – ukupna moguća ponuda rada u sektoru.
Aktivno stanovništvo u sektoru	Osobe sa zanimanjima iz sektora koje rade ili žele raditi – mogu biti zaposlene ili nezaposlene i ukupno čine radnu snagu.

<sup>1</sup> Detaljno o osnovnim pojmovima u Priručniku za korištenje profila sektora.

Kompetencija	Skup znanja i vještina koje osoba zna primijeniti u praksi, a podrazumijeva i pripadajuću samostalnost i odgovornost u radu.
Ishod učenja	Skup znanja i vještina te pripadajuće samostalnosti i odgovornosti koje je osoba stekla učenjem i dokazuje ih nakon postupka učenja.

## METODOLOGIJA

Okosnica metodologije je analiziranje ponude i potražnje za znanjima i vještinama sektora prometa. Ponudu rada u danom momentu čine svi radnosposobno stanovnici (15-64 godine) koji imaju kvalifikacije ili zanimanja iz tog obrazovnog sektora. Oni mogu biti zaposleni, nezaposleni ili neaktivni, a njihove obrazovne, dobne i spolne karakteristike bit će prikazane u analizi. S druge strane, potražnja za znanjima i vještinama može se prepoznati uz pomoć historijske analize zapošljavanja po zanimanjima u vremenu kao i pomoću analize slobodnih radnih mjesta. Cilj je usporediti strukturu ponude sa strukturom potražnje, kako u smislu brojnosti sektorskih zanimanja (imamo li dovoljno radne snage s određenim zanimanjima?), tako i u smislu relevantnosti obrazovnih programa za sektorska zanimanja i standarda njihove kvalitete prema promjenljivim potrebama gospodarskih subjekata koje su rukovođene razvojem tehnologija, zahtjevima tržišta i konkurencijom.



Slika 1. Sustav usklađivanja zanimanja i kvalifikacija

Ponuda i potražnja za znanjima i vještinama analizira se na dvije razine. Prva je razina razina sektorskih zanimanja. Kada se utvrde ključna zanimanja nekog sektora, analiza se spušta na razinu radnih mjesta na kojima se analiziraju kompetencije potrebne za ostvarenje kvalitete, efikasnosti i učinkovitosti na radnom mjestu. Svaka od razina analize ima svoje alate koji će također biti opisani u Priručniku za pripremu profila sektora. Na Slici 1 prikazan je sustav koji slikovito opisuje glavne metodološke odrednice korištene u ovoj analizi.

Metodološki će se analitičke podloge za razvoj standarda zanimanja kretati analizom sektorskih zanimanja. Nakon određivanja sektorskih zanimanja empirijskim će se putem korištenjem ankete o radnoj snazi istražiti prisutnost danih zanimanja u gospodarskim djelatnostima kako bi se otkrila disperzija korištenja sektorskih znanja i vještina. Na taj će se način prepoznati ključne djelatnosti koje u najvećoj mjeri koriste sektorska znanja i pratiti dugotrajna kretanja prihoda i zaposlenosti u njima.

Kada se prepoznaju ona zanimanja koja su za navedene djelatnosti najvažnija, prijeći će se na analizu radnih mjesta u poduzećima korištenjem upitnika o radnim mjestima i kompetencijama. Na temelju te analize kategorizirat će se vrste kompetencija koje bi trebale biti pretočene u obrazovne ishode i biti dijelom sektorskih standarda kvalifikacija.

U nastavku je opis korištene metodologije te prikaz osnovnih skupina informacija (poglavlja) koje su prezentirane ovim profilom sektora, kao i dio metodoloških postavki koje su korištene. Detaljni opis korištene metodologije prikazan je u Priručniku za izradbu profila sektora i Priručniku za korištenje profila sektora.

## 1. POTRAŽNJA ZA ZANIMANJIMA

U ovom poglavlju bit će prikazani podatci o potražnji za sektorskim zanimanjima kroz:

- 1.1. Obuhvat sektora – To ćemo prikazati brojem i vrstama zanimanja koja koriste znanja i vještine sektora. Radi se o izboru zanimanja u sektoru ili podsektorima koje su iz NKZ-a odabrali stručnjaci Sektorskog vijeća te o ukupnim podacima o broju zaposlenih, nezaposlenih i neaktivnih na razini RH. U ovom profilu sektora bit će odvojeno prikazan obuhvat po podsektorima. Detaljnije informacije o korištenju ovih pokazatelja dostupne su u poglavlju 6.1. Priručnika za korištenje profila sektora (u daljnjem tekstu Priručnik) i tako dalje za ostala poglavlja profila sektora.
- 1.2. Upotreba sektorskih zanimanja - Kada utvrdimo koja su sektorska zanimanja, ispitat ćemo, koristeći anketu o radnoj snazi za 2008. godinu, u kojim gospodarskim djelatnostima takva zanimanja postoje. To ćemo prikazati jednostavnim indeksom KONCENTRACIJE kojim ćemo definirati do koje su mjere zastupljena tipična zanimanja u svakom od gospodarskih sektora.
- 1.3. Dugoročna kretanja zaposlenosti u ključnim gospodarskim djelatnostima - Za one sektore koji pokažu visoku razinu koncentracije, analizirat ćemo dugoročne trendove u zaposlenosti te ispitati financijsko poslovanje tih djelatnosti u vremenu (promjene od 2003. do 2008. godine) iz podataka FINE. Na taj ćemo način vidjeti radi li se o gospodarskim djelatnostima koje imaju dugoročni rast ili pad. O tome će ovisiti i ponuda i potražnja za zanimanjima koja su ključna u svakom sektoru.
- 1.4. Prihodi, broj poduzeća i zaposlenih - Praćenje poslovnih rezultata subjekata koji posluju unutar ključnih gospodarskih djelatnosti (onih koje zapošljavaju značajan broj kadrova iz sektora, odnosno podsektora) te praćenje ukupne zaposlenosti u tim poduzećima može biti kvalitetna podloga za predviđanje budućih potreba, posebno ukoliko su ti pokazatelji dostupni na županjskoj razini, odnosno ako se odnose na duže vremenske serije.
- 1.5. Slobodna radna mjesta – prikaz zanimanja koja poslodavci traže - Bit će istaknuta ona zanimanja u kojima se tražitelji zaposlenja teško zapošljavaju kao i ona za koje poslodavci ne mogu naći odgovarajući kadar.

## 2. POTRAŽNJA ZA KOMPETENCIJAMA

Profil sektora ključni je dokument i temeljni alat u procesu planiranja kvalifikacija koje će proizvoditi obrazovni sustav. Na temelju profila sektora bit će moguće planirati:

- A) **sadržaj strukovnih kvalifikacija**
- B) **strukturu obrazovne ponude**, odnosno potrebne upisne kvote u strukovnom obrazovanju (upisna politika)

koje su usklađene s budućim potrebama tržišta rada. Prethodna i iduća poglavlja profila sektora govore uglavnom o makroekonomskim pokazateljima potražnje za strukovnim zanimanjima i u osnovi su podloga za planiranje upisne politike. Ovo poglavlje detaljno će prikazati potrebe za kompetencijama unutar sektorskih zanimanja te služi kao podloga za planiranje sadržaja strukovnih kvalifikacija.

### 2.1. Matrica kompetencija

Kao Dodatak 4 profilu sektora priložena je i matrica kompetencija u tabličnoj formi za zanimanja iz područja prometa i logistike. Ona je pomoćni alat u planiranju kvalifikacija koji omogućuje detaljan uvid u potrebne kompetencije, njihove izvore, kao i u zanimanja, odnosno radna mjesta uz koja su pojedine kompetencije vezane. Matrica kompetencija sadrži prikaz kompetencija prikupljenih iz nekoliko izvora.

## 3. PONUDA ZANIMANJA I KOMPETENCIJA

- 3.1. **Indikatori tržišta rada** - Ovdje će biti prikazani indikatori tržišta rada za svaki od sektora, npr. stopa nezaposlenosti, stopa zaposlenosti, stopa aktivnosti. Analizirat će se struktura registriranih nezaposlenih po zanimanjima i zapošljavanju iz evidencije tijekom 2010. godine.
- 3.2. **Dobna i obrazovna struktura radne snage** - demografska situacija u Hrvatskoj uvjetuje sve manje kontingente mladih, što smanjuje i ponudu rada, pogotovo u nekim manje popularnim zanimanjima. Vrlo često nećemo imati zamjene postojeće radne snage, budući da su dobne skupine koje odlaze u mirovinu brojčano veće od onih koje ulaze u radnu snagu. To znači da će se prosječna dob radne snage povećavati, što utječe i na njezinu fleksibilnost, pokretljivost, sklonost učenju i produktivnost.
- 3.3. **Zanimanja prema razini obrazovanja** - Mogućnost širenja sektora uvelike ovisi o gospodarskim uvjetima, ali isto tako i o dobnoj i obrazovnoj strukturi u sektoru. Dobro je poznato da niža obrazovna razina, pogotovo ako je povezana sa starijom dobi, ne daje nade da se pojedinci uključuju u procese učenja i stjecanja novih kvalifikacija.
- 3.4. **Kvantitativna analiza obrazovnih programa** – U ovom ćemo dijelu analizirati strukturu upisa po obrazovnim programima i njegove karakteristike kroz vrijeme. Ovaj nam segment govori o interesu mladih za pojedine programe, ali indirektno i o njihovoj percepciji u kojoj će mjeri dobivene kvalifikacije biti tražene na tržištu rada. Upisi i kvote također su odraz politike u području obrazovanja te je moguće uočiti njezine dobre i loše strane.
- 3.5. **Kvalitativna analiza obrazovnih programa** – U ovom ćemo dijelu analizirati sadržaje pojedinih postojećih programa i njihova preklapanja te sukladno analizi potrebnih kompetencija (poglavlje 2) dati preporuke mogućeg razvoja ponude kvalifikacija u sektoru.

- 3.6. Nezaposlenost i dinamika nalaženja posla nakon obrazovanja** – Prikaz uspješnosti zapošljavanja prema obrazovnim programima (kvalifikacijama) u sektoru mnogo nam govori o uspješnosti obrazovnog sustava, odnosno njegovoj usklađenosti s potrebama gospodarstva, kako u smislu strukture obrazovanih, tako indirektno i u smislu sadržaja pojedinih kvalifikacija.
- 3.7. Prijelaz u visoko obrazovanje** – Kroz ovu je analizu predstavljeno bolje sagledavanje kvalitete kvalifikacija i njihove usklađenosti s potrebama i zahtjevima koje postavlja nastavak obrazovanja u visokoškolskom sustavu.
- 3.8. Analiza odredišnih zanimanja** – Uspješnost pronalaska posla nakon završenog srednjoškolskog obrazovanja svakako je važan indikator koji ukazuje na kvalitetu samog programa. Ipak, s gledišta opće društvene korisnosti, nije i ne može biti svejedno na kojim se odredišnim zanimanjima zapošljavaju osobe koje završe pojedini obrazovni program, jer ukoliko su to, primjerice, zanimanja za koja ih obrazovanje uglavnom nije pripremalo, tada se dovodi u pitanje i opravdanost provedbe takvih programa. Takva bi situacija bila dodatno štetna i za produktivnost radne snage, a posljedično i za konkurentnost gospodarstva pa je kod planiranja obrazovnih politika nužno voditi računa o ovom pokazatelju.
- 3.9. Komparativni prikaz obrazovnih ishoda i ishoda na tržištu rada prema obrazovnim sektorima** – Prikazuje razlike pojedinih sektora prema kriterijima zapošljivosti, vertikalne prohodnosti i usklađenosti obrazovnih programa sa zanimanjima na kojima se po prvi puta zapošljavaju učenici koji završe strukovno obrazovanje. Ova analiza služi kao referentna usporedba uspješnosti obrazovnih programa po sektorima.

#### 4. UVJETI NA TRŽIŠTU RADA ZA SEKTORSKA ZANIMANJA

- 4.1. Neto plaće** - Neto plaća u sektoru otkriva koliko je znanje iz nekog obrazovnog sektora vrednovano na tržištu. Ako je prosječna plaća zaposlenih sa zanimanjima iz sektora niža od prosječne plaće u gospodarstvu, možemo očekivati smanjenje interesa mladih za upis u sektorske obrazovne programe, ali i razinu produktivnosti rada na kojoj se odvija upotreba tih znanja i vještina. Niske plaće obično govore o niskoj produktivnosti rada, a time i o upitnoj konkurentnosti na dulji rok, budući da se u našim uvjetima teško može postići troškovna konkurentnost u odnosu na zemlje u kojima su razina troškova života i prihodi po satu mnogo niži. Pitanje je vremena kada će se takva proizvodnja preseliti u zemlje u kojima je niska cijena rada dugoročnije osigurana, što nije slučaj s Hrvatskom.
- 4.2. Ugovori o radu** - Vrsta ugovora koji se nude za određena sektorska zanimanja govore o razini pravne sigurnosti koju zaposlenici sa sektorskim zanimanjima mogu očekivati na tržištu rada. Ako dominiraju ugovori o radu na neodređeno vrijeme, moguće je da se radi o poslovima na kojima se mora ponuditi sigurnost da bi se osigurala odgovarajuća ponuda rada.
- 4.3. Sati rada, veličina poduzeća i vlasnička struktura** – I to su također elementi koji utječu na odluku o razvoju karijere u određenim zanimanjima i ovdje će biti prikazani za oba podsektora.



## 5. USKLAĐIVANJE PONUDE I POTRAŽNJE

- 5.1. **Zamjena postojeće radne snage** – Ova analiza pokazat će ukupna kretanja priljeva i odljeva radne snage u ključnim djelatnostima za prometni sektor po županijama uzevši u obzir obrazovnu ponudu i potražnju na tržištu radne snage. Kao rezultat ove analize moći će biti doneseni zaključci i smjernice za kreiranje upisnih politika.
- 5.2. **Kako se mogu koristiti rezultati analize u profilu sektora** – Prikazat ćemo i druge moguće upotrebe rezultata analize na području regionalne razvojne politike, strategije i razvoja ljudskih resursa, industrijske politike kao i podloge za posredovanje i informiranje o razvoju karijere.

## SMJER DALJNJE ANALIZE

Ova se analiza mora smatrati početnom analizom sektora i u budućnosti je potrebno njen pristup produbiti u nekoliko smjerova. Prvo, bilo bi korisno napraviti analizu kretanja zaposlenosti po zanimanjima kroz vrijeme analizom više anketa o radnoj snazi, jer upravo dugoročni trendovi daju dobru osnovu za predviđanje budućih kretanja. Također je potrebno prikupiti detaljne podatke o potrebnim kompetencijama za radna mjesta u području prometa kako bi se i za taj podsektor pripremila matrica kompetencija i donijeli zaključci o sadržaju budućih kvalifikacija.

Osim navedenih 18 temeljnih analiza i prikaza moguće je u idućim verzijama profila sektora po potrebi uvesti dodatne analize koje će dopuniti sektorski profil. Tu je kao područje mogućeg daljnjeg rada vidljiv nedostatak analize aktualne ponude kompetencija unutar postojećih obrazovnih programa.

# 1. Potražnja za zanimanjima



# 1. Potražnja za zanimanjima

## 1.1. Obuhvat sektora

Podsektor prometa u strukovnom obrazovanju obuhvaća 12 četverogodišnjih i 4 trogodišnja obrazovna programa, a podsektor logistike obuhvaća 1 četverogodišnji obrazovni program. Obrazovni je sektor generirao oko 85 različitih zanimanja u području prometa i 32 zanimanja u području logistike. Zbog potpunosti analize valjda napomenuti da se radi o zanimanjima koja se odnose na sve dostupne obrazovne razine (ne samo na one koje pruža srednjoškolsko obrazovanje). To je važno zbog stjecanja uvida u ukupnu potražnju za sektorskim zanimanjima u gospodarstvu, jer učenici koji danas započiju svoje obrazovanje u strukovnom obrazovanju sutra možda nastave razvoj karijere u visokoškolskom obrazovnom sustavu prema višim kvalifikacijama unutar sektora. U Dodatku 1 prikazana su sva zanimanja u sektoru prometa koja su članovi Sektorskog vijeća odabrali iz Nacionalne klasifikacije zanimanja (NKZ); ovdje je prikazana ukupna ekonomska aktivnost radnosposobnog stanovništva starog 15-64 godine koje ima sektorska zanimanja ukupno i prema podsektorima.

	Radnosposobno stanovništvo	Radna snaga	Zaposleni	Nezaposleni	Neaktivno stanovništvo
Promet	152.685	112.778	101.210	11.568	39.908
Logistika	34.972	25.208	22.593	2.615	9.764
Ukupno promet i logistika	187.657	137.986	123.803	14.183	49.672
Ukupno RH	2.182.465	1.638.298	1.488.856	149.441	544.167
Udio promet %	7,00	6,88	6,80	7,74	7,33
Udio logistika %	1,60	1,54	1,52	1,75	1,79
Udio promet i logistika %	8,60	8,42	8,32	9,49	9,13

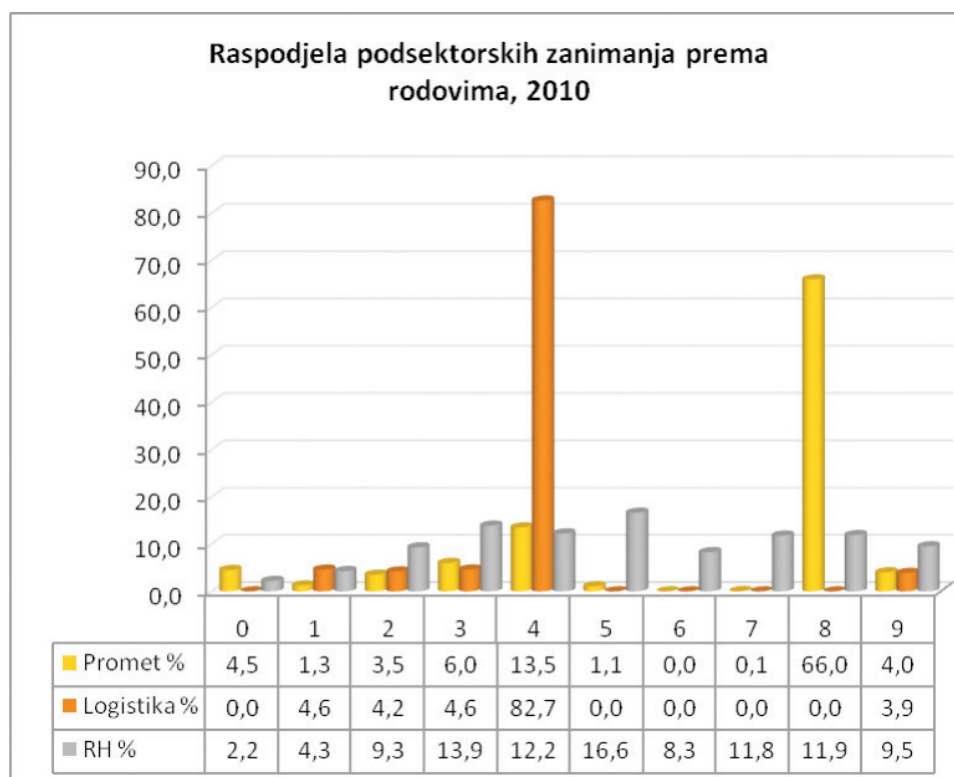
**Tablica 1. Ekonomska aktivnost po sektorskim zanimanjima u gospodarstvu (15-64)**

Izvor: Anketa o radnoj snazi, autorovi izračuni

Ukupni ljudski potencijali u sektoru, tj. sve osobe koje imaju zanimanja u P&L području, mogu se prikazati kao zbroj aktivnog stanovništva ili radne snage i neaktivnog stanovništva. Radnu snagu čine zaposleni i nezaposleni s navedenim zanimanjima. Prema tome, ukupno raspoloživo stanovništvo sa zanimanjima iz P&L sektora je 2008. godine brojilo 152.685 osoba. Od toga broja je 101.210 bilo zaposleno, a 11.568 nezaposleno, što je rezultiralo radnom snagom od 112.778 osobe. Neaktivnih sa sektorskim zanimanjima u dobi od 15-64 godine bilo je 49.672, pri čemu se radi o studentima ili osobama koje ne žele ili ne mogu raditi. Ljudski resursi iz P&L sektora čine 8,60% ukupnog radnosposobnog stanovništva, 8,42 % radne snage, 8,32% zaposlenih, 9,49% nezaposlenih i 9,13% neaktivnog stanovništva.

### RODOVI ZANIMANJA U PODSEKTORIMA I DOMINANTNE RAZINE SLOŽENOSTI

U svakom obrazovnom sektoru postoje su zanimanja koja iziskuju poznavanje struke od najjednostavnijih do najkompleksnijih zahtjeva, tj. od osobe koja unosi podatke u računalo do istraživača na tehnološki najzahtjevnijim poslovima. Zanimljivo je analizirati svaki od obrazovnih sektora upravo prema rodovima i udjelu kompleksnih zanimanja. Koliko u P&L sektoru ima upravljačkih zanimanja, koliko stručnih i znanstvenih, a koliko strukovnih i jednostavnih zanimanja? Svako zanimanje pripada jednom rodu kojih u klasifikaciji zanimanja poznajemo 9. Rod 1 okuplja direktore, zakonodavce, ravnatelje; rod 2 stručnjake i znanstvenike; rod 3 je sastavljen od inženjera i tehničara; rod 4 od službenika; rod 5 čine uslužna i trgovačka zanimanja; rod 6 poljoprivredna; rod 7 se odnosi na zanimanja u obrtu; rod 8 na rukovatelje strojevima i alatima, dok se u rodu 9 nalaze jednostavna zanimanja. Za svaki obrazovni sektor strateški cilj u ekonomiji znanja trebao bi biti povećanje udjela za zanimanja koja imaju veću komponentu znanja, ona za koju je potrebno više godina učenja, ali i relevantnog radnog iskustva. Unutar svakog roda razine složenosti poslova su drugačije. Tako je u rodu 9 razina složenosti poslova vrlo niska, repetitivna i često ne zahtijeva određene kvalifikacije, dok je razina složenosti, koja se procjenjuje potrebnim godinama školovanja, kod rodova 2 i 3 mnogo viša.



Slika 2. Podsektori prema rodovima zanimanja

Na Slici 2 prikazali smo raspodjelu zanimanja u podsektorima prometa i logistike po rodovima. Vidimo da je najveća frekvencije skupina zanimanja u prometu u rodu 8, dok je kod logistike u rodu 4.

Kako je razina složenosti povezana s rodovima zanimanja, slijedi da zanimanja u logistici zahtijevaju u prosjeku više godina školovanja te da je u njima sadržana veća komponenta znanja.

U čitavom sektoru ne pojavljuju se zanimanja iz rodova 6 i 7, a kod logistike je prisutan zanemarivo mali broj zanimanja iz rodova 5 i 8.

Kod ovoga moramo uzeti u obzir da su visokoškolska zanimanja u rodovima 1 i 2 kod logistike uvjetovana i time što je na FPZ-u studij logistike ustanovljen prije tri godine, pa još nemamo završenih stručnjaka u tom segmentu.

## 1.2. Upotreba sektorskih zanimanja

Svako planiranje kvalifikacija i strategija razvoja obrazovnog sektora nužno podrazumijeva spoznaju o vrsti upotrebe sektorskih zanimanja. Najjednostavniji način koji nas može uputiti u to kako se koriste znanja iz sektora je istražiti gdje su zaposlene osobe s takvim zanimanjima. Cilj bi svakoga obrazovnog sektora s pripadajućim obrazovnim programima trebao biti da se ostvari što veća potražnja za znanjima i vještinama sektora. Stoga je važno znati u kojoj se djelatnosti najviše koriste sektorska zanimanja kako bi obrazovni programi mogli planirati obrazovne ishode koji odgovaraju potrebama djelatnosti u kojima se nalaze. Da bi pripremili radnu snagu za rad u navedenim djelatnostima, redovni obrazovni programi, kao i programi cjeloživotnog učenja, moraju nuditi znanja koja će omogućiti različitu primjenu u više gospodarskih djelatnosti. Takav će pristup pomoći u profesionalnoj mobilnosti osoba sa sektorskim zanimanjima iz jedne djelatnosti u drugu uz dodatno osposobljavanje koje je potrebno za uspješnu prilagodbu.

Metoda koju smo koristili da prikazemo koncentraciju sektorskih zanimanja u različitim djelatnostima u gospodarstvu je analiza ankete o radnoj snazi iz 2010. godine. Ta nam anketa omogućava da procijenimo broj zaposlenih sa sektorskim zanimanjima u svakoj grani djelatnosti u gospodarstvu.

Ako je u nekog grani djelatnosti prisutan velik broj sektorskih zanimanja, možemo pretpostaviti da će gospodarski rast ili pad te grane djelatnosti u velikoj mjeri utjecati na potražnju za znanjima i vještinama iz obrazovnog sektora. Neki sektori imaju koncentraciju zanimanja u jednoj do dvije djelatnosti, dok su drugi prisutni u manjem obujmu u velikom broju različitih djelatnosti. Tako, primjerice, obrazovni sektor poljoprivrede, prehrane i veterine, kao i sektor tekstila i kože, imaju visoke koncentracije u malom broju djelatnosti.

U podsektoru prometa primjećujemo da se veći broj ljudi zapošljava u djelatnostima koja nisu primarna za zanimanja tog podsektora (prometnog tehničara) nego u sukladnim zanimanjima u djelatnostima koja posredno opslužuju podsektor (cestarska zanimanja, tehnički pregledi, građevinska operativa, održavanje opreme, itd.). Situacija u ostalim granama prijevoza je različita. U pomorskom je zapošljavanje u toj djelatnosti najveće, a isto vrijedi i za zračni, željeznički i poštanski prijevoz.

U podsektoru logistike nisu se pak stvorili potrebni materijalni uvjeti za veće zapošljavanje u podsektoru. (Početak izgradnje intremodalnih kapaciteta i LDC.)

Za izgradnju kapaciteta (LDC, kamionski kolodvori i objekti slične namjene) potrebno je da Vlada RH konačno krene ka ozbiljnoj reviziji postojećih zakonskih normi (Zakon o kombiniranom prijevozu i pripadajućim pravilnicima). Prije svega treba uskladiti pravnu nomenklaturu sa onom u EU (primjer: ne Zakon o kombiniranom prijevozu nego Zakon o komodalnom prijevozu). Usto su ti zakoni napisani da se zadovolji forma, a nemaju veze sa stvarnim činjenicama u sektoru. Kada se naprave zakonski preduvjeti, može se pristupiti izgradnji kapaciteta prometno-logističkih sadržaja shodno postojećoj studiji FPZ-a o mreži intremodalnih sustava u RH.

Sve će to utjecati i na zapošljavanje u svim granama i vidovima prometa, jer je intermodalni sustav maksimalno komplementaran svim zanimanjima u podsektorima prometa i logistike.

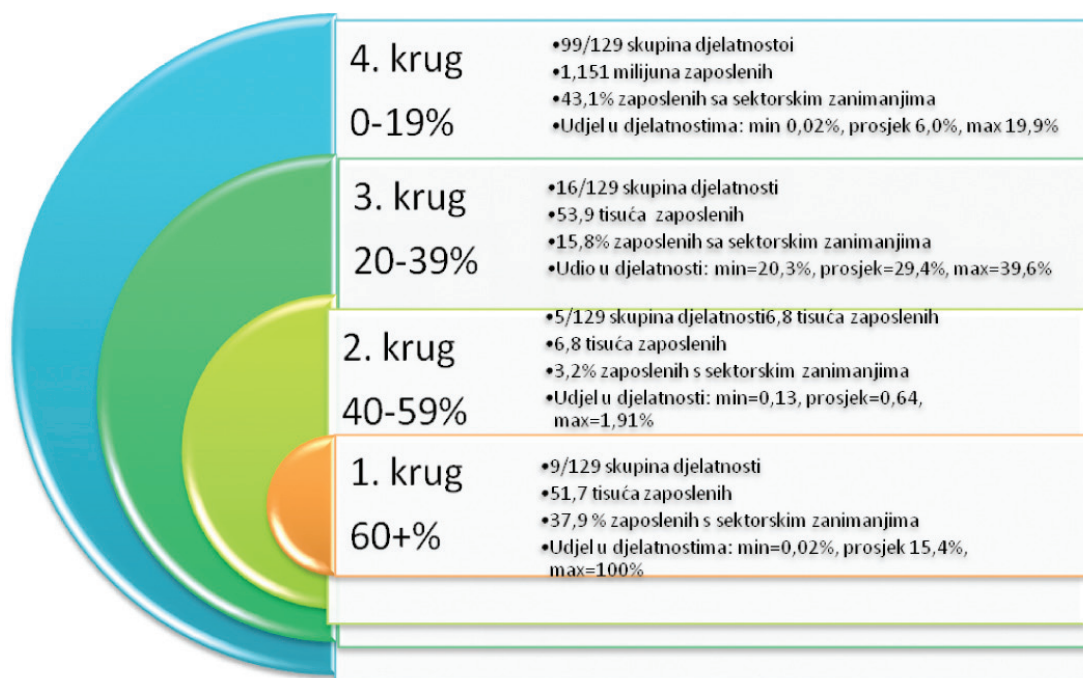
Kod predviđanja potreba za određenim kadrovima ova će analiza pokazati kakva se potražnja za sektorskim zanimanjima može očekivati na kratki rok kako bi se mogle planirati upisne kvote. Za vjerodostojniju procjenu na srednji i dulji rok potrebno je pristupiti prognozama rasta svake od djelatnosti. Kad se zna kojim će tempom rasti pojedina djelatnost, rezultati ove analize mogu te informacije pretvoriti u upisne kvote koje će biti potrebne da zadovolje navedenu potražnju.

Osim brojnosti i odgovarajućih kvalifikacija, koje se razlikuju prema upotrebi u raznim djelatnostima zbog prenosivosti znanja iz jedne djelatnosti u drugu, neophodno je osigurati i prepoznatljive standarde iza kojih stoje prepoznatljive kvalifikacije koje odražavaju različitu upotrebu sektorskih znanja u gospodarstvu.

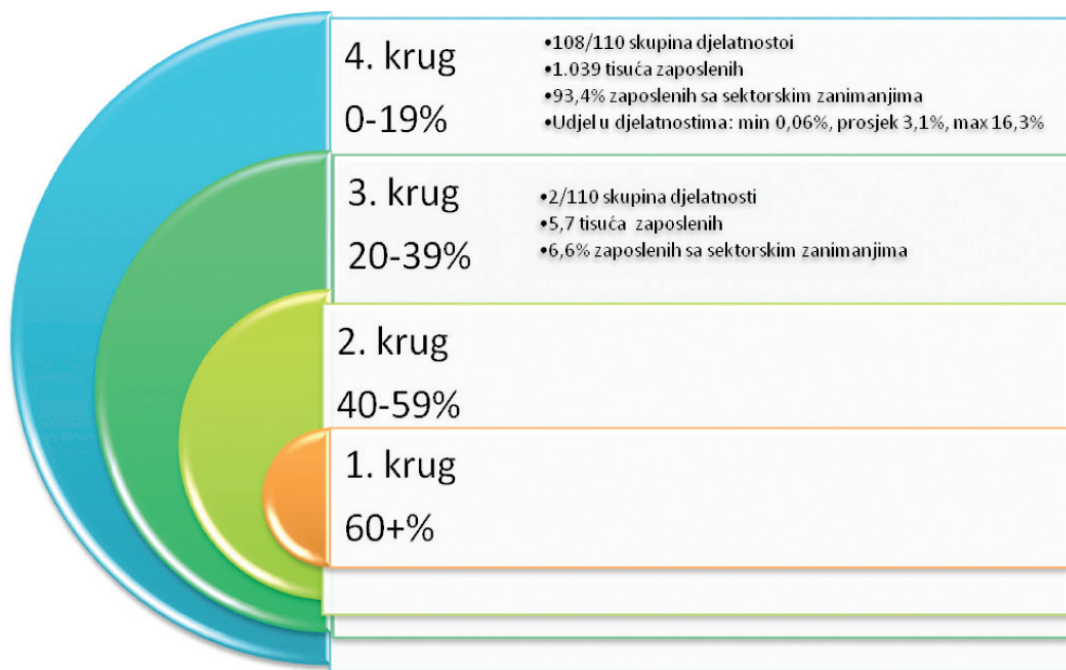
Kod dobivanja koncentracije sektorskih zanimanja izračunat ćemo udio zaposlenih sa sektorskim zanimanjima u ukupnom broju zaposlenih u svakoj grani djelatnosti. Udjele smo kategorizirali prema veličini u 4 kruga na sljedeći način:

- › 1. krug – više od 60% zaposlenih imaju P, odnosno L zanimanja
- › 2. krug – od 40 - 59% zaposlenih imaju P, odnosno L zanimanja
- › 3. krug – od 20 - 39% zaposlenih imaju P, odnosno L zanimanja
- › 4. krug – od 0 - 19% zaposlenih imaju P, odnosno L zanimanja.

Na shemama su prikazane koncentracije zaposlenih po granama djelatnosti svakoga od dva podsektora u sklopu P&L sektora.



## Logistika



Slika 3. Koncentracije zanimanja po djelatnostima

Izvor: Anketa o radnoj snazi, 2010., autorovi izračuni

### ZAKLJUČCI O STUPNJU KONCENTRACIJE ZANIMANJA PO GOSPODARSKIM DJELATNOSTIMA

- › O potražnji za sektorskim i podsektorskim zanimanjima možemo zaključiti sljedeće:
  - ukupan obujam potražnje za sektorskim zanimanjima je značajan
  - potražnja je velikim dijelom usredotočena na podsektor prometa s obzirom na to da podsektor logistike još nema dovoljnih kapaciteta.
- › U gornjoj smo analizi promatrali potražnju za sektorskim i podsektorskim zanimanjima na dva načina: kroz kretanje zaposlenosti u ključnim djelatnostima koje smo odabrali na temelju indeksa koncentracije i na temelju slobodnih radnih mjesta za navedena zanimanja.
- › Kod podsektora prometa u prvom krugu nazočne su tri djelatnosti sa 38,131 zaposlenih; one čine 79% zaposlenih sa sektorskim zanimanjima (poštanske i kurirske djelatnosti, kopneni prijevoz i cjevovodni transporti i djelatnosti sanacije okoliša te ostale djelatnosti gospodarenja otpadom).
- › U drugom krugu imamo dvije djelatnosti (vodni prijevoz i uklanjanje otpadnih voda) sa 4.922 zaposlena, što čini 50% zaposlenih sa sektorskim zanimanjima.
- › U trećem krugu pet djelatnosti zapošljava 10.990 djelatnika; one čine 28% zaposlenih sa sektorskim zanimanjima.
- › U četvrtom krugu imamo 47.166 zaposlenih u 63 djelatnosti, što čini 5,9 % zaposlenih sa sektorskim zanimanjima.



- › Poslovi iz podsektora prometa uglavnom su poslovi vozača i tu je indikativno da je jako velik broj vozača zaposlen izvan svoga sektora. Od ukupnog (pretpostavljenog) broja vozača u RH u odnosu na broj gospodarskih vozila (2010. je to iznosilo 162.608) koja bi po zakonu morali voziti vozači profesionalci, imamo cca. 40.000 vozila u javnom cestovnom prijevozu robe i putnika. Dakle, od tih 47.166 zaposlenih izvan sektora prometa sigurno je preko 90% vozača, ali gotovo 45% ukupnog broja vozača manjka kao školovan kadar. Tu, dakle, imamo indicija da nešto ne valja, odnosno da dobar dio tih vozača koji evidentno voze 40% gospodarskih vozila koja su registrirana u RH ili nema potrebnu kvalifikaciju ili je na djelu siva ekonomija.
- › U svakom slučaju ovi primjeri nam daju za pravo da konstatiramo da su zanimanja iz podsektora prometa vrlo tražena na tržištu rada u RH.
- › Kod podsektora logistike u trećem krugu imamo dvije djelatnosti (zračni prijevoz putnika i skladištenje robe, koji čine 32% zaposlenih sa sektorskim zanimanjima i 1.449 zaposlenih).
- › U četvrtom krugu imamo 107 djelatnosti sa 21.094 zaposlena sa sektorskim zanimanjima, što je 3,07%.
- › Tako je očito da u zračnom prijevozu putnika imamo 39% logističkih zanimanja koja se bave poslovima air-carga, da u sedam zanimanja izvan P&L sektora imamo više od 10% zanimanja iz sektora logistike te da u svim ostalim sektorima imamo od 1-10% tih zanimanja.
- › To pokazuje propulzivnost ovog podsektora u svim porama gospodarstva. Poslovi koji se obavljaju uglavnom su poslovi skladištenja roba, skladišne manipulacije robom. To samo potvrđuje činjenice da će se rastom gospodarstva širiti utjecaj zanimanja podsektora logistike u svim granama djelatnosti u gospodarstvu.

### 1.3. Dugoročna kretanja zaposlenosti u ključnim gospodarskim djelatnostima sektora Prometa i logistike

Kako bismo procijenili kretanje potražnje za sektorskim zanimanjima, analizirat ćemo dugoročna kretanja zaposlenosti u ključnim granama prometa i logistike<sup>2</sup>. Prikazat ćemo grane djelatnosti iz prvog i drugog kruga te analizirati vremenske serije zaposlenosti od 2000. do 2011. godine. Može se očekivati da će rastom zapošljavanja u ključnim djelatnostima rasti i potražnja za sektorskim zanimanjima, no moguća je i suprotna tendencija. Jasno je da će kod grana djelatnosti u kojima je udio sektorskih zanimanja visok utjecaj kretanja ukupne zaposlenosti na potražnju za znanjima i vještinama iz sektora biti snažan. Udio grane u ukupnoj zaposlenosti također je važan, premda sektorska zanimanja u njemu nemaju značajan udio. To je slučaj s djelatnosti trgovine koja ima velik broj zaposlenih i, premda je udio sektorskih zanimanja u njemu malen, ukupna potražnja za zanimanjima iz sektora prometa i logistike može biti značajna u apsolutnom broju.

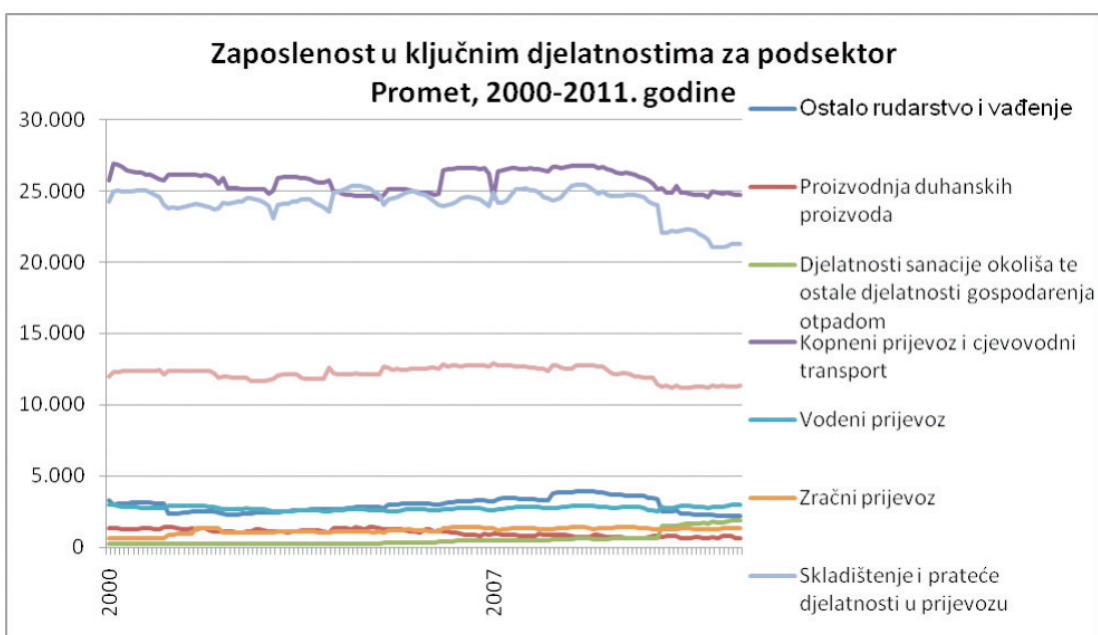
Gospodarske djelatnosti koje ćemo pratiti su:

- A) ostalo rudarstvo i vađenje
- B) djelatnost sanacije okoliša te ostale djelatnosti gospodarenja otpadom

<sup>2</sup> Ključne su djelatnosti one koje imaju: a) visok stupanj koncentracije sektorskih ili podsektorskih zanimanja; b) koja pokrivaju velik postotak sektorskih zanimanja i posebno značajne djelatnosti čija je ukupna zaposlenost velika, ali imaju mali udio sektorskih zanimanja.

- C) pomoćne uslužne djelatnosti u rudarstvu
- D) proizvodnja prehrambenih proizvoda
- E) trgovina na veliko, osim trgovine motornih vozila i motocikla
- F) trgovina na malo, osim trgovine motornih vozila i motocikla
- G) djelatnost iznajmljivanja i davanja u zakup.

Na Slici 4 prikazano je kretanje zaposlenosti u ključnim djelatnostima za područje prometa u razdoblju 2000.-2010. godine.



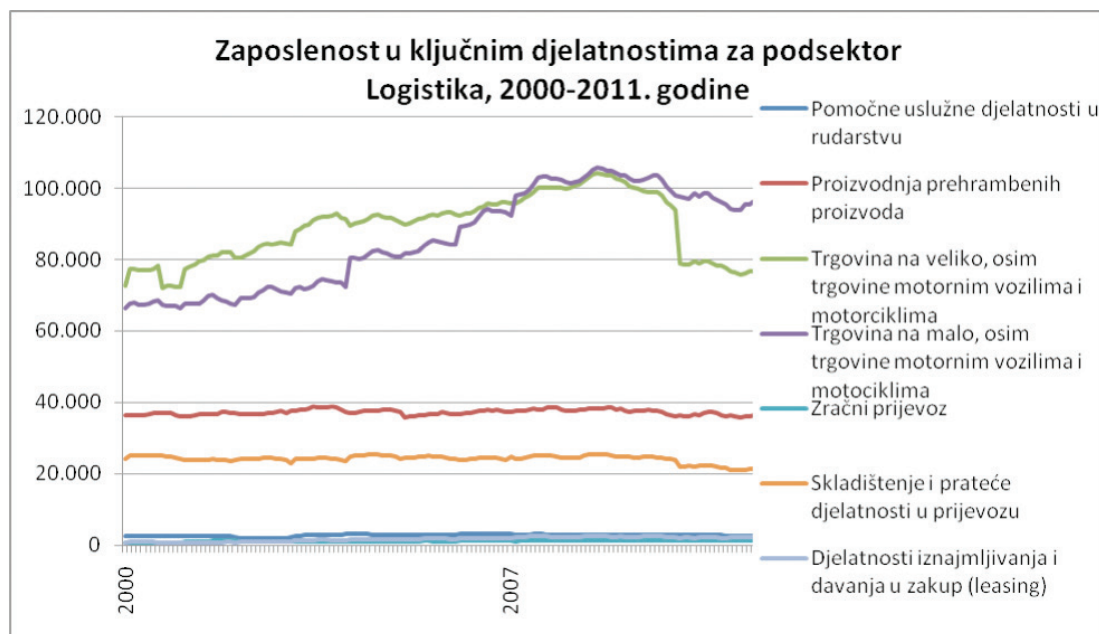
Slika 4. Kretanje zaposlenosti u ključnim granama iz prometa

Dvije ključne djelatnosti za podsektor prometa su kopneni prijevoz i cjevovodni transport te skladištenje i prateće djelatnosti u prijevozu, koje imaju vrlo velik broj zaposlenih. Dugoročna kretanja zaposlenosti bilježe stagnaciju, pa i pad kod djelatnosti skladištenja. Osim tih djelatnosti javlja se netipična djelatnost proizvodnje duhanskih proizvoda koja zapošljava između 10 i 15 tisuća osoba i koja također u broju zaposlenih bilježi stagnaciju, pa i istaknuti pad u recesijskom razdoblju.

Ostale ključne djelatnosti imaju pojedinačno manje od 5 tisuća zaposlenih i također iskazuju njihov stalan broj, pa čak u recesijskom razdoblju, u kojem, osim kod segmenta ostalo rudarstvo i vađenje, nije došlo do značajnog pada zaposlenosti. Neke djelatnosti poput sanacije okoliša i gospodarenja otpadom bilježe blagi rast; može se očekivati da će ta djelatnost, u skladu sa sve većom važnosti koju EU pridaje zbrinjavanju otpada i čistoći okoliša, zaposlenost u njoj vremenom rasti.

U podsektoru logistike prisutne su djelatnosti s vrlo velikim brojem zaposlenih - trgovina na malo i trgovina na veliko. U razdoblju do 2008. godine one su doživjele značajan rast zaposlenosti, ali zatim i dramatičan pad, posebno u trgovini na veliko, u kojoj se broj zaposlenosti 2011. godine vratio na razinu od 2000. godine. Dakle, sva radna mjesta koja su stvorena u tom 11-godišnjem razdoblju su izgubljena. S druge strane, trgovina na malo je, padu zaposlenosti usprkos, nastavila blago rasti u 2011. godini i pokazuje znakove izlaska iz recesije.

Osim trgovine, logistika je značajna i za proizvodnju prehrambenih proizvoda, a djelatnosti tipična za logistiku, tj. skladištenje i prateće djelatnosti u prijevozu, tek je na četvrtom mjestu prema brojnosti zaposlenih i pokazuje pad potražnje u recesijskom razdoblju. Ostale djelatnosti s relativno visokim udjelom zanimanja iz logistike imaju vrlo malo zaposlenih i također pokazuju stagnaciju u vremenu.



Slika 5. Kretanje zaposlenosti u ključnim granama sektora logistike

Izvor: Zaposlenost po djelatnosti, DZS, razni brojevi

#### 1.4. Prihodi, broj poduzeća i zaposlenih

Karakteristike ključnih djelatnosti mogu se prikazati i financijskim pokazateljima kao što je ukupni prihod, dobit i produktivnost rada te brojnost poduzeća koja su ekonomski aktivna u pojedinoj djelatnosti.

Također nam je važan i prostorni raspored djelatnosti, pa ćemo u narednim tablicama prikazati podatke prema županijama. U Tablici 2 sortirane su županije prema ovim ključnim pokazateljima za gospodarske djelatnosti u 1. i 2. krugu sektora prometa. Time saznajemo kakav je financijski obuhvat gospodarskog sektora, brojnost poduzeća i zaposlenost<sup>3</sup>, te možemo izračunati i produktivnost rada, prosječnu zaposlenost po poduzeću, itd.

<sup>3</sup> Zaposlenost vidljiva iz ovog izvora nije jednaka zaposlenosti iz Snkete o radnoj snazi niti se može izravno usporediti s podacima iz Državnog zavoda za statistiku.

Tablica 3	Prihodi (mil.KN)	Dobit (mil.KN)	Zaposleni	Broj pravnih osoba	Produktivnost rada (tis. KN)	Dobit po zaposlenom (tis.KN)	Udio županije u rh prema prihodima
2010.							
Ukupno RH	598.132,68	28.186,73	859.794	96.661	695,67	32,78	
Podsektor prometa	18.444,23	752,50	40.149	3.014	459,39	18,74	100
Udio u RH, %	3,08	2,67	4,67	3,12			
GZG	6.514,25	132,54	18.415	666	353,75	7,20	35,32
PU	2.229,72	428,96	1.505	196	1.481,54	285,02	12,09
RI	1.682,25	22,78	4.191	249	401,39	5,43	9,12
ŠI	1.339,59	4,67	1.345	87	995,97	3,47	7,26
ST	932,73	42,26	2.553	358	365,35	16,55	5,06
VŽ	872,65	10,58	1.517	149	575,25	6,98	4,73
ZG	648,88	20,67	1.257	263	516,22	16,44	3,52
OS	629,29	12,36	1.520	148	414,00	8,13	3,41
KR	435,53	11,19	748	97	582,26	14,96	2,36
VT	410,46	10,08	332	25	1236,33	30,37	2,23
BJ	392,29	3,63	1.284	56	305,52	2,82	2,13
PŽ	347,80	2,30	756	35	460,05	3,04	1,89
ČA	328,65	7,37	656	79	500,98	11,23	1,78
KA	298,67	8,86	872	81	342,51	10,16	1,62
SB	297,59	10,62	443	79	671,77	23,96	1,61
SI	261,70	3,73	573	84	456,72	6,51	1,42
ZD	196,42	2,82	651	82	301,72	4,33	1,06
DU	192,13	4,76	564	117	340,66	8,43	1,04
VU	179,68	5,48	443	61	405,59	12,38	0,97
KP	169,80	2,11	271	63	626,57	7,80	0,92
GO	84,17	4,73	253	39	332,69	18,71	0,46

Tablica 2. Podatci za ključne djelatnosti koje koriste zanimanja iz sektora Prometa i logistike

Prihodi u podsektoru prometa iznose 3,8 BDP-a RH 2010. godine; ako se zna da su 2002. iznosili 9,2% (izvor: HGK), vidi se da je pad počeo 2005. i nije se zaustavio do 2011., kada ima pokazatelja da je postignut vrlo mali pozitivni pomak. Osim svjetskom krizom taj je pad uzrokovan i nereguliranim tržištem prijevoznih usluga, posebno u cestovnom prijevozu (68% ukupnog prijevoza roba). Ista je situacija i u željezničkom prijevozu, gdje se zbog loše infrastrukture izbjegavaju rute preko RH. U pomorskom prijevozu taj je trend u padu zbog premalih terminalnih kapaciteta glavnih hrvatskih luka i propasti hrvatske trgovačke mornarice. Možemo konstatirati da je u šest županija (GZG, PU, RI, ŠI, ST i VŽ) koncentracija prihoda u ovoj djelatnosti najveća (73,58%), da je najveća dobit proporcionalno broju zaposlenih u Istarskoj županiji, te da je najveći broj zaposlenih u Gradu Zagrebu.

Tablica 3 2010.	Prihodi (mil.KN)	Dobit (mil. KN)	Zaposleni	Broj pravnih osoba	Produ- ktivnost rada (tis. KN)	Dobit po zapo- slenom (tis.KN)	Udio županije u RH prema prihodima
Ukupno RH	598.132,68	28.186,73	859.794	96.661	695,67	32,78	
Podsektor logistika	2.528,57	55,99	1.766	128	1.431,81	31,70	100
Udio u RH, %	0,42	0,20	0,21	0,13			
Gzg	1.734,61	41,34	1.226	47	1.414,86	33,72	68,60
DU	325,48	3,61	252	7	1.291,61	14,32	12,87
ST	306,75	1,64	58	7	5.288,84	28,34	12,13
ZG	60,97	6,15	84	4	725,79	73,20	2,41
BJ	22,03	0,06	7	1	3.147,45	8,48	0,87
ŠI	19,82	0,39	53	6	374,03	7,41	0,78
ZD	15,13	1,06	7	4	2.161,79	151,50	0,60
PU	10,81	0,87	12	20	901,03	72,49	0,43
SB	10,00	0,06	20	3	500,25	2,77	0,40
OS	6,70	0,22	17	10	394,11	12,94	0,26
RI	4,49	0,05	12	7	374,40	4,04	0,18
VU	4,29	0,40	7	2	612,72	57,37	0,17
SI	2,76	0,08	6	4	460,40	13,36	0,11
VT	2,59	0,04	0	1	0,00	0,00	0,10
VŽ	1,28	0,03	2	1	639,33	12,81	0,05
KA	0,61	0,00	2	2	305,31	0,00	0,02
KR	0,19	0,00	1	1	186,18	0,00	0,01
ČA	0,04	0,00	0	1	0,00	0,00	0,00

Tablica 3. Podatci za ključne djelatnosti koje koriste zanimanja iz podsektora Prometa

S obzirom na to da je podsektor Logistike djelatnost u nastajanju, podsektori Prometa i Logistike ne mogu se uspoređivati ni prema broju zaposlenih, ni prema koncentraciji kapaciteta ( Grad Zagreb u najvećem postotku). Ti će pokazatelji izgradnjom novih logističkih sadržaja sigurno rasti u narednom razdoblju.

## ZAKLJUČCI O OBUHVATU SEKTORA

- › Ovom su analizom otkrivene ključne djelatnosti koje najviše koriste podsektorska zanimanja prometa i logistike.
- › Prihodi koje ove djelatnosti stvaraju su značajni u hrvatskim razmjerima, premda su djelatnosti specifične za podsektorska zanimanja iz prometa znatno veće prema prihodima, ali ne i prema pokazateljima isplativosti, tj. dobiti po zaposlenom.
- › Prostorna koncentracija vrlo je velika i većina kapaciteta je u Gradu Zagrebu.
- › Svi indikatori govore o velikom potencijalu ovog sektora kroz sljedeće mehanizme:
  - širenje znanja i vještina u druge djelatnosti
  - rast ključnih sektora održivom dinamikom
  - prostorno širenje i ključnih i ostalih sektora
  - jačanje regionalne prisutnosti hrvatskih kompanija.

### 1.5. Slobodna radna mjesta – prikaz zanimanja koja poslodavci traže

Slobodna radna mjesta, kao i ukupna zaposlenost, dio su trenutne potražnje za radnicima. Iskaz te potražnje prema sektorskim i podsektorskim zanimanjima može nam pomoći da razumijemo postoji li usklađenost s brojem osoba koje imaju zanimanja za kojima se iskazuje potreba.

U Tablici 4 prikazani su podatci o nezaposlenima po podsektorskim zanimanjima po spolu, slobodna radna mjesta za ta ista zanimanja u 2010. godini kao i stope zapošljavanja. Stope zapošljavanja predstavljaju odnos broja zaposlenih s evidencije i broja nezaposlenih sa istim zanimanjima. Prikazane su i stope za mlade bez radnog iskustva.

Vidimo da je u evidenciji HZZ-a u prosjeku 2010. godine bilo 17.772 nezaposlenih osoba sa zanimanjima iz podsektora prometa i 6.134 osoba sa zanimanjima iz podsektora logistike. U odnosu na vrlo velik broj nezaposlenih te godine (23.906) ove kategorije nezaposlenih činile su 7,47% ukupne nezaposlenosti. Većinu nezaposlenih s ovim zanimanjima su muškarci i oni čine 14,5% svih nezaposlenih muškaraca, dok je udio žena u postotku ukupno nezaposlenih žena zanemariv.



## **2. Potražnja za kompetencijama**





## 2. Potražnja za kompetencijama

### 2.1. Matrica kompetencija

Matrica kompetencija sadrži prikaz kompetencija prikupljenih iz nekoliko izvora:

1. anketa poslodavaca
2. strateški nacionalni i razvojni dokumenti Europske Unije
3. predviđanja tehnološkog razvoja i napretka u sektoru
4. potrebe visokoškolskih ustanova za uspješan nastavak školovanja
5. nacionalni okvirni kurikulum za predškolski odgoj i obrazovanje te opće obvezno i srednjoškolsko obrazovanje.

Na ovaj način osigurano je da kompetencije koje su sadržane u matrici vjerno ocrtavaju trenutne potrebe tržišta rada, ali jasno govore i o budućim potrebama što je nužno uzeti u obzir kod planiranja kvalifikacija. Prikazani rezultati predstavljeni su po podsektorima budući da oni objedinjuju kompatibilna znanja i vještine. Radi jednostavnosti primjene matrice pojedine su kompetencije grupirane u skupine kompetencija, pri čemu je jasno naglašeno radi li se o općim ili strukovnim kompetencijama, što dodatno povećava primjenjivost matrice kod izrade standarda kvalifikacije, jer je omogućeno mapiranje skupina kompetencija i jediničnih skupova ishoda učenja.

U ovom poglavlju bit će prikazani podatci o potražnji za kompetencijama unutar sektorskih zanimanja, odnosno radnih mjesta kroz:

1. matricu kompetencija predstavljenu u Dodatku 4 ovog profila sektora, koja u tabličnom obliku sadrži potrebne kompetencije po zanimanjima, odnosno radnim mjestima na razini srednjoškolskog strukovnog obrazovanja. Kao podloga za prikupljanje potrebnih kompetencija korištena je anketa provedena među poslodavcima u oba podsektora, anketa provedena u visokoškolskim obrazovnim ustanovama te dodatni izvori podataka, strateški nacionalni i razvojni dokumenti Europske Unije (npr. strategije industrijskih grana), predviđanja tehnološkog razvoja i napretka u sektoru, Nacionalni okvirni kurikulum za predškolski odgoj i obrazovanje te opće obvezno i srednjoškolsko obrazovanje i drugi dokumenti;
2. zaključak o potrebnim kompetencijama i njihovim izvorima koje bi trebalo uvrstiti u buduće kvalifikacije i podržati obrazovnim programima (kurikulumima) do razine složenosti 4 prema Hrvatskom kvalifikacijskom okviru. Unutar ove analize bit će navedena i očekivanja tehnološkog razvoja te smjernice razvoja obrazovnih programa kako bismo pratili buduće očekivane napretke u smislu razvoja tehnologije.

## PODSEKTOR PROMETA

U podsektoru prometa provedena je analiza potreba poslodavaca korištenjem on-line anketnog upitnika. Analiza je provedena na uzorku od 17 poslodavaca s područja čitave Republike Hrvatske, pri čemu su odgovore davali poslodavci koji zapošljavaju samo nekoliko pa do stotinjak osoba. Prilikom odabira poslodavaca rukovodili smo se činjenicama da je od 100 poslanih upita odgovorilo samo 17 njih, što je za ovaj podsektor velik uspjeh. Činjenica je da u RH u ovom sektoru postoji podjela na pravne i fizičke osobe i da je broj fizičkih osoba veći.

Od poslodavaca su prikupljene ukupno 62 kompetencije unutar 73 različita radna mjesta, koja su raspoređena u ukupno 3 različite skupine sektorskih zanimanja. Prikupljene kompetencije grupirane su u ukupno 32 opće i 52 strukovne skupine kompetencija, od čega su poslodavci svojim zahtjevima definirali 11 općih i 35 strukovnih skupina, a preostale su identificirane na temelju kompetencija prikupljenih iz ostalih izvora. Ukupno je u podsektoru identificirano 120 kompetencija za radna mjesta na razini srednje stručne spreme<sup>4</sup>.

Skupinama kompetencija dana su kratka i intuitivna imena kako bi se olakšala provedba kvalitativne analize i usporedba zahtjeva za kompetencijama. Samo su 1 radno mjesta poslodavci identificirali na razini trogodišnjeg školovanja; (vozač), dok za ostala 2 očekuju četverogodišnje obrazovanje. Prepoznate su sljedeće skupine sektorskih zanimanja:

- tehničar cestovnog prometa
- logističko-špediterski tehničar
- vozač.

Analizirajući kompetencije koje su iskazali poslodavci, moguće ih je podijeliti u one koje su nužne za sva zanimanja u podsektoru, kao i one specifične za pojedina zanimanja. Tako su skupine kompetencija koje se pojavljuju kod svih zanimanja u podsektoru sljedeće: poznavanje interneta, komuniciranje, organizacija rada, poduzetnička kompetencija i strani jezik. Kako bi se utvrdila osnova svih standarda kvalifikacija u ovom podsektoru, potrebno je uzeti u obzir i kompetencije koje su nužne sukladno Nacionalnom okvirnom kurikulumu (NOK), a koje poslodavci nisu naveli kod svih zanimanja u podsektoru: zaštita na radu, učiti kako učiti, zaštita okoliša i osnove poslovanja.

Visokoškolske ustanove naglasile su one kompetencije koje su nužne za uspješan nastavak obrazovanja. Većinu njih su naveli i poslodavci, odnosno predložene su u NOK-u. Ključna skupina kompetencija koja se pojavljuje kod visokoškolskih ustanova uključuje stručne predmete, a svakako je vezana i uz zahtjeve studija.

Iz matrice kompetencija moguće je jasno vidjeti i razliku u zahtjevima malih i srednjih u odnosu na velike poslodavce. Detaljnija kvalitativna analiza pokazuje da veliki poslodavci imaju razmjerno specijalizirana i uža radna mjesta, dok su ona kod malih i srednjih poslodavaca značajno složenija jer zaposlene osobe obavljaju više poslovnih aktivnosti, pa se od njih očekuju i šire kompetencije. To proizlazi iz činjenice da je zaposlena osoba kod obrtnika suočena sa znatno većim dijapazonom svojih poslovnih aktivnosti, a kod većih tvrtki je taj posao disperziran na više radnih mjesta. No, ta razlika u

<sup>4</sup> Anketom se od poslodavaca tražilo da identificiraju potrebne kompetencije za radna mjesta na razini srednje stručne spreme (do HKO 4.2), pa u tom smislu ovdje prikupljene kompetencije mogu služiti za planiranje sadržaja strukovnih kvalifikacija te kvalifikacija u obrazovanju odraslih. Kompetencije koje su potrebne za radna mjesta s visokom stručnom spremom (HKO 6 i više) bilo bi potrebno dodatno ispitati ukoliko bi se ovakav pristup želio koristiti i za planiranje kvalifikacija na drugim obrazovnim razinama.

analizi kompetencija očituje se u načinu na koji obrtnici shvaćaju svoj posao, te na takva radna mjesta zapošljavanju neadekvatnu radnu snagu bez potrebnih kompetencija.

Buduće kompetencije koje se očekuju kao posljedica tehnološkog razvoja nisu iskazali poslodavci, već one najvećim dijelom dolaze iz sektorske strategije, odnosno iz strateških razvojnih dokumenata. U izradi profila sektora, odnosno matrice kompetencija za P&L sektor korišteno je više izvora:

- Bijela knjiga (White paper) EU
- predviđanja tehnološkog razvoja.

Skupine kompetencija koje je potrebno uzeti u obzir zbog budućeg razvoja tehnologije, a koje proi-  
zlaze iz navedenih izvora su:

- intermodalni sustavi prijevoza
- logističko-distributivna središta.

Glede navedenih skupina kompetencije su tražene od poslovnih partnera u inozemstvu koji se bave poslovima intermodalnog prijevoza vezanog za logističko-distributivna središta (LCD). Tako je od Luke Rotterdam, Cargo Centra Graz i Intreporta Padova zatraženo stajalište o kompetencijama koje su potrebne za obnašanje poslova u tim sustavima koji objedinjuju P&L sektor. U većini slučajeva se kompetencije koje smo dobili iz tih izvora podudaraju s nama poznatim kompetencijama dobivenim od hrvatskih poslodavaca u P&L sektoru. Naravno, postoje specifične kompetencije sukladne poslovima koji se obavljaju u tim intermodalno-logističkim sadržajima koje bismo tek morali predvidjeti s obzirom na to da takve sadržaje još nemamo, ali bismo se trebali pripremiti na njih i unijeti ih u naše programe obrazovanja. No, ne bismo trebali prejudicirati njihovu primjenu dok ne vidimo koje intermodalno-logističke sadržaje RH ima u planu.

Skupina kompetencija	Posrednici/posrednici za prijevoz, trgovinu i srodna zanimanja -3324	Prometni uredski službenici/prometne uredske službenice 4323	Skladišni službenici/skladišne službenice-4321	Sva zanimanja	Špediteri/špediterke i srodna zanimanja-3331	Vozači/vozačice teretnih vozila i kamiona -8332
Edukativne sposobnosti					7	
Ekonomika poslovanja	2	1				
Hrvatski jezik		1				
Komunikacijske vještine					1	
Organizacija prometa	10					
Organizacija rada	6	4		3		1
Osnove informatike	1			1	21	1
Poslovna komunikacija	2	6		2	5	1
Radne vještine	3			2		1
Razno	3	3				6
Razvijanje osobnosti					3	
Razvoj osobnosti učenika					15	
Sigurnost prometa				2		
Socijalizirati učenika					4	
Sposobnost upravljanja situacijama					8	
Stručno usavršavanje					1	
Stvaranje autoriteta					10	
Tehnički pregled	6					
Tehnologija vozila	2					
Timski rad		1			1	
Grand Total	35	16		10	76	4

Iz ove tablice jasno se nameće zaključak o potrebi ključnih kompetencija, od kojih u šest skupina imamo isključivo potrebu za stručnim kompetencijama, dok su ostale u domeni temeljnih vještina i

socijalnog formiranja osobnosti učenika. Pri tome je, naravno, kvantitativna potreba za kompetencijama veća kod zanimanja sa zahtjevnijim programima učenja, osim kod onih koja još nisu etablirana na tržištu rada (logistička zanimanja).

## PODSEKTOR LOGISTIKE

S obzirom na to da se radi o posve novoj i nedovoljno rasprostranjenoj djelatnosti u RH nije do trenutka izrade ove verzije profila sektora završena ciljana analiza potreba poslodavaca u podsektoru logistike.

## 2.2. Zaključci o potrebnim kompetencijama

- › U podsektoru prometa (cestovni prijevoz) poslodavci su identificirali 3 skupine sektorskih zanimanja od kojih je nekoliko preklapajućih.
- › Razmjerno je velik udio zajedničkih strukovnih kompetencija (u svim zanimanjima u podsektoru prometa) koje su identificirali poslodavci, ali one proizlaze i iz drugih izvora. To su: poznavanje interneta, komuniciranje, organizacija rada, poduzetničke kompetencije, strani jezik, zaštita na radu, učiti kako učiti, zaštita okoliša, osnove poslovanja.
- › Visokoškolske ustanove kao podlogu za nastavak školovanja vide skupine kompetencija kao što su: stručni predmeti, komunikacija, strani jezik, ovisno o vrsti studija na kojem se nastavlja školovanje.
- › Kod malih i srednjih poslodavaca tražene su kompetencije šire nego kod velikih, koji imaju razmjerno specijalizirana radna mjesta.
- › Poslodavci očekuju obrazovanje u zanimanjima u podsektoru prometa u trajanju od 4 i 3 godine.
- › Zahtjeve za kompetencijama očekivanima u budućnosti treba tražiti prije svega u strateškim i tehnološkim razvojnim dokumentima. Poslodavci uglavnom nisu znali istaknuti potrebe za takvim kompetencijama. Razlog tome je nedovoljna stalna edukacija poslodavaca.
- › Detaljnija analiza matrice kompetencija pokazat će koje su zajedničke (preklapajuće) skupine kompetencija za sektorska zanimanja, a koje su skupine specifične samo za neka zanimanja. Taj pak podatak puno znači kod planiranja kvalifikacija, jer govori za koja je sve zanimanja moguće osposobljavati kroz jednu kvalifikaciju definiranjem zajedničkih i specifičnih sadržaja, a sve u cilju racionalizacije broja kvalifikacija i njihove usmjerenosti ka potrebama gospodarstva (sektorskim zanimanjima).
- › Poslodavci su kao vrlo veliku vrijednost u smislu povećanja zapošljivosti istaknuli stručnu praksu kod poslodavca radi stjecanja radnog iskustva i radnih navika. Tako se, posebno u zanimanju vozač, traži prethodno radno iskustvo, što je neprimjerenim zakonskim propisima vrlo teško ostvarivo.
  - Prelazak u visoko obrazovanje - Bolje sagledavanje kvalitete kvalifikacija i njihove usklađenosti s potrebama i zahtjevima koje postavlja nastavak obrazovanja u visokoškolskom sustavu dani su ovom analizom.
  - Analiza odredišnih zanimanja - Uspješnost pronalaska posla nakon završenog srednjoškolskog obrazovanja svakako je važan indikator koji ukazuje na kvalitetu samog programa. Ipak, sa stajališta opće društvene korisnosti nije i ne može biti svejedno na kojim se

određišnim zanimanjima zapošljavaju osobe koje završe pojedini obrazovni program, jer ukoliko su to, na primjer, zanimanja za koja ih obrazovanje uglavnom nije pripremalo, dovodi se u pitanje i opravdanost provedbe takvih programa. Takva situacija dodatno bi bila štetna i za produktivnost radne snage i posljedično za konkurentnost gospodarstva, pa je nužno o ovom pokazatelju voditi računa kod planiranja obrazovnih politika.

Ukupnu potencijalnu ponudu rada sa znanjima iz sektora promet i logistika čine svi radnosposobno stanovnici stari 15-64 godine koji imaju kvalifikacije ili zanimanja iz sektora. Ako želimo procijeniti kolika će biti stvarna ponuda u danom trenutku, analizirat ćemo radnu snagu u sektoru. Ipak moramo imati na umu da u hrvatskom gospodarstvu već dugi niz godina ponuda rada uvelike premašuje potražnju. U takvim uvjetima trajnog viška ponude nije bilo dovoljno slobodnih radnih mjesta za svakoga, te se jedan dio radne snage povukao u neaktivnost ne očekujući da će se uspjeti zaposliti<sup>5</sup>

Već smo u prvom poglavlju vidjeli da je u Hrvatskoj oko 152.685 osoba sa sektorskim zanimanjima u dobi od 15-64 godine. Kako jedan dio njih ne želi raditi ili nije sposoban za rad, fokus mora biti na radnoj snazi, a 2010. godine raspolagali smo samo sa 112.778 osoba koje su činile stvarnu ponudu rada. Od svih koji su željeli raditi samo je mali broj ostao nezaposlen, tj. 2.615. Ostalo je 49.671 neaktivna osoba sa sektorskim zanimanjima, među kojima se možda nalaze i obeshrabreni radnici koji bi se pojavili na tržištu rada kada bi se povećala potražnja za njihovim uslugama.

---

<sup>5</sup> U literaturi se radnici koji odustaju od traženja posla nazivaju obeshrabrenim radnicima. Važno je stoga analizirati i neaktivnu radnu snagu kako bi se moglo procijeniti u kojoj mjeri bi porast broja slobodnih radnih mjesta mogao računati na aktivniranje obeshrabrenih radnika. Također je važno znati kakva je njihova dobna i obrazovna struktura da bi se vidjelo kakve će oni prepreke imati kada se pokušaju uključiti na tržište rada.



# **3. Ponuda rada u sektoru: zanimanja i kompetencije**





# 3. Ponuda rada u sektoru: zanimanja i kompetencije

## 3.1. Indikatori tržišta rada

Na Slici 8 možemo vidjeti osnovne pokazatelje tržišta rada za sektor P&L u usporedbi s pokazateljima za RH. Moramo imati na umu da je jedan od ključnih ciljeva Agende 2020. Europske Unije da se stopa zaposlenosti podigne na 75% radnosposobnog stanovništva starog 20-64 godine. Hrvatska je daleko od dostizanja tog cilja, ali je značajno vidjeti da je podsektor prometa na dobrom putu da ostvari tu razinu ekonomske aktivnosti stanovništva sa stopom zaposlenosti od 66,3%.

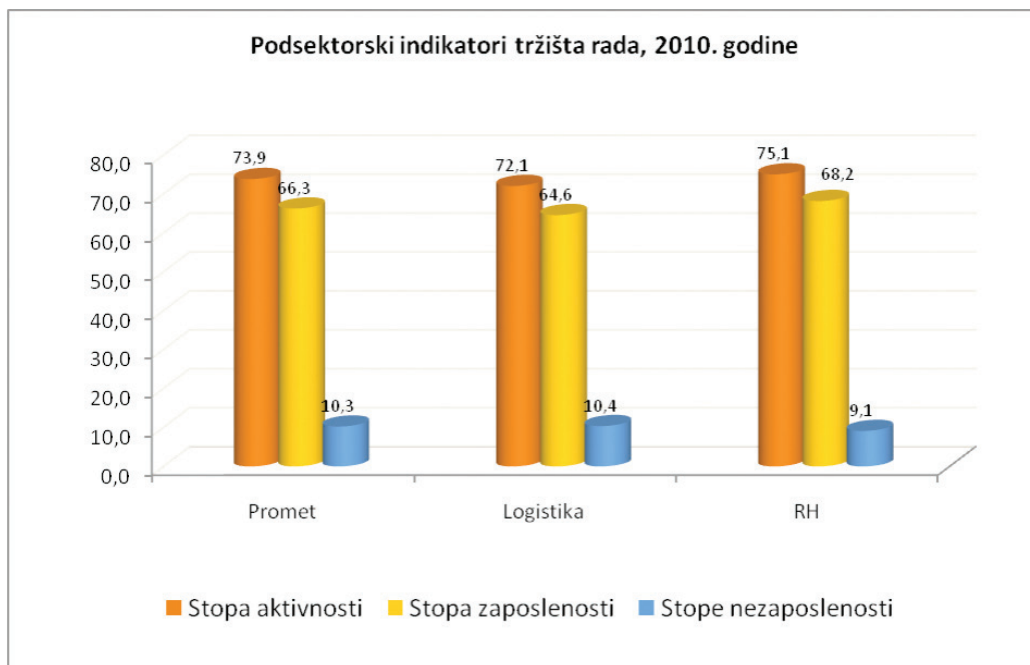
Sektor 11 - Promet i logistika registrirana nezaposlenost 2010. godine	Ukupno RH	Sektor 11 ukupno	% U RH	Podsektor prometa	Podsektor logistike
Nezaposleni ukupno	319.845	23.906	7,5	17.772	6.134
Nezaposleni muškarci	146.905	21.267	14,5	15.870	5.397
Nezaposlene žene	172.940	2.639	1,5	1.902	737
% žena	54,1	11,0		10,7	12,0
Nezaposleni bez radnog iskustva	54.160	2.917	5,4	2.278	639
Nezaposleni muškarci bez radnog iskustva	23.970	2.359	9,8	1.810	549
Nezaposlene žene bez radnog iskustva	30.190	558	1,8	468	90
% žena	55,7	19,1		20,5	14,1
Zaposleni s evidencije ukupno	141.105	10.002	7,1	8.099	1.903
Zaposleni s evidencije – muškarci	64.845	9.005	13,9	7.384	1.621
Zaposleni s evidencije – žene	76.260	997	1,3	715	282
% žena	54,0	10,0		8,8	14,8
Zaposleni s evidencije - prvo zaposlenje ukupno	17.107	816	4,8	641	175
Zaposleni s evidencije prvo zaposlenje muškarci	8.146	655	8,0	513	142
Zaposleni s evidencije - prvo zaposlenje žene	8.961	161	1,8	128	33
% žena	52,4	19,7		20,0	18,9
Ukupno novoprijavljeni	289.234	20.620	7,1	16.204	4.416
Novoprijavljeni muškarci	144.590	18.465	12,8	14.599	3.866

Novoprijavljene žene	144.644	2.155	1,5	1.605	550
% žena	50,0	10,5		9,9	12,5
Novoprijavljeni - prvi puta traže ukupno	51.605	2.509	4,9	2.094	415
Novoprijavljeni prvi puta traže – muškarci	26.353	2.039	7,7	1.707	332
Novoprijavljene - prvi puta traže – žene	25.252	470	1,9	387	83
% žena	48,9	18,7		18,5	20,0
Slobodna radna mjesta	104.739	4.571	4,4	3.562	1.009
NEZAPOSLENI PO RADNOM MJESTU	3	5		5	6
STOPA ZAPOSŁJAVANJA %	44,1	41,8		45,6	31,0
STOPA ZAPOSŁJAVANJA ŽENA %	44,1	37,8		37,6	38,3
STOPA ZAPOSŁJAVANJA ŽENA BEZ RADNOG ISKUSTVA %	29,7	28,9		27,4	36,7
STOPA ZAPOSŁJAVANJA MUŠKARACA BEZ RADNOG ISKUSTVA %	34,0	27,8		28,3	25,9

**Tablica 4. Podatci za ključne djelatnosti koje koriste zanimanja iz sektora prometa i logistike**

U toj godini s evidencije je ukupno zaposlena 141.105 nezaposlenih osoba, što iznosi stopu zapošljavanja od 44 %. Stopa zapošljavanja za podsektor promet bila je 45,6%, a podsektor logistike 31,0%.

Stope zapošljavanja mladih bez radnog iskustva: 27,4% mladih žena i 28,3% muškaraca sa podsektorskim zanimanjima iz prometa uspjelo se zaposliti 2010. godine, dok je taj postotak kod žena u podsektoru logistike iznosio 36,7%, a kod muškaraca svega 25,9%. U podsektoru prometa je 7,5% svih nezaposlenih, a slobodnih je radnih mjesta tek 4,4%, pa se ne može govoriti o nekoj zanemarivoj nezaposlenosti. Tu na jedno radno mjesto dolazi 5 i 6 nezaposlenih.



**Slika 8. Indikatori tržišta rada po podsektorima**

Izvor: Anкета o radnoj snazi, 2008. DZS.

U literaturi sa tržišta rada radnici koji odustaju od traženja posla nazivaju se obeshrabrenim radnicima. Važno je stoga analizirati i neaktivnu radnu snagu kako bi se moglo procijeniti u kojoj mjeri bi porast broja slobodnih radnih mjesta mogao računati na aktivniranje obeshrabrenih radnika. Također je važno znati kakva je njihova dobna i obrazovna struktura da se vidi kakve će oni prepreke imati kada se pokušaju uključiti na tržište rada.

U podsektoru prometa su najviše stope aktivnosti od 73,9 %, što znači da taj postotak svih osoba sa zanimanjima iz podsektora želi raditi, a stopa zaposlenosti je 66,3 %, što znači da tako velik postotak radnosposobnog stanovništva doista i radi. Stopa nezaposlenosti je 10,3%, tj. za 1,2 postotna poena viša od prosjeka Hrvatske.

Podsektor logistike ima neznatno slabije pokazatelje od prometa – tu je stopa aktivnosti 72,1 %, a stopa zaposlenosti 64,6 %. U odnosu na te sektore hrvatsko radnosposobno stanovništvo je aktivno u 75,1 % slučajeva, 68,2 % radi, dok je 9,1%<sup>6</sup> nezaposleno.

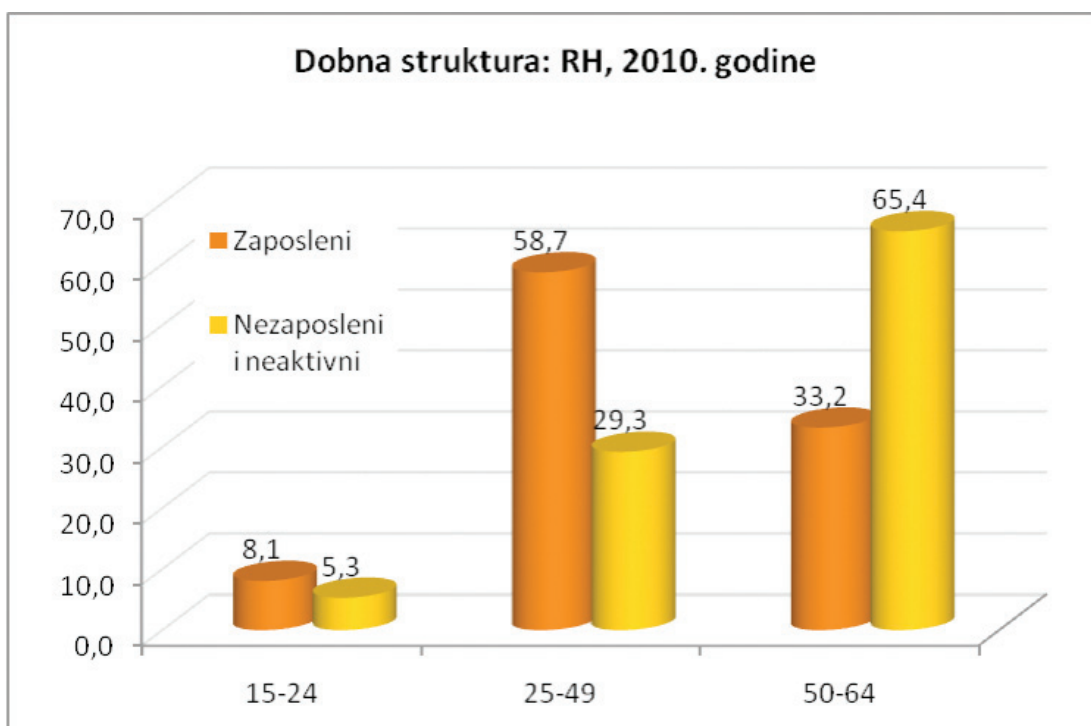
Ti nam indikatori govore da je prosječan položaj svih osoba sa sektorskim zanimanjima na razini opće populacije. Sa druge pak strane bolja obrazovanost obično bi trebala omogućavati veću zapošljivost, veću plaću, stalnije i sigurnije radno mjesto i veću mogućnost napredovanja, što u ovim podsektorima nije pravilo. I dob može negativno utjecati na položaj osoba na tržištu rada. Tako mladi i stariji radnici nemaju istu poziciju kao osobe stare od 25-49 godina, koji čine glavnu i najbrojniju radnu snagu.

<sup>6</sup> Izvor ovih podataka je anketa o radnoj snazi koja služi i za međunarodne usporedbe. Prema tom izvoru nezaposlenost je niža od Registrirane nezaposlenosti dok je zaposlenost znatno viša. Kako anketa uzima u obzir sve ekonomske aktivnosti stanovništva bez obzira kakav je njihov formalni status stanovništva prema pozitivnim zakonima Hrvatske (registriran na zavodu za zapošljavanje, umirovljenik, domaćica, student) ovaj izvor daje puno realniju sliku stanja na tržištu rada od drugih izvora.

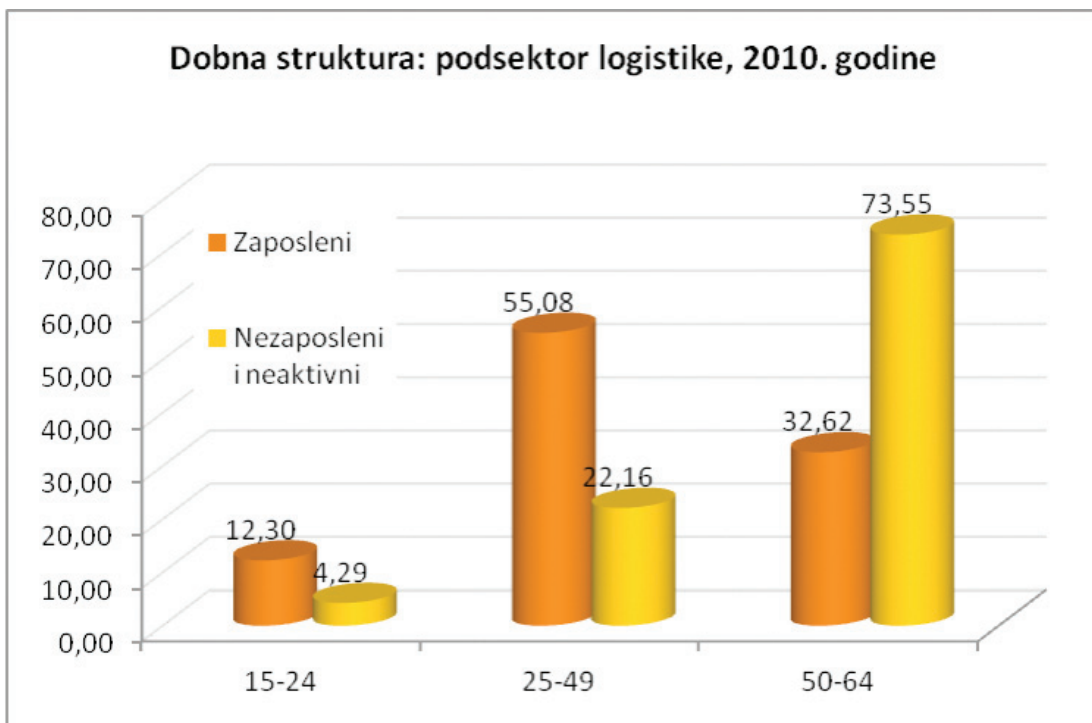
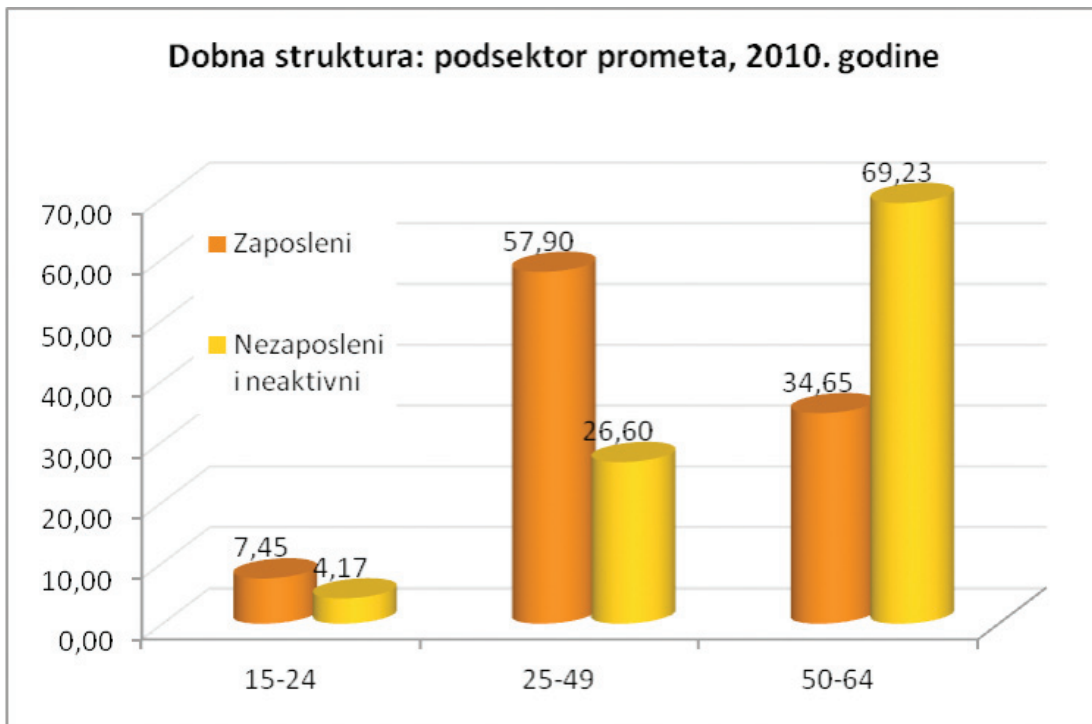
### 3.2. Dobna i obrazovna struktura u sektoru prometa

Za analizu sektora dobna struktura je važna za prognoziranje dinamike ulaska u radnu snagu kao i izlaska iz nje. Ima li dovoljno mladih koji će moći zamijeniti radnike koji odlaze u mirovinu u okviru istih radnih mjesta i zanimanja? Na temelju podataka o dobi u daljnjoj ćemo analizi prikazati neusklađenosti ponude i potražnje za radom koja proizlazi iz nedovoljnog broja mladih u procesu zamjene radne snage.

Na slikama 9 i 10 prikazane su dobne strukture svih koji imaju sektorska zanimanja - zaposlenih s jedne te nezaposlenih i neaktivnih s druge strane.



Slika 9. Dobna struktura radne snage



Slika 10. Dobna struktura: podsektor Logistike, 2010. godine

Izvor: Anкета o radnoj snazi, 2010., DZS

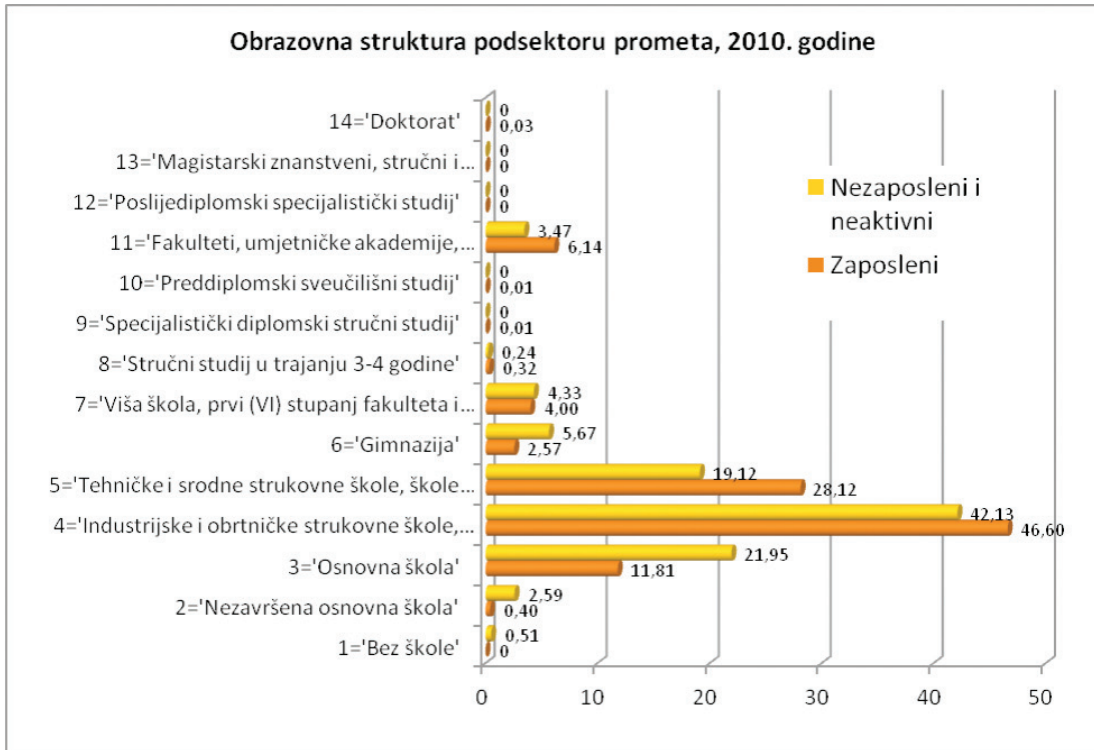
Kod podsektora prometa smo vidjeli da je 22% nezaposlenih i neaktivnih staro od 25-49 godina, a čak 69% nezaposlenih i neaktivnih je starije od 50 godina. To znači da se na njih ne može računati kod daljnjeg razvoja potražnje za podsektorskim zanimanjima. Među njima je i 4,17% mladih (učenici i studenti kao i nezaposlene mlade osobe sa podsektorskim zanimanjima). Kod zaposlenih osoba sa logističkim zanimanjima udio mladih se svodi samo na 4,29% ukupne zaposlene populacije s navedenim zanimanjima. To znači da se mogu očekivati značajni problemi u zamjeni postojeće radne snage, a teško je zamisliti da će biti dovoljno mladih ako potražnja za ovim zanimanjima naraste. U realnosti su mladi iz obrazovnog sustava jedini alternativni domicilni izvor ako su strukture nezaposlenih i neaktivnih loše, te se na njihovu ponudu rada ne može računati. Ako njih nema dovoljno, jedini izvor postaje uvoz radne snage. Trend iseljavanja visokoobrazovanih mladih osoba s ovim zanimanjima u tom je smislu još veća opasnost.

Ovdje svakako moramo uzeti u obzir komponentu beneficiranog radnog staža kod vozača teretnih vozila iznad 7,5 t nosivosti (12+3), koji čine velik udio u zapošljavanju u svim djelatnostima. Ako političkom voljom ta povoljnost bude ukinuta, pojaviti će se problem na tržištu radne snage, jer će se produžiti radni vijek vozača, što će utjecati na zapošljavanje nove radne snage, pa naravno i na potrebe školovanja vozača.

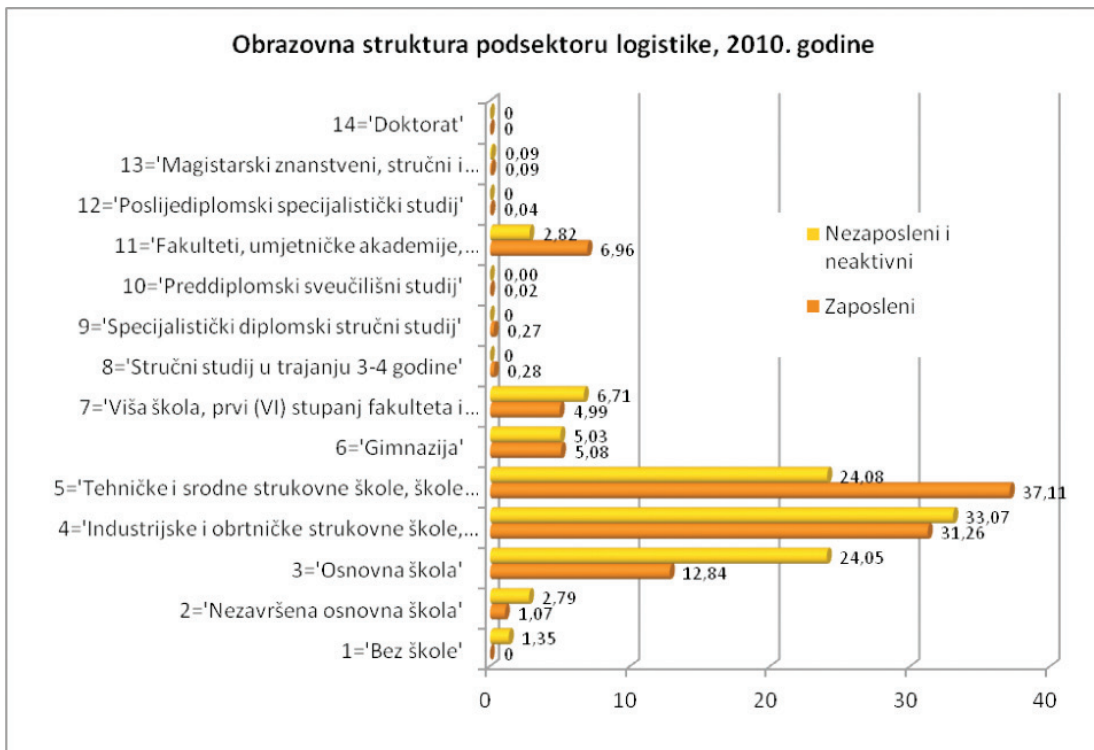
Ukratko, dobna struktura zaposlenih je znatno povoljnija od dobne strukture nezaposlenih i neaktivnih kod oba podsektora.

### **3.3. obrazovna struktura**

Uz dob velikim dijelom položaj na tržištu rada uvjetuje i obrazovna razina. Vrlo su često te karakteristike u međusobnoj vezi. Starije generacije imaju nižu obrazovnu razinu i obratno. Kako je znanje postalo faktorom konkurentnosti, razvoj znanja, posebno unutar obrazovnog sektora i sektorskih zanimanja, jedan je od čimbenika razvoja konkurentnosti temeljene na domaćem znanju. Obrazovna struktura ne mora identično prikazivati isti raspon budući da same kvalifikacije osoba sa sektorskim zanimanjima nisu nužno odraz razine kompleksnosti koja se zahtijeva za rad na radnom mjestu ili zanimanju. Stoga je važno vidjeti kakva je obrazovna struktura u oba podsektora kako bi mogli predvidjeti kakva će dodatna obrazovanja biti potrebna i za koliki broj osoba ako bi se potražnja za radom povećala u podsektoru prometa.



Slika 11. Obrazovna struktura radne snage u podsektoru prometa 2010. godine



Slika 12. Obrazovna struktura radne snage u podsektoru Logistike 2010. godine

Izvor: Anкета o radnoj snazi, 2010.



Nema velikih razlika u obrazovnoj strukturi dva podsektora, ali je ipak vidljivo da je među zaposlenima veći udio četverogodišnjih strukovnih kvalifikacija prisutno kod podsektora logistike (37,11%) nego kod podsektora prometa, gdje samo 28% zaposlenih ima takve kvalifikacije. Kod oba sektora se vidi da poslodavci ne prepoznaju kvalifikacije više škole budući da je udio nezaposlenih i neaktivnih s ovim kvalifikacija veći od udjela zaposlenih.

Udio zaposlenih s visokim kvalifikacijama je relativno malen kod oba podsektora, ali je značajno veći kod zaposlene nego kod nezaposlene populacije sa sektorskim zanimanjima, što podupire već poznatu pozitivnu vezu između razine obrazovanje i zapošljivosti.

#### ZAKLJUČCI ZA KARAKTERISTIKE PONUDE RADA U SEKTORU

- › Oba podsektora imaju visoke stope aktivnosti i stope zaposlenosti, ali još nisu dostignuti ciljevi Agende 2020., koja govori o 75% stopi zaposlenosti za dobnu skupinu 20–64 godine.
- › Dobna struktura kod oba podsektora indicira potencijalne probleme pri zamjeni radne snage, tako da bilo kakav rast potražnje mora naići na probleme u ponudi radne snage.
- › Oba podsektora imaju premalen udio mladih među zaposlenima te nezaposlenima i neaktivnima, pa će biti potrebno izvršiti analizu budućih potreba prema regionalnim gospodarskim kapacitetima i razvoju oba podsektora.

### 3.4. Kvantitativna analiza obrazovnih programa

Da bi znanja i vještine koje se stječu u školskom sustavu mogli podržavati gospodarski rast, potrebno je istovremeno zadovoljiti tri uvjeta:

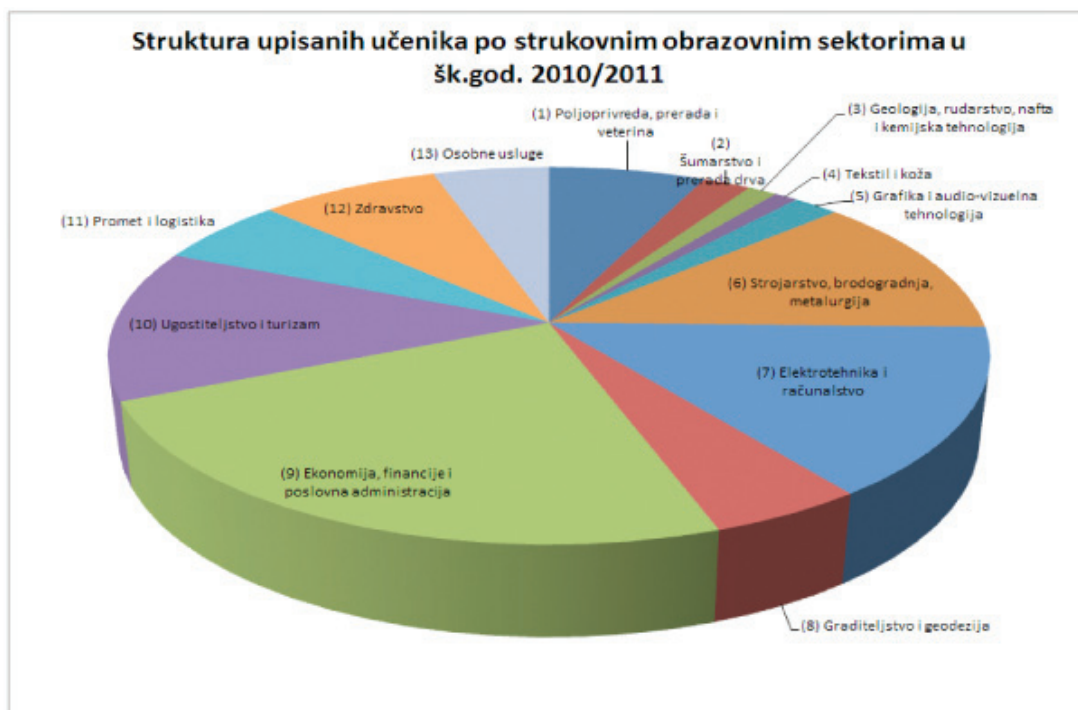
- › da su programi odgovarajući po sadržaju
- › da je broj učenika/polaznika koji su stekli odgovarajuće kvalifikacije dovoljan da zadovolji potražnju
- › da su kvalificirani mladi ljudi spremni na vrijeme, tj. da su i sadržaj obrazovanja i upisne kvote bile planirane na vrijeme.

Obrazovni programi u podsektoru prometa uglavnom su usklađeni prema potrebama gospodarstva i stalno prate trendove razvitka ove djelatnosti. U sektoru logistike u posljednje vrijeme napravljene su kvalitetne dopune programa u skladu s potrebama gospodarstva.

U Hrvatskoj postoje dva tipa srednjoškolskih strukovnih programa koji pripremaju mlade za rad u sektoru prometa i logistike:

- › četverogodišnji strukovni programi
- › trogodišnji strukovni programi.

Sektor prometa i logistike je 7. po redu po popularnosti pri upisu u srednjoškolsko obrazovanje, što je dobro mjesto s obzirom na to da u konkurenciju ulaze i gimnazijski programi.



**Slika 13. Struktura upisanih učenika po strukovnim sektorima u šk. godini 2010./2011.**

Izvor: e-matica za šk. god. 2010./2011., MZOŠ

U 2010./2011. se u 96 škola u svim županijama provodi 5 različitih obrazovnih programa u okviru podsektora prometa i logistike. Oni su prikazani Tablicom 7.

Naziv programa	Trajanje
Dizaličar	3
Operator lučkom mehanizacijom	3
Vozač motornog vozila	3
Željeznički prometni radnik	3
Telefonist - TES	4
Telefonski operater - TES	4
Nautičar unutarnje plovidbe	4
Pomorski nautičar	4
Špeditersko-agencijski tehničar	4
Tehničar - pregledač vagona	4
Tehničar cestovnog prometa	4
Tehničar PT prometa	4
Tehničar unutarnjeg transporta	4
Tehničar vuče – strojovođa	4

Tehničar za logistiku i špediciju	4
Tehničar za željeznički promet	4
Zrakoplovni prometnik	4

**Tablica 7. Programi u sektoru u koje su se upisivali učenici u šk. godini 2010./2011.**

NAPOMENA: Osim navedenih programa postoji i četverogodišnji program za tehničara unutarnje plovidbe koji se provodi u prometnoj školi u Sisku.

U cilju dobivanja što boljeg uvida u postojeće obrazovne programe i trendove upisa učenika, u ovoj je verziji profila sektora na temelju podataka kojima raspolaže Ministarstvo znanosti, obrazovanja i športa (izvor: e-matica), pripremljeno nekoliko kvantitativnih analiza koje nastoje prikazati:

1. opću sliku sektora u strukovnom obrazovanju u širem kontekstu ponude strukovnih programa
2. dublju analizu postojećih programa/kvalifikacija uključujući komentare o trendovima upisa u prvu i posljednju godinu različitih programa
3. studiju trendova po županijama kako bi se uočile moguće regionalne razlike i specifičnosti.

Uz ove podatke korišteni su i podatci Državnog zavoda za statistiku, posebno Statistički godišnjak, koji daje informacije o stanovništvu i napose o dobnim skupinama stanovništva ([http://www.dzs.hr/default\\_e.htm](http://www.dzs.hr/default_e.htm)), kako bismo mogli analizirati demografski utjecaj na broj upisanih učenika.

Analize koje će biti prikazane u ovom poglavlju su:

- › Analiza 1 - opći trendovi u strukovnom obrazovanju, trendovi u sektoru te populacijski trendovi
- › Analiza 2 - trendovi po godini, razredu i obrazovnom programu/kvalifikaciji
- › Analiza 3 - trendovi po županiji i obrazovnom programu/kvalifikaciji.

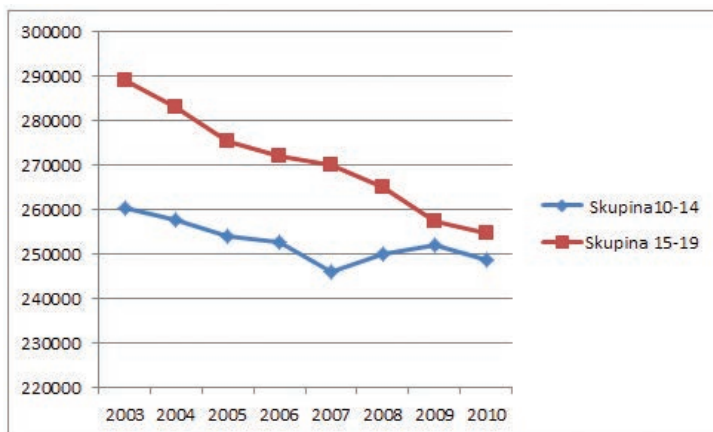
## ANALIZA 1 – OPĆI TRENDVI

Tablica 8 prikazuje ukupan broj učenika i studenata upisanih na sve obrazovne razine unutar obrazovnog sustava Republike Hrvatske prema podatcima Državnog zavoda za statistiku. U promatranom razdoblju od 4 godine, za koje je provedena ova analiza, vidljiv je ukupni pad broja srednjoškolskih učenika od 3,93%, pri čemu treba naglasiti da je u čitavom promatranom razdoblju broj učenika upisanih u gimnazije stagnirao, četverogodišnje srednje škole izgubile su 1,85% učenika dok su trogodišnje srednje škole izgubile čak 12,3% učenika, što u promatranom razdoblju čini stopu od oko 4% godišnje.

Vrsta institucije	ISCED	HKO	2006./2007.	2007./2008.	2008./2009.	2009./2010.	2010./2011.	2010./2011. (%)	2006 → 2010
Dječji vrtići			109 508	113 615	116 382	121 433	125 166		
Predškolske obrazovne ustanove	0	0	90 947	93 274	95 516	99 317	101 638		
Osnovne škole	1	1	382 441	376 100	369 698	361 052	351 345		-8,13%
Srednje škole	3	4	187 977	184 183	181 878	180 582	180 158	100%	-4,34%
Gimnazije	3A	4.2	51 338	50 884	51 059	51 395	52 196	28,97%	1,67%
Tehničke i umjetničke strukovne srednje škole (4 godišnjeg trajanja)	3A	4.2	89 566	88 574	88 238	87 906	87 144	48,37%	-2,70%
Obrtničke srednje strukovne škole (3 godišnjeg trajanja)	3C	4.1	45 456	43 186	41 100	39 856	39 341	21,84%	-13,45%
Srednje škole za učenike sa invaliditetom		4.1 i 4.2	1 617	1 539	1 481	1 425	1 477	0,82%	
Visokoškolske ustanove			136 129	138 126	134 188	145 263	148 616	100%	9,17%
Veleučilišta	5	6 i 7	16 141	18 735	18 983	22 034	24 122	16,23%	49,45%
Visoke škole	5	6 i 7	9 414	7 054	7 691	9 027	9 539	6,42%	1,33%
Fakulteti	5 i 6	6,7,8	109 095	110 720	105 942	112 437	113 012	76,04%	3,59%
Umjetničke akademije	5 i 6	6,7,8	1 480	1 617	1 572	1 765	1 943	1,31%	

**Tablica 8. Prikaz broja upisanih učenika/studenata u obrazovnom sustavu Republike Hrvatske u posljednjih 5 godina**

Prikaz broja djece srednjoškolske dobi u promatranom razdoblju od 5 godina, prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u dobnim skupinama 10-14 godina i 15-19 godina pokazuje pad od 1,64% u dobnjoj skupini 10-14 godina te od čak 6,44% u dobnjoj skupini 15-19 godina.

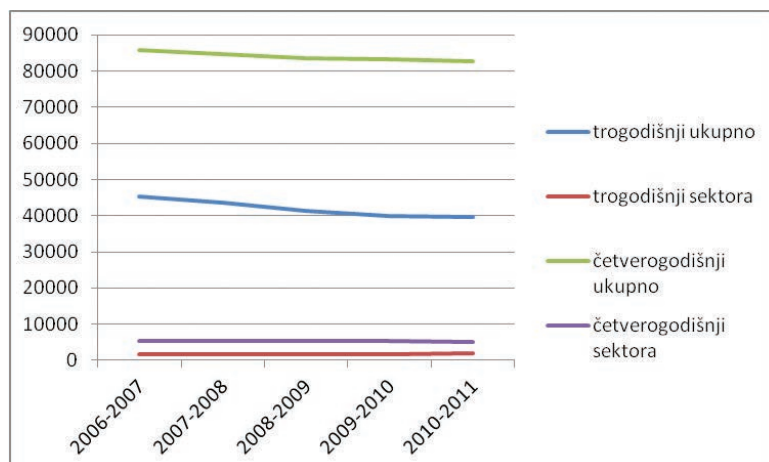


Slika 14. Prikaz broja djece i mladih srednjoškolske dobi u promatranom razdoblju u tisućama

Izvor: DZS, 2011.

Godina	Trogodišnji ukupno	Trogodišnji sektora	Udio	Četverogodišnji ukupno	Četverogodišnji sektora	Udio
2006-2007	45.320	1.744	3,85%	85.714	5.273	6,15%
2007-2008	43.654	1.734	3,97%	84.618	5.326	6,29%
2008-2009	41.310	1.708	4,13%	83.622	5.303	6,34%
2009-2010	39.916	1.795	4,50%	83.152	5.264	6,33%
2010-2011	39.635	1.864	4,70%	82.800	5.190	6,27%

Broj upisanih učenika u trogodišnje i četverogodišnje programe u sektoru u odnosu na ukupno upisane učenike u strukovnom obrazovanju prikazan je Tablicom 9.



Tablica 9. Prikaz broja učenika u strukovnom obrazovanju i u sektoru

Izvor: e-matica, 2011., MZOŠ

Trend trogodišnjeg školovanja u odnosu na šk. god. 2006./07. Pokazuje šk. god. 2010./11. rast od 0,85%, dok je četverogodišnji program zadržao konstantu (uz blagi pad u odnosu na prošlu godinu od 0,06%). Sve to ukazuje na stabilnost potražnje u ovom obrazovnom sektoru u odnosu na ponuđene programe.

Prva analiza uključena u ovu verziju profila sektora pokazuje sljedeće:

- › Programi iz ovog sektora (trogodišnji i četverogodišnji) shodno broju upisanih učenika pokazuju da je kroz sve ove godine zadržan trend upisa u ove strukovne škole shodno afinitetima učenika.
- › U četverogodišnjim programima imamo stalno velik interes za zanimanjima pomorski nautičar, tehničar cestovnog prijevoza i u najnovije vrijeme tehničar za logistiku i špediciju.
- › U trogodišnjim programima prednjači upis u zanimanje vozača koje ne gubi na atraktivnosti i interesu učenika.
- › U konačnoj analizi ovog segmenta možemo konstatirati da su zanimanja iz ovog sektora vrlo atraktivna dijelu populacije koja ih upisuje zbog njihovih modernih programa (tehničar za logistiku i špediciju), tradicije (tehničar za željeznički promet i pomorski nautičar) ili mogućnosti zapošljavanja (vozač). U svakom slučaju, zanimanja iz ovog sektora imaju svoju perspektivu i samo ih je potrebno nadopunjavati novim programima shodno potrebama struke i modernih tehnologija.

## ANALIZA 2 – TRENDOVI PO GODINI, RAZREDU I OBRAZOVNOM PROGRAMU/KVALIFIKACIJI

Podatci o upisanim učenicima u obrazovne programe u sektoru prometa i logistike u razdoblju 2006.-2011. prikazani su Tablicom 10.

**Revizije programa:** U obrazovnim programima tehničara cestovnog prijevoza imamo reviziju programa od ove godine (2011.). Logističko-špediterski tehničar je zamjenski program od 2007. godine. Programi za vozača revidirani su prije 6 godina i trebaju reviziju. Program za nautičara unutarnje plovidbe donesen je 2009., a za pomorskog nautičara predviđena je izmjena programa u rujnu 2012. Godine. Program za zrakoplovnog prometnika donesen je 2005. i bit će revidiran sljedeće godine. Svi željeznički programi u četverogodišnjem i trogodišnjem obrazovanju izmijenjeni su 2005. godine, a primjenjuju se od 2005./2006. školske godine, osim trogodišnjeg programa za zanimanje željeznički prometni radnik, koji je promijenjen 2007., a primjenjuje se od 2007./2008. školske godine. U PT programima potrebna je revizija svih programa u skladu sa situacijom na tržištu toga segmenta prometa.

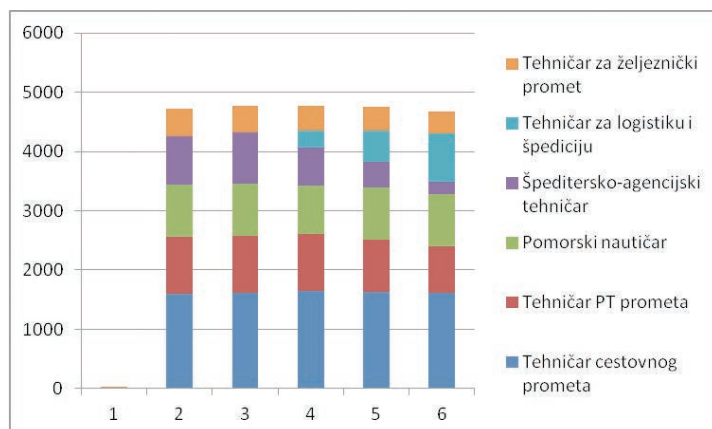
Program / kvalifikacija	trajanje godina	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	promjena 2006-2011	udio u sektoru na početku razdoblja	udio u sektoru na kraju razdoblja	trend popularnosti u sektoru	broj škola na kraju razdoblja	zadnja revizija programa
Dizalicař	3	19	10	2	0	0	-100,00%	1,09%	0,00%	↓	0	
Operator lućkom mehanizacijom	3	16	14	7	8	19	18,75%	0,92%	1,02%	↔	1	
Vozać motornog vozila	3	1622	1629	1621	1712	1765	8,82%	93,00%	94,69%	↔	19	
Źeljeznićki prometni radnik	3	87	81	78	75	80	-8,05%	4,99%	4,29%	↓	1	
<b>Nautiĉar unutarnje plovidbe</b>	4	0	0	0	10	20		0,00%	0,39%		1	
Pomorski nautiĉar	4	889	878	814	873	879	-1,12%	16,86%	16,94%	↔	6	
Ribarsko-nautiĉki tehniĉar	4	0	0	0	0	42		0,00%	0,81%		1	
Źpeditersko-agencijski tehniĉar	4	808	862	634	433	210	-74,01%	15,32%	4,05%	↓	9	
Tehniĉar - pregledaĉ vagona	4	25	26	24	18	10	-60,00%	0,47%	0,19%	↓	1	
Tehniĉar cestovnog prometa	4	1606	1609	1645	1627	1621	0,93%	30,46%	31,23%	↔	14	
Tehniĉar PT prometa	4	951	972	968	889	774	-18,61%	18,04%	14,91%	↓	6	
Tehniĉar unutarnjeg transporta	4	124	116	117	110	106	-14,52%	2,35%	2,04%	↓	1	
Tehniĉar vuĉe - strojovoda	4	129	129	122	118	111	-13,95%	2,45%	2,14%	↓	1	
Tehniĉar za logistiku i Źpediciju	4	0	0	287	538	825		0,00%	15,90%		11	
Tehniĉar za Źeljeznićki promet	4	462	449	426	395	358	-22,51%	8,76%	6,90%	↓	4	
Telefonist - TES	4	24	35	37	18	13	-45,83%	0,46%	0,25%	↓	1	
Telefonski operater	4	0	0	0	0	17		0,00%	0,33%		1	
Telefonski operater - TES	4	0	0	0	12	0		0,00%	0,00%		0	
Zrakoplovni prometnik	4	255	250	229	223	204	-20,00%	4,84%	3,93%	↓	2	
<b>Ukupno 3 godine</b>		<b>1.744</b>	<b>1.734</b>	<b>1.708</b>	<b>1.795</b>	<b>1.864</b>	<b>6,88%</b>					
<b>Ukupno 4 godine</b>		<b>5.273</b>	<b>5.326</b>	<b>5.303</b>	<b>5.264</b>	<b>5.190</b>	<b>-1,57%</b>					
<b>Sveukupno</b>		<b>7.017</b>	<b>7.060</b>	<b>7.011</b>	<b>7.059</b>	<b>7.054</b>	<b>0,53%</b>					

Tablica 10. Prikaz broja uĉenika u strukovnom obrazovanju po programima

## ĈetverogodiŹnji programi:

Od 13 programa koji nude ĉetverogodiŹnje obrazovanje iz sektora prometa samo u je u jednom – tehniĉar cestovnog prometa - doŹlo do porasta broja upisanih uĉenika (+0,93%) tijekom promatranog razdoblja. Jedan se program u promatranom razdoblju potpuno ugasio - telefonski operater –TES. Dok je program nakon ĉetiri godine ponovo upisalo 17 uĉenika, program tehniĉara PT prometa stagnira za 18,61%. Sliĉna je situacija s nautikom, gdje je nakon tri godine porastao upis u program nautiĉara unutarnje plovidbe i ribarsko-nautiĉarskog tehniĉara. U Źeljezniĉarskoj struci imamo veliki pad upisanih tehniĉara pregledavaĉa vagona (-60,00%), ali i kod ostalih strukovni programa. Kod logistike je logiĉan pad kod Źpeditersko-agencijskog tehniĉara, ali je zato jasno izraŹen trend porasta interesa za zanimanje tehniĉara za logistiku i Źpediciju, jer je tu izvrŹena zamjena programa.

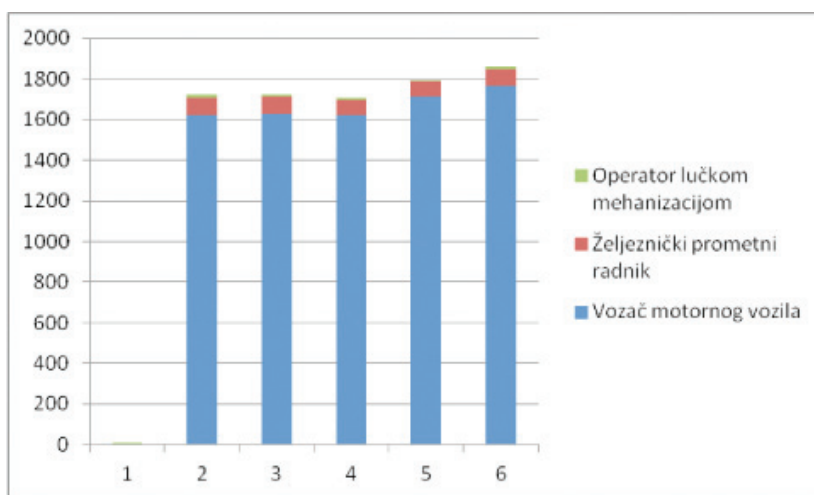
U tri programa prometa (pomorski nautiĉar, tehniĉar cestovnog prijevoza i tehniĉar PT prometa) upisano je 3.274 uĉenika od ukupno 4.155 upisanih u ĉetverogodiŹnje programe, Źto je 78% ukupno upisanih, dok je kod logistike u dva programa upisano ukupno 1.035 uĉenika, od ĉega je 79% tehniĉara za logistiku i Źpediciju. Struktura upisanih u promatranom razdoblju prikazana je Slikom 16.



Slika 16. Trend strukture upisanih uĉenika u ĉetverogodiŹnje programe u sektoru

### Trogodišnji programi:

Od četiri programa koji nude trogodišnje obrazovanje iz sektora (iz podsektora prometa vozač i željeznički prometni radnik te iz podsektora logistike dizaličar i operater lučkom mehanizacijom) u dva je došlo do povećanja broja upisanih učenika: operater lučkom mehanizacijom (+18,75%) te vozač motornog vozila (+8,82%), dok je zanimanje dizaličar potpuno ugašeno, a željeznički prometni radnik ostao u istom trendu.



Izvor: e-matica, 2011., MZOŠ

### Trogodišnji i četverogodišnji programi:

Iz Tablice 10 možemo vidjeti da je u trogodišnjim obrazovnim programima povećan trend kod vozača motornih vozila, što je i logično jer tog zanimanja nedostaje na tržištu rada. Uočena je i konstanta kod željezničkog prometnog radnika, dok je operatora lučkom mehanizacijom premalo, a zabrinjavajući je pad broja upisanih u zanimanje dizaličar s obzirom na potražnju na tržištu. Stoga se kod njih ta kvalifikacija stječe i kursovima.

Kod zanimanja sa četverogodišnjim programom trend rasta bilježi najtraženije - tehničar cestovnog prometa. dok se za tehničarom unutarnjeg transporta zbog neadekvatnog uklapanja u sustav ne bilježi potreba; postoji samo jedan takav razred postoji u Splitu te je vrlo upitno postojanje tog strukovnog programa. U drugim pak zanimanjima - željeznički prometnik, tehničar vuče vlakova i uopće u željezničkim zanimanjima - potrebno je napraviti kvalitetnu analizu potrebnog broja škola u odnosu na buduću poslovnu politiku HŽ-a vezanu uz preustroj poslovanja. Zrakoplovni prometnici, čiji je program usko specijaliziran, vezani su sustavom uz zračne luke, pa je i tu nužno uskladiti potrebe s budućom poslovnom politikom. I u nautičarskim usmjerenjima potrebno je napraviti sveobuhvatnu analizu, te snimiti potrebe za nekim novim programima sukladno trendovima gospodarskog razvoja, kao što je npr. potreba za posebnim programom za tehničara za marine i jahte. Za PT zanimanja interes opada, a neki programi poput telefonskog operatera, telefonskog operatera TES i telefoniste u potpunosti gube smisao zbog napretka modernih sustava komunikacija. To implicira da se ovdje moraju ponuditi sasvim novi programi sukladni zahtjevima modernih tehnologija.

### ANALIZA 3 – TRENDOVI PO ŽUPANIJI I OBRAZOVNOM PROGRAMU/KVALIFIKACIJI

U Tablici 11 prikazan je broj upisanih učenika u trogodišnje programe po godinama uz prikaz zastupljenosti broja učenika po županiji u odnosu na ukupan broj učenika trogodišnjih programa iz sektora na razini čitave Republike Hrvatske.

Ukupni broj učenika u trogodišnjim programima u sektoru po županijama	Županija	2006-2007		2007-2008		2008-2009		2009-2010		2010-2011		Promjena	
			%		%		%		%		%	2011	Promjena
		2006-2007	%	2007-2008	%	2008-2009	%	2009-2010	%	2010-2011	%	2011	Promjena
1	Zagrebačka županija	32	0,7%	39	2,2%	40	2,3%	52	2,9%	57	3,1%	45	375,0%
2	Krapinsko-zagorska	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	-
3	Sisačko-moslavačka	105	6,0%	95	5,5%	86	5,0%	84	4,7%	80	4,3%	-25	-23,8%
4	Karlovačka	45	2,6%	47	2,7%	48	2,8%	55	3,1%	59	3,1%	13	28,9%
5	Varaždinska	99	5,7%	95	5,5%	92	5,4%	91	5,1%	89	4,7%	-11	-11,1%
6	Koprivničko-križevačka	79	4,5%	83	4,8%	88	5,2%	88	4,9%	93	5,0%	14	17,7%
7	Bjelovarsko-bilogorska	95	5,4%	75	4,3%	57	3,3%	64	3,6%	72	3,9%	-23	-24,2%
8	Primorsko-goranska	137	7,9%	136	7,8%	132	7,7%	138	7,7%	156	8,4%	19	13,9%
9	Ličko-senjska	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	15	0,8%	32	1,7%	32	-
10	Virovitičko-podravska	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	-
11	Požeško-slavonska	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	-
12	Brodsko-posavske	66	4,3%	93	5,4%	91	5,3%	86	4,8%	87	4,7%	1	1,2%
13	Zadarska	30	1,7%	39	2,2%	43	2,5%	44	2,5%	39	2,1%	9	30,0%
14	Osječko-baranjska	124	7,1%	123	7,1%	115	6,7%	114	6,4%	126	6,8%	2	1,6%
15	Šibensko-kninska	51	2,9%	82	4,8%	68	4,0%	63	3,5%	69	3,7%	18	35,3%
16	Vukovarsko-srijemska	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	-
17	Splitsko-dalmatinska	312	17,9%	321	18,5%	324	19,0%	354	19,7%	341	18,3%	29	9,3%
18	Istarska	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	-
19	Dubrovačko-ninski	84	4,8%	84	4,8%	78	4,6%	79	4,4%	93	5,0%	9	10,7%
20	Međimurska	26	1,5%	27	1,6%	37	2,2%	52	2,9%	55	3,0%	30	115,4%
21	Grad Zagreb	458	26,3%	415	23,8%	409	23,8%	416	23,2%	417	22,4%	-42	-9,2%
Ukupno		1744	100,0%	1734	100,0%	1708	100,0%	1795	100,0%	1854	100,0%	120	6,9%

Tablica 11. Prikaz broja učenika u trogodišnjim programima po županijama

Izvor: e-matica, 2011., MZOŠ

U Tablici 12 prikazan je broj upisanih učenika u četverogodišnje programe po godinama uz prikaz zastupljenosti broja učenika po županiji u odnosu na ukupan broj učenika četverogodišnjih programa iz sektora na razini čitave Republike Hrvatske. Tablice 13 i 14 pokazuju distribuciju broja upisanih u ključne strukovne programe po županijama.

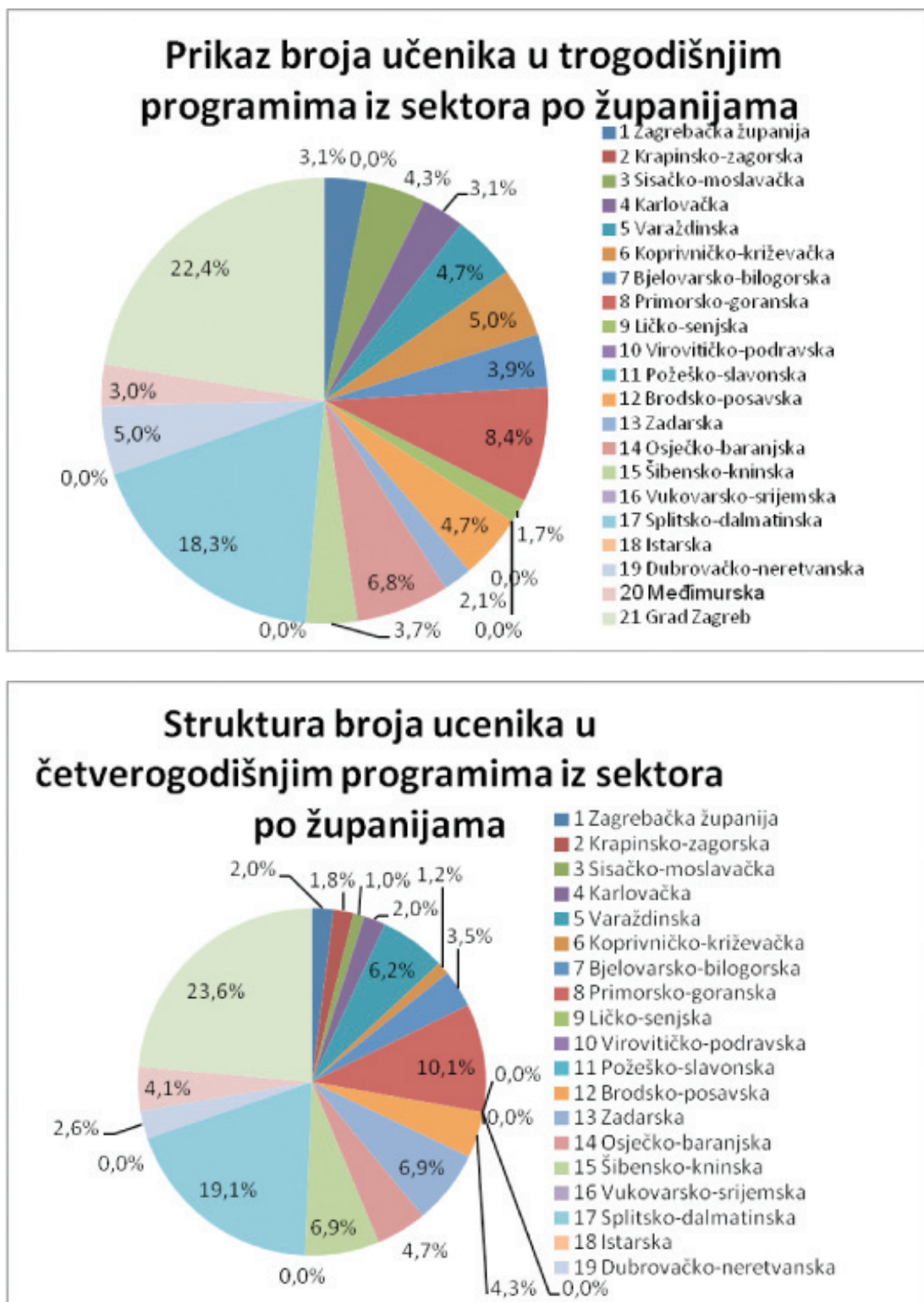
Ukupni broj učenika u četverogodišnjim programima u sektoru po županijama	Županija	2006-2007		2007-2008		2008-2009		2009-2010		2010-2011		Promjena	
			%		%		%		%		%	2011	Promjena
		2006-2007	%	2007-2008	%	2008-2009	%	2009-2010	%	2010-2011	%	2011	Promjena
1	Zagrebačka županija	126	2,4%	128	2,4%	118	2,2%	117	2,2%	104	2,0%	-22	-17,5%
2	Krapinsko-zagorska	118	2,2%	107	2,0%	104	2,0%	103	2,0%	95	1,8%	-22	-18,6%
3	Sisačko-moslavačka	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	25	0,5%	53	1,0%	53	-
4	Karlovačka	95	1,8%	87	1,6%	102	1,9%	100	1,9%	105	2,0%	10	10,5%
5	Varaždinska	208	3,9%	242	4,5%	283	5,3%	271	5,2%	320	6,2%	112	53,0%
6	Koprivničko-križevačka	70	1,3%	70	1,3%	63	1,2%	64	1,2%	61	1,2%	-9	-12,9%
7	Bjelovarsko-bilogorska	54	1,0%	109	2,0%	150	2,8%	205	3,9%	181	3,5%	127	235,2%
8	Primorsko-goranska	578	11,0%	594	11,2%	556	10,4%	542	10,4%	523	10,1%	-55	-9,5%
9	Ličko-senjska	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	-
10	Virovitičko-podravska	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	-
11	Požeško-slavonska	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	-
12	Brodsko-posavske	249	4,7%	224	4,2%	212	4,0%	209	4,0%	222	4,3%	-27	-10,8%
13	Zadarska	346	6,6%	344	6,5%	364	6,8%	335	6,4%	359	6,9%	13	3,8%
14	Osječko-baranjska	235	4,5%	224	4,2%	245	4,6%	239	4,5%	246	4,7%	11	4,7%
15	Šibensko-kninska	368	7,0%	362	6,8%	363	6,8%	367	7,0%	357	6,9%	-11	-3,0%
16	Vukovarsko-srijemska	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	-
17	Splitsko-dalmatinska	1090	20,7%	1056	19,8%	1076	19,1%	1009	19,3%	950	19,1%	-99	-9,8%
18	Istarska	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	-
19	Dubrovačko-ninski	169	3,1%	198	3,6%	158	2,9%	154	2,9%	134	2,6%	-31	-18,8%
20	Međimurska	188	3,6%	194	3,6%	155	2,9%	208	4,0%	212	4,1%	24	12,8%
21	Grad Zagreb	1383	26,2%	1436	27,0%	1406	26,4%	1285	24,6%	1235	23,6%	-158	-11,4%
Ukupno		5273	100,0%	5326	100,0%	5332	100,0%	5234	100,0%	5190	100,0%	-83	-1,6%

Tablica 12. Struktura broja učenika u četverogodišnjim programima iz sektora po županijama

Izvor: e-matica, 2011., MZOŠ



Slika 18 prikazuje grafički županijsku strukturu upisanih učenika u trogodišnje i četverogodišnje programe iz sektora u školskoj godini 2010./2011.



Slika 18. Prikaz broja upisanih učenika iz sektora po županijama u šk. god. 2010./2011.

Iz ovih tablica možemo vidjeti da je koncentracija trogodišnjeg školovanja u sektoru najveća u dvije županije – u Gradu Zagrebu i Splitsko-dalmatinskoj županiji. Za Zagreb je to logično jer je tu koncentrirano više od 50% resursa u prometu i logistici, dok za Split i cjelokupnu županiju ta koncentracija proizlazi iz predratnog sustava. Primorsko-goranska i Osječko-baranjska županija imaju više resursa u prometu i logistici, ali proporcionalno tome sudjelovanje škola je puno manje. Gotovo isti slučaj je i sa četverogodišnjim školovanjem. Iz svega proizlazi da bi se budući sustav trebao temeljiti na regionalnom pristupu, što se već i napravilo u Analizi tržišta međunarodnog cestovnog prijevoza. Na osnovu podataka prometno-logistička resursa napravljena je podjela gospodarskih utjecaja po regionalnom načelu. Iz tablice koje su rađene po regionalnom ustroju vidimo da je koncentracija ravnomjerno raspoređena sukladno gospodarskim resursima. Pri tome moramo imati na umu viziju razvoja koja će u budućnosti izmijeniti sliku i u drugim regija shodno izgradnji prometno-logističkih kapaciteta. Prijedlog regionalnog pristupa je u prilogu.

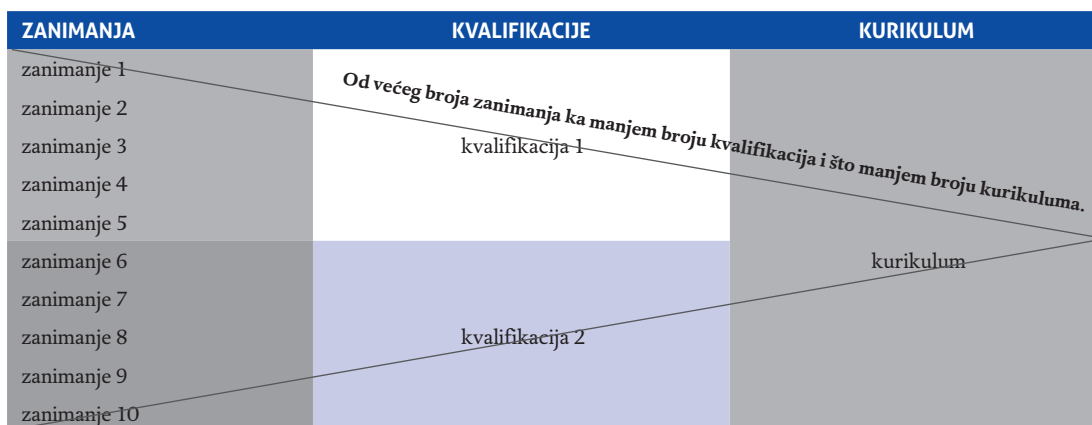
### 3.5. Kvalitativna analiza obrazovnih programa

Prije nego što se prijeđe na kvalitativnu analizu obrazovne ponude u određenom obrazovnom sektoru, potrebno je naglasiti neka njena osnovna polazišta, koja vrijede općenito za sve obrazovne sektore.

Izuzetno je važno napraviti kvalitativnu analizu obrazovne ponude, jer se ne možemo osloniti samo na njenu kvantitativnu analizu koja se zasniva na analizi upisnih podataka. Rijetke su ustanove za strukovno obrazovanje koje imaju istraživanje tržišta rada i koje donekle prema njegovim rezultatima donose odluke o upisnim kvotama. To se pokazalo i kroz samovrednovanje škola (1 od 24 ustanove za strukovno obrazovanje donosila je odluke na osnovi stvarnih i relevantnih podataka te predviđala kretanja na tržištu rada u desetogodišnjem razdoblju, a time i odgovarajuće upisne kvote, pa čak i potrebne edukacije nastavnika kako ne bi bilo otpuštanja).

S obzirom na slabo ili gotovo nikakvo ažuriranje obrazovnih programa od 1996. godine, i po sadržaju i po svim drugim promjenama koje bi zahtijevao prelazak s plana i programa na kurikulum, sada je potrebno napraviti temeljitu analizu onoga što želimo postići te istaknuti prioritete. Svakako je važno analizirati i trenutnu situaciju, ali samo u cilju osvještavanja polazišta i razmjera ponude i potražnje na obrazovnom tržištu. S obzirom na to da kurikulum zahtijeva promijenjene paradigme, tj. prijelaz s izvođenja propisanog sadržaja na postignuća polaznika i s poučavanja na učenje, neophodna je edukacija svih koji te nove postavke u obrazovanju trebaju primijeniti.

Rezultatima provedene analize potreba tržištu rada, zanimanja i dobivenih skupina potrebnih kompetencija (unutar matrice kompetencija) trebalo bi pridružiti kvalifikacije s ishodima učenja koji su najbliži iskazanim potrebama na tržištu rada, ali tako da se grupira sve što je moguće, te da sva zanimanja budu pokrivena minimalnim brojem kvalifikacija koje se razlikuju u manjem postotku specifičnih jedinica. Radi nužne racionalizacije i povećanja kvalitete i učinkovitosti trebalo bi što je moguće više standarda kvalifikacija biti pokriveno najmanjim mogućim brojem kurikuluma temeljenim na modularnom pristupu (kako to prikazuje sljedeća slika).



Slika 19. Shematski prikaz metodologije razvoja strukovnih kurikuluma

Prije razvoja standarda kvalifikacija i kurikuluma neophodno je odlučiti što su temeljni moduli i jedinice i ih razviti za potrebe svih budućih kvalifikacija, tj. i u bazičnom i u ostalim sektorima, kako se ne bi pojavilo više jedinica i modula istog imena, a različitih ishoda učenja i načina provedbe. U svim razmatranjima, analizama i zaključcima, kao i pri određivanju bazičnih jedinica i modula, ključnu ulogu ima broj onih koji određenu jedinicu ili modul trebaju.

Hrvatski obrazovni sustav ima pred sobom dodatni zahtjev, a to je potreba za izgradnjom samopouzdanja i samopoštovanja učenika, za njihovim osvješćivanjem vlastitih snaga i slabosti te za izgradnjom odgovornosti. se Nakon anketiranja poslodavaca iskristaliziralo se da svih 10 najpoželjnijih kompetencija u svim obrazovnim sektorima spada u ključne, tj. u generičke ili prenosive kompetencije: timski rad, strani jezici u struci, učiti kako učiti, proaktivnost i briga za vlastitu karijeru, točnost, samostalnost i odgovornost.

Provedene ankete za poslodavce u podsektorima prometa i logistike pokazale su kako su najvažnije očekivane kompetencije od budućih radnika: komuniciranje, organizacija rada, poduzetničke kompetencije, računalna pismenost, strani jezik, zaštita na radu, zaštita okoliša, osnove poslovanja, solidarnost i pomaganje kolegama, komunikativnost i susretljivost s kupcima i kolegama, spremnost na stres, prepoznavanje vrijednosti timskog rada i osnova organizacije rada na osobnoj razini i u manjem timu, istraživanje tržišta prometnih usluga, itd. Dakle, poslodavci su naglasili kompetencije iz struke kao ključne, dok se, smatraju, tzv. generičke kompetencije podrazumijevaju kao rezultat programa općeobrazovnih predmeta (hrvatski jezik, matematika, fizika, itd.).

Ovime dolazimo do još jednog ključnog problema, a to je definiranje kurikuluma za općeobrazovne sadržaje u strukovnim školama. Oni bi trebali biti usklađeni s kurikulumima u sektoru, ali i s mogućnostima ustanove za strukovno obrazovanje s jedne i potrebama lokalne zajednice s druge strane. Općeobrazovni predmeti ne bi trebali biti izolirani, nepromjenjivi i neprilagodljivi, te isti u svakom sektoru i svakoj školi. Bilo bi možda dobro već sada definiranih 15% autonomije ustanove za strukovno obrazovanje po Zakonu o strukovnom obrazovanju primijeniti i na općeobrazovne kurikulume.

U skladu s tim treba i uvažiti i primjedbe poslodavaca, ali i učenika koji broj sati općeobrazovnih predmeta smatraju prevelikim u odnosu na stručne predmete, posebno u prve dvije godine školovanja (četverogodišnji program) ili u prvoj godini školovanja (trogodišnji program). To na neki način odbija dio učenika osnovnih škola koji bi željeli upisati neku od stručnih škola, a onda im se po programu općeobrazovnih predmeta i broju sati prema stručnim predmetima čini da nastavlja osnovnoškolsko

obrazovanje. Ovdje svakako treba uvažiti i psihološku barijeru, pogotovo kod onih učenika kojima su ti predmeti predstavljali poteškoće, ali imaju predispozicije i afinitet prema struci. Naravno, to s druge strane implicira bojazan učiteljskog kadra da će se smanjenjem opsega općeobrazovnih programa smanjiti broj radnih mjesta, ali smatramo da postoji mogućnost drugačijim rasporedom sati, pa i eventualnim produženjem na treću/dругu godinu školovanja pomiriti te dvije frustracije.

Standardi kvalifikacija za četverogodišnje kurikulume trebaju imati osigurane ishode učenja sukladne zahtjevima visokih učilišta u području prometa i logistike koji jamče mogućnost nastavka školovanja. U svakom od strukovnih programa to se mora očitovati u stručnim predmetima koji su ključni za ispunjavanje standarda struke. S obzirom na heterogenost u granama prometa to je različito za sve vidove prijevoza (pomorski, željeznički, poštanski, zračni i cestovni). No, svakako treba misliti na zahtjeve visokoškolskih ustanova i sustav prilagoditi njihovim potrebama.

U okviru postojećih zakonskih rješenja se kao najbolje trenutno moguće rješenje razvoja sustava čini bottom-up pristup, tj. pristup odozdo prema gore. On podrazumijeva intervenciju unutar postojećeg sustava u granicama svih postavljenih zakona, a ipak omogućuje uspostavljanje nove vrijednosti. Taj pristup dolazi iz prakse i fleksibilnosti, tj. znači prilagodbu novim uvjetima unutar sektora, ali i zahtjevima modernog načina učenja i usvajanja svih potrebnih kompetencija.

Glede zakonskih okvira valja naglasiti da je potrebno uskladiti zakonsku regulativu sa onom Europske Unije, ali samo u onim dijelovima koji podrazumijevaju kompatibilnost sustava. Pri tome moramo paziti na specifičnosti hrvatskog obrazovnog sustava koji ima svoju dugogodišnju tradiciju i dobre rezultate u proizvodnji kvalitetnog i stručnog kadra. Naši su stručnjaci, konkretno u sektoru prometa, vrlo cijenjeni diljem svijeta i mnogi od njih postižu značajne rezultate i u zemlji i u inozemstvu. Svi su oni rezultat našeg obrazovnog sustava, koji usprkos nedovoljnim materijalnim sredstvima za unapređenje znanstvenih i stručnih resursa u školovanju stručnih kadrova postiže zavidne rezultate.

Trenutna situacija u podsektorima prometa i logistike sa stajališta strukovnog obrazovanja je uglavnom slična situaciji u ostalim obrazovnim sektorima i podsektorima, ali u nekim školama koje su nedavno revitalizirale svoje programe imamo pozitivne pomake. Jedan dio programa u nekim strukovnim školama (željezničke strukovne škole) je zastario, dok su u nekima (prometno-tehničkim, zrakoplovnim i nautičkim), shodno potrebama tržišta i novim tehnologijama, programi obnovljeni.

Sektor prometa je svakako jedan od gospodarskih subjekata koji ovisi o rastu svekolikog gospodarstva. Ono je nezaobilazni čimbenik svih gospodarskih kretanja, a posebno u proizvodnji, trgovini i uslugama. Prometni sustavi, a posebno s aspekta intermodalnosti prijevoza, sastavni su dio svih gospodarskih zbivanja. Oni zadiru u sve pore gospodarskih i društvenih zbivanja i krvotok su gospodarstva svake države. Kao strateška komponenta prelaze državne granice i kompatibilno se uklapaju u sve regionalne i paneuropske prometne i logističke mreže i sustave. Dobar dio kompetencija proizašao iz tog sustava isprepliće se sa svim ostalim gospodarskim sektorima. Stoga je ovaj sektor apostrofirani i u svim političkim planovima i opcijama kao propulzivan. Upravo zato treba poraditi na tome da obrazovanjem potencijalnih kadrova u prometu i logistici ne zaostajemo za europskim i svjetskim trendovima.

Naziv programa	Trajanje	Naziv kvalifikacije	Trajanje
Vozač motornog vozila	3	Vozač motornog vozila	3
Vozač teretnog motornog vozila do 7,5 tona	3	Vozač motornog vozila	3
Vozač teretnog motornog vozila preko 7,5 tona			
Autotaksi vozač			
Rukovatelj viličarom	2	Rukovatelji	2
Rukovatelj dizalicom			
Rukovatelj građevinskim strojevima (suradnja s građevinom i poljoprivredom)			
Traktorist			
Tehničar cestovnog prometa	4	Tehničar cestovnog prometa	4
Tehničar za logistiku i špediciju	4	Tehničar za logistiku i špediciju	4

**Slika 20. Struktura razvoja kvalifikacije cestovni promet i logistika**

Kao i u svim drugim obrazovnim sektorima, potrebno je odrediti što je temeljno znanje za ovo područje te ono treba biti gotovo isto za sve kvalifikacije istog trajanja. Posebice je u posljednje dvije godine obrazovanja (3. i 4. razred) potrebno osigurati različite strukovne sadržaje koji se mogu kombinirati na različite načine, kako bi se stvarale različite kvalifikacije.

S obzirom na preklapanja sadržaja, na njihovu zastarjelost ili neusklađenost s potrebnim kompetencijama na tržištu rada, što je vidljivo iz sljedeće tablice.

*Tablica se nalazi u digitalnom obliku u prilogu: NASTAVNI PROGRAMI PROMET I LOGISTIKA*

**Tablica 15. Usporedni prikaz obrazovnih programa u sektoru prema predmetnim područjima**

**U konzultacijama s predstavnicima svih obrazovnih područja (željeznica, cestovni prijevoz i logistika, zračni promet, poštanski i pomorski) utvrđeno je da nema mogućnosti objedinjavanja programa.**

#### **OBRAZOVNI PROGRAMI ZA SPECIFIČNE CILJANE SKUPINE**

Trogodišnji obrazovni programi za osobe s invaliditetom u sektoru prometa nisu izvedivi jer iziskuju određene fizičke predispozicije koje takve osobe nemaju. U četverogodišnje programe bi svakako trebalo uvesti specijalizirane programe ovisno o vrsti invaliditeta i radnim mogućnostima invalidnim osobama. U svakom bi se slučaju moralo raditi na tome da invalidne osobe koje mogu usvojiti znanja iz podsektora prometa i logistike ne budu diskriminirane u obrazovanju i u konačnici u zaposlenju.

### 3.6. Nezaposlenost i dinamika nalaženja posla nakon obrazovanja

#### PRIJAVA NA HZZ

Ukoliko se nakon ostvarene svjedodžbe redovnog školovanja u sustavu strukovnog obrazovanja mlada osoba odluči uputiti na tržište rada, jedna od očitih polaznih točaka je evidencija Hrvatskog zavoda za zapošljavanje. Temeljem podataka HZZ-a može se procijeniti da se prije početka krize nešto više od polovice generacije mladih koji bi stekli svjedodžbe u obrazovnom sektoru prometa i logistike prijavljivalo neposredno nakon školovanja<sup>7</sup> u evidenciju HZZ-a. Godine 2009. taj je udio porastao na gotovo dvije trećine, ali se 2010. vratio na razinu prije krize.

Među mladima koji su završili programe vozača motornih vozila, kojima je jedina opcija po završetku školovanja ulazak u svijet rada, učestalost prijava na HZZ je nešto veća, te se prijavljuje oko dvije trećine generacije. I ovdje je vidljivo povećanje učestalosti prijava u kriznoj 2009. godini.

Kad su u pitanju četverogodišnji programi, čiji maturanti imaju mogućnost nastavka obrazovanja, vidljivo je da se oko polovice generacije sa završenim tehničkim strukovnim programom iz P&L sektora prijavljivalo na HZZ<sup>8</sup>, osim u 2009. godini kada je to učinilo oko tri petine generacije. Dakle, nešto manji udio nego kod mladih koji su završili trogodišnje programe, ali relativno visok u odnosu na većinu maturanata četverogodišnjih programa iz ostalih obrazovnih sektora.

Valja ukazati na značajne razlike u obrascima kod mladih obrazovanih u različitim tehničkim programima u sektoru prometa i logistike. Tehničari cestovnog i željezničkog prometa se izrazito često prijavljuju na HZZ nakon završenog školovanja, tehničari špedicije i PT prometa značajno rjeđe (i učestalost se nije promijenila u kriznim godinama, što ukazuje na učestalo nastavljanje obrazovanja), dok se pomorski nautičari pri traganju za poslom vrlo rijetko prijavljuju na HZZ.

Tablica 1: Broj osoba koje završavaju srednje obrazovanje i prijavljuju se u HZZ, po godinama. Prikaz programa koje godišnje završava više od stotinu učenika, 2007.-2010.

	2007.	2008.	2009.	2010.
<b>Završili redovno srednje obrazovanje iz sektora (upisali posljednji razred)</b>				
Tehničar cestovnog prometa	334	386	355	414
Tehničar PT prometa	219	234	211	260
Špeditersko-agencijski tehničar	204	191	169	180
Tehničar za željeznički promet	105	126	94	106
Pomorski nautičar	242	202	176	184
<b>Svi četverogodišnji</b>	<b>1224</b>	<b>1280</b>	<b>1144</b>	<b>1280</b>
Vozač motornog vozila	525	518	501	527
<b>PiL sektor ukupno</b>	<b>1789</b>	<b>1842</b>	<b>1671</b>	<b>1827</b>
<b>Evidentirali se pri HZZ-u sa srednjim obrazovanjem iz sektora (osobe mlađe od 20 godina)</b>				
Tehničar cestovnog prometa	232	241	287	250

<sup>7</sup> Promatraju se samo osobe koje su se prijavile u dobi do 20 godina kako sliku ishoda ne bi pomutile osobe koje su prethodno zaposlenošću ili pohađanjem visokog obrazovanja stekle značajnu količinu ljudskog kapitala.

<sup>8</sup> Ovaj broj raste kad se pridodaju i osobe koje se s tehničkim strukovnim svjedodžbama po prvi puta prijavljuju na HZZ pridružuju u dobi 21-24 godina, najčešće nakon neuspješnog studiranja. Njih ovom prilikom nećemo razmatrati, ali su njihovi ishodi vrlo slični onima za promatranu skupinu.

Tehničar PT prometa	105	116	110	129
Špeditersko-agencijski tehničar	93	93	78	75
Tehničar za željeznički promet	90	86	79	80
Pomorski nautičar	34	35	35	42
<b>Svi četverogodišnji</b>	<b>606</b>	<b>639</b>	<b>676</b>	<b>651</b>
Vozač motornog vozila	347	345	391	370
<b>PiL sektor ukupno</b>	<b>953</b>	<b>984</b>	<b>1067</b>	<b>1021</b>
<b>Udio učenika sektora koji se nakon škole prijavio na HZZ</b>				
Tehničar cestovnog prometa	69%	62%	81%	60%
Tehničar PT prometa	48%	50%	52%	50%
Špeditersko-agencijski tehničar	46%	49%	46%	42%
Tehničar za željeznički promet	86%	68%	84%	75%
Pomorski nautičar	14%	17%	20%	23%
<b>Svi četverogodišnji</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>	<b>59%</b>	<b>51%</b>
Vozač motornog vozila	66%	67%	78%	70%
<b>PiL sektor ukupno</b>	<b>53%</b>	<b>53%</b>	<b>64%</b>	<b>56%</b>

Izvori: e-matica i Baza podataka HZZ-a. Četverogodišnji programi označeni su kurzivom.

#### DINAMIKA NALAŽENJA POSLA

Dinamika nalaženja posla za osobe bez radnog iskustva s obzirom na završeno obrazovanje jedan je od pokazatelja koje HZZ redovito objavljuje. Ovdje su prikazani podatci dobiveni temeljem istih izvora, nešto drugačijom metodologijom. Tablica 2 usporedno prikazuje udio mladih iz svih zastupljenijih programa iz obrazovnog sektora prometa i logistike koji su unutar pola godine, godinu dana ili tri godine pronašli svoj prvi posao. Ovdje ne postoje značajnije razlike u odnosu na druge sektore, već tek blago niža vjerojatnost zapošljavanja u prvih godinu dana po prijavi na HZZ.

Tablica 2: Dinamika nalaženja zaposlenja nakon prve prijave na HZZ. Udio mladih sa svjedodžbom pojedinog programa koji je pronašao posao unutar 6, 12 i 36 mjeseci.

Godina prve prijave na HZZ:	Broj prijava 2006.-2010.	Našli prvi posao unutar 6 mjeseci	Našli prvi posao unutar godine dana	Našli prvi posao unutar tri godine
Tehničar cestovnog prometa	1.270	27%	42%	68%
Tehničar PT prometa	625	26%	54%	76%
Špeditersko-agencijski tehničar	433	35%	41%	66%
Tehničar za željeznički promet	417	24%	49%	79%
Pomorski nautičar	198	28%	27%	36%
Zrakoplovni prometnik	111	18%	40%	67%
Tehničar vuče	109	23%	55%	79%

Tehničar unutarnjeg transporta	101	34%	43%	49%
Svi četverogodišnji	3.298	27%	44%	68%
Vozač motornog vozila	1.758	32%	50%	73%
Željeznički prometni radnik	88	25%	53%	82%
PiL sektor ukupno		29%	47%	70%
<b>Ukupno svi strukovni</b>		<b>31%</b>	<b>49%</b>	<b>71%</b>

Napomene: Združeni podatci za razdoblje 1. 1. 2006. - 1. 7. 2011. Samo osobe koje su se prijavile u dobi od 20 godina ili manje. Ne uključuje poslove pronađene u vrijeme kad osobe nisu bile prijavljene na HZZ-u. Prikazani su samo programi iz kojih se u zadanom razdoblju na HZZ prijavilo više od 50 osoba.

Izvor: Registar HZZ-a

Primjetne su razlike u mogućnosti zapošljavanja između pojedinih programa. Špeditersko-agencijski tehničari i tehničari unutarnjeg transporta razmjerno često nalaze posao unutar prvih šest mjeseci od prijave na HZZ, ali kasnije značajno zaostaju. Manjina pomorskih nautičara koji se i prijave na HZZ vrlo rijetko nalaze posao. Tehničari PT prometa, željezničkog prometa i vuče dugotrajno imaju najveću vjerojatnost nalaženja posla, ali i malu vjerojatnost da ga nađu brzo. Kao i u većini ostalih sektora, kod trogodišnjih programa dinamika nalaženja posla je nešto povoljnija nego kod maturanata programa tehničara.

Tablica 3: Mogućnost nalaženja zaposlenja nakon prve prijave na HZZ, prema godini ulaska na tržište rada. Udio mladih sa svjedodžbom pojedinog programa koji je pronašao posao unutar godinu dana, 2006.-2010.

Godina prve prijave na HZZ:	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2006.-2010.
Tehničar cestovnog prometa	43%	54%	42%	32%	31%	42%
Tehničar PT prometa	63%	59%	53%	38%	47%	54%
Špeditersko-agencijski tehničar	37%	44%	42%	40%	67%	41%
Tehničar za željeznički promet	55%	63%	42%	37%	33%	49%
Svi četverogodišnji	47%	53%	44%	35%	36%	44%
Vozač motornog vozila	53%	63%	55%	37%	34%	50%
PiL sektor ukupno	49%	57%	48%	36%	35%	47%
<b>Ukupno svi strukovni</b>	<b>51%</b>	<b>57%</b>	<b>51%</b>	<b>39%</b>	<b>40%</b>	<b>49%</b>

Napomene: Združeni podatci za razdoblje 1. 1. 2006. - 1. 7. 2011. Samo osobe koje su se prijavile u dobi od 20 godina ili manje. Ne uključuje poslove pronađene u vrijeme kad osobe nisu bile prijavljene na HZZ-u. Radi pouzdanosti vrijednosti za pojedine godine prikazani su samo programi iz kojih se u zadanom razdoblju na HZZ prijavilo ukupno više od 300 osoba.

Izvor: Registar HZZ-a

Tablica 2 združeno promatra ishode u doba konjunktura i krize. Recentne promjene u dinamici sektorskog tržišta rada i eventualni efekt krize na pojedine veće programe moguće je identificirati usporedbom vjerojatnosti nalaženja prvog posla prema godini prijave na HZZ, što je učinjeno Tablicom 3.



U usporedbi s drugim sektorima, u ovom je unatrag pet godina vidljivo relativno pogoršanje mogućnosti zapošljavanja mladih. Vjerojatnost nalaženja posla uslijed krize značajnije se počela smanjivati već za generaciju prijavljenu tijekom 2008. godine i ne pokazuje trend oporavka do 2010. godine. Promatraju li se zasebno pojedini programi, pogoršanje je posebno prisutno kod vozača motornih vozila i tehničara za željeznički promet, dok jedino kod špedicijsko-agencijskih tehničara vjerojatnost nalaženja posla nije značajno smanjena ni tijekom krize.

### 3.7. Prijelaz u visoko obrazovanje

Broj osoba iz nekog strukovnog područja koje su neposredno nakon srednjeg upisale visoko obrazovanje može se identificirati kroz podatke DZS-a koji se prikupljaju od novoupisanih studenata.

U akademskoj godini 2009./2010. studij su upisale 694 mlade osobe koje su prethodno završili jedan od programa za tehničare iz obrazovnog sektora prometa i logistike. Podatci DZS-a kazuju kako je 2009. godine četverogodišnje programe iz tog sektora završilo 1.069 mladih<sup>9</sup>. To znači da je stopa izravnog nastavljanja obrazovanja na studiju za tehničke programe razmjerno visokih 65% generacije, odnosno da je nastavak obrazovanja razmjerno česta pojava. Ipak, kako se 50% generacije četverogodišnjih programa u 2009. godini prijavilo na HZZ, izgledno je da značajan dio ovih mladih odustaje od studija do dvadesete godine, ali je ta pojava objašnjiva i razmjerno čestim statusom izvanrednog studenta u području prometa, koji kombinira radnu aktivnost i studentski status.

Tablica 4: Broj bivših učenika obrazovnog sektora koji su a. g. 2009./2010. neposredno nakon završenog srednjeg obrazovanja upisali studij, prema tipu i smjeru studija:

	Prirodne	Tehničke	Medicinske	Biotehničke	Društvene i humanističke	Ukupno
Sveučilišni	7	238	0	6	128	383
Stručni	0	152	0	9	151	311
<b>Ukupno</b>	<b>7</b>	<b>390</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>279</b>	<b>694</b>

Izvor: DZS

Prema tipu studija 55% upisanih opredijelilo se za sveučilišne studije i to pretežno u odgovarajućem području tehničkih znanosti. Međutim, 40% određište čine i programi iz društvenih i humanističkih znanosti, koji najčešće nisu adekvatno određište za učenike programa sektora prometa i logistike.

<sup>9</sup> Tablica 1 pruža prikaz broja učenika upisanih u završni razred početkom školske godine temeljem e-matice, a priloženi je broj nastao korištenjem izvještaja škola temeljem broja mladih koji su završili zadnji razred.

### 3.8. Analiza odredišnih zanimanja

Uz pomoć podataka HZZ-a moguće je identificirati ne samo dinamiku nalaženja posla već i detaljna odredišna zanimanja osoba koje su pronašle posao, bez obzira na to jesu li ga pronašle posredovanjem HZZ-a ili ne. Tablica 5 prikazuje odredišna zanimanja prema glavnim NKZ rodovima zanimanja (i vrstama zanimanja unutar relevantnih rodova), učestalost zapošljavanja u prejednostavnim ili presložanim zanimanjima, te udio osoba koje su pronašle svoj prvi posao u zanimanju koje odgovara popisu zadanom sektorskim profilom.

Slijedi li struktura odredišnih zanimanja relativno nepovoljnu sliku dinamike nalaženja posla? Usprkos tome što zvanje stečeno četverogodišnjim programom počinje sa “tehničar” izuzetno se mali dio mladih s ovim svjedodžbama doista zapošljava u rodu zanimanja inženjera i tehničara (uz izuzetak pomorskih nautičara). Odredišta su raspršena kroz čitav raspon klasifikacije zanimanja, ali su u pravilu najučestalija ona u uslužnim i trgovačkim zanimanjima (poglavito prodavača i konobara). To se odnosi i na po prilici trećinu tehničara cestovnog i željezničkog prometa, vuče i unutarnjeg transporta, kao i mladih koji su završili trogodišnje programe - prvi posao nalaze u jednostavnim zanimanjima (NKZ 9) za koje nisu potrebne kompetencije srednjeg obrazovanja.

Razmotre li se pojedinačna odredišna zanimanja za svaki program (Tablica 6), vidljivo je da su poslovi raspršeni na vrlo velik broj zanimanja i da vrlo rijetko odgovaraju očekivanim sektorskim zanimanjima područja za koje su se školovali. Ovdje nešto povoljnije ishode imaju tek vozači motornih vozila i pomorski nautičari (41-45% odgovarajućih zanimanja), te u nešto manjoj mjeri tehničari vuče i unutarnjeg transporta (31% odgovarajućih zanimanja).

Tablica 5: Zanimanja u kojima su se zaposlili mladi sa svjedodžbom strukovnih programa iz sektora. Adekvatnost razine kvalifikacija i pojavnost rada u zanimanju koje odgovara sektorskom profilu.

MZO programi	Tehničar cestovnog prometa	Tehničar PT prometa	Tehničar za željeznički promet	Špeditersko-agencijski tehničar	Tehničar vuče - strojovođa	Pomorski nautičar	Zrakoplovni prometnik	Tehničar unutarnjeg transporta	Vozač motornog vozila	Željeznički prometni radnik
2 Stručnjaci i znanstvenici	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
3 Inženjeri i tehničari	5%	2%	3%	7%	6%	32%	5%	4%	2%	0%
31 - Inženjeri i tehničari tehnike i tehnologije	1%	2%	3%	1%	3%	32%	0%	2%	1%	0%
34 - Poslovnoorganizacijski i srodni stručnjaci	2%	0%	0%	6%	3%	0%	5%	2%	0%	0%
4 Uredski i šalterski službenici	12%	21%	10%	15%	6%	5%	21%	8%	4%	12%
5 Uslužna i trgovačka zanimanja	26%	49%	28%	45%	23%	25%	58%	31%	11%	35%

6 Poljo-privredni, šumski radnici i ribari	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
7 Zanimanja u obrtu i pojedinačnoj proizvodnji	10%	4%	9%	6%	10%	8%	2%	8%	9%	7%
8 Rukovatelji strojevima, vozilima i sastavljači proizvoda	11%	3%	10%	4%	27%	14%	2%	10%	41%	9%
83 - Vozači motornih vozila, pokretnih strojeva i brodska posada	9%	1%	6%	1%	24%	14%	2%	8%	40%	4%
9 Jednostavna zanimanja	35%	20%	39%	22%	29%	16%	13%	37%	32%	37%
93 - Jednostavna rudarska, građevinska, proizvodna, transportna i srodna zanimanja	20%	9%	24%	11%	16%	6%	10%	20%	18%	26%
Ukupan broj koji je pronašao prvi posao 2006.-1.7.2011.	726	383	260	234	70	63	62	49	1105	57
Previsoke kvalifikacije za zanimanje (%)	35%	20%	40%	22%	29%	16%	13%	37%	32%	37%
Preniske kvalifikacije za zanimanje (%)	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	2%	0%
Poslova u zanimanju koje odgovara sektorskom profilu	19%	10%	22%	11%	31%	41%	21%	31%	45%	19%

Napomene: postotci se odnose na osobe koje su pronašle posao u promatranom razdoblju. Suma postotaka u svim prikazanim podebljanim rodovima zanimanja čini približno 100% (nisu uključena vojna i menadžerska zanimanja s obzirom na nisku pojavnost zapošljavanja u njima). Manjim fontom, nepodebljanim slovima i uvučenim nazivom prikazana je učestalost zapošljavanja u specifičnim vrstama zanimanja srodnim obrazovnom programu.

Izvor: Registar HZZ-a

### **Pojedinačna odredišna zanimanja za zastupljenije sektorske programe:**

U završnim prikazima su za svaki obrazovni program iz kojega je između 1. 1. 2006. i 1. 7. 2011. zaposleno najmanje 30 osoba iz promatranog skupa identificirana i prikazana sva odredišna zanimanja.

Za svaki su obrazovni program prikazana padajućim slijedom najučestalija zanimanja u kojima su se te osobe zapošljavale. Uz svako zanimanje prikazane su i tri brojke. (A) - apsolutni broj osoba iz promatranne populacije koje su se po prvi puta zaposlile u dotičnom zanimanju u promatranom razdoblju, a dok su bile pri evidenciji HZZ-a; (B) - relativni udio (zastupljenost) tog zanimanja u ukupnom zapošljavanju iz dotičnog obrazovnog programa; (C) - udio koji mladi sa završenim dotičnim programom čine među svim mladima sa srednjim obrazovanjem (i bez radnog iskustva) zaposlenim u tom zanimanju.

Radi preglednosti je većini tablica odsječen "rep", odnosno zanimanja u kojima je zaposlena tek jedna osoba ili koja su bila odredišta za manje od 1% osoba s tom kvalifikacijom. Na kraju svake tablice priložena je informacija o tome koliko je takvih zanimanja bilo i koliki je ukupan broj i udio svih zaposlenih našao posao u njima. Na kraju su prikazani podatci za nekolicinu programa koje karakterizira razmjerno malen broj učenika, te su stoga iskazana baš sva zanimanja u kojima se itko od njih zaposlio u prikazanom razdoblju – kao svojevrsni kvalitativni indikator postojećih odredišta.

### **Pri tumačenju prikazanog važno je imati na umu sljedeće:**

Ne smiju se zanemariti apsolutne brojke (A). Ako je u ovom petogodišnjem razdoblju u nekom zanimanju zaposleno tek 5 osoba iz nekog programa iz kojeg izlazi stotinjak osoba godišnje, to znači da je u prosjeku jedna osoba godišnje nalazila taj posao (odnosno svaki stoti maturant), što znači da nije posebno svrhovito oblikovati program eksplicitno prema tom zanimanju ni na njega obraćati veliku pozornost. Bitno je pozornost obraćati na apsolutno najučestalije ishode (bili oni poželjni ili ne).

Udjeli (B) i (C) vrlo su informativne prirode. Ukoliko su oba niska, dotično je zanimanje sporadični ishod za mlade iz dotičnog obrazovnog programa (problem je, naravno, kad on to ne bi trebao biti). No kad je jedna od tih vrijednosti razmjerno visoka, moguća su tumačenja:

Ukoliko su (B) i (C) visoki, znači da je u pitanju relativno "zatvoreno" zanimanje, koje zapošljava značajan broj mladih s ovom svjedodžbom i malo koga drugoga. Postoji visoka potražnja za ovim zanimanjem i ona se uglavnom ispunjava ovom kvalifikacijom.

Ukoliko je (B) nizak, a (C) visok, znači da se ova kvalifikacija smatra relevantnom za dano zanimanje (mladi iz drugih strukovnih programa rijetko rade na tom zanimanju), ali da je ukupno razmjerno mala potražnja za ovim zanimanjem (barem na razini osoba sa svjedodžbom srednjeg strukovnog obrazovanja bez radnog iskustva). Uslijed toga dotično zanimanje "situira" tek malobrojne osobe iz tog programa.

Ukoliko je (B) visok, a (C) nizak, znači da je dotična kvalifikacija prepoznata kao adekvatna za zapošljavanje u zanimanju, ali da se u njemu zapošljavaju i mnogi mladi iz drugih struka – bilo stoga što se

još neki program smatra relevantnim, bilo stoga što pristup zanimanju ne traži formalno strukovne kvalifikacije, a potražnja je visoka.

Ovisnost o vremenu i dinamika su ključni elementi koji karakteriziraju prirodu relevantnosti i procese uspostavljanja relevantnih odnosa. Relevantnost se ostvaruje usporedbom koju u ovom slučaju moramo malo prilagoditi situaciji.

### Četverogodišnji programi

Tablica 6a4: Najučestalija prva zanimanja za tehničare cestovnog prometa prijavljene 2006.-2010.

	(A) Zaposlenih u zanimanju	(B) % svih zaposlenih iz programa	(C) % svih mladih bez radnog iskustva zaposlenih u zanimanju
(5220213) prodavač	74	10,2%	0,9%
(5123133) konobar	61	8,4%	1,2%
(9320131) radnik na proizvodnoj liniji	40	5,5%	1,8%
(8324113) vozač teretnog vozila	31	4,3%	6,4%
(9911111) radnik bez zanimanja	25	3,4%	1,2%
(9313151) radnik visokogradnje	22	3,0%	2,3%
(4131124) skladištar	21	2,9%	3,0%
(4190154) administrativni službenik	21	2,9%	2,0%
(8322143) vozač lakog dostavnog vozila	20	2,8%	7,1%
(9330411) skladišni radnik	19	2,6%	2,5%
(9151111) dostavljač	15	2,1%	5,5%
(5169113) čuvar	14	1,9%	2,6%
(5123112) pomoćni konobar	13	1,8%	0,7%
(9212111) šumski radnik	13	1,8%	2,0%
(7222423) bravar	11	1,5%	1,7%
(9132111) čistačica	10	1,4%	0,9%
(9320121) radnik u održavanju	10	1,4%	2,4%
(9132211) kuhinjski radnik	9	1,2%	0,9%
(9320251) drvoprerađivački radnik	9	1,2%	1,0%
(9330131) transportni radnik	9	1,2%	1,8%
(3340446) strukovni učitelj cestovnoga prometa	8	1,1%	61,5%
(4133134) tehničar cestovnog prometa	8	1,1%	53,3%
(4211164) blagajnik	7	1,0%	1,6%
(9132121) sobarica	7	1,0%	0,8%
(9312151) radnik niskogradnje	7	1,0%	1,1%
(3412116) zastupnik osiguranja	6	0,8%	3,6%

(8274282) poslužitelj/pekarski proizvođači i slatkiši	6	0,8%	6,0%
(9320411) tekstilni radnik	6	0,8%	2,0%
(5220225) trgovac	5	0,7%	1,9%
(9211131) voćarski radnik	5	0,7%	5,6%

...i preostalih 215 osoba (29%) zaposlenih u 140 različitih zanimanja

U ovom slučaju vidimo da je disperzija radne snage s ovom kvalifikacijom otišla u krivom smjeru, što je posljedica nedosljednosti zapošljavanja u struci. Činjenično je da 15,1% radi u struci u poslovima za koje je potrebna SSS.

Tablica 6b4: Najučestalija prva zanimanja za tehničare PT prometa prijavljene 2006.-2010.

	(A) Zaposlenih u zanimanju	(B) % svih zaposlenih iz programa	(C) % svih mladih bez radnog iskustva zaposlenih u zanimanju
(5220213) prodavač	129	33,7%	1,5%
(5123133) konobar	31	8,1%	0,6%
(9911111) radnik bez zanimanja	22	5,7%	1,0%
(4190154) administrativni službenik	21	5,5%	2,0%
(4211164) blagajnik	16	4,2%	3,6%
(4223112) telefonist	14	3,7%	6,8%
(9320131) radnik na proizvodnoj liniji	11	2,9%	0,5%
(4131124) skladištar	8	2,1%	1,1%
(5123112) pomoćni konobar	8	2,1%	0,5%
(9132111) čistačica	7	1,8%	0,6%
(9132211) kuhinjski radnik	5	1,3%	0,5%
(9312151) radnik niskogradnje	5	1,3%	0,8%
(9330411) skladišni radnik	5	1,3%	0,7%
(4142123) poštar	4	1,0%	9,5%
(5169113) čuvar	4	1,0%	0,7%
(9132121) sobarica	4	1,0%	0,5%
(9320411) tekstilni radnik	4	1,0%	1,3%
(4121184) knjigovođa	3	0,8%	1,9%
(4222124) recepcionar	3	0,8%	1,4%
(5122112) pomoćni kuhar	3	0,8%	0,4%
(5220225) trgovac	3	0,8%	1,1%
(8322143) vozač lakog dostavnog vozila	3	0,8%	1,1%
(9330131) transportni radnik	3	0,8%	0,6%

Premali postotak rada u struci rezultat je potreba gospodarstva za ovom strukom.

Tablica 6a4: Najučestalija prva zanimanja za špedicijsko-agencijske tehničare prijavljene 2006.-2010.

	(A) Zaposlenih u zanimanju	(B) % svih zaposlenih iz programa	(C) % svih mladih bez radnog iskustva zaposlenih u zanimanju
(5220213) prodavač	60	25,6%	0,7%
(5123133) konobar	26	11,1%	0,5%
(4190154) administrativni službenik	13	5,6%	1,2%
(5123112) pomoćni konobar	9	3,9%	0,5%
(9320131) radnik na proizvodnoj liniji	9	3,9%	0,4%
(9911111) radnik bez zanimanja	8	3,4%	0,4%
(9132111) čistačica	7	3,0%	0,6%
(4131124) skladištar	6	2,6%	0,8%
(9132211) kuhinjski radnik	5	2,1%	0,5%
(3422166) špediter	4	1,7%	100,0%
(3441124) carinski službenik	4	1,7%	57,1%
(5220232) prodavač u kiosku i tržnici	4	1,7%	2,4%
(9330131) transportni radnik	4	1,7%	0,8%
(4133174) špeditersko agencijski službenik	3	1,3%	100,0%
(4211164) blagajnik	3	1,3%	0,7%
(4222124) recepcionar	3	1,3%	1,4%
(9151111) dostavljač	3	1,3%	1,1%

...i preostalih 63 osoba (24%) zaposlenih u 52 različitim zanimanja

Premali postotak rada u struci rezultat je potreba gospodarstva za ovom strukom.

Tablica 6c4: Najučestalija prva zanimanja za tehničare za željeznički promet prijavljene 2006.-2010.

	(A) Zaposlenih u zanimanju	(B) % svih zaposlenih iz programa	(C) % svih mladih bez radnog iskustva zaposlenih u zanimanju
(5220213) prodavač	28	10,8%	0,3%
(9911111) radnik bez zanimanja	16	6,2%	0,8%
(5123133) konobar	14	5,4%	0,3%
(9320131) radnik na proizvodnoj liniji	13	5,0%	0,6%
(9320251) drvoprerađivački radnik	13	5,0%	1,4%
(4133184) prometnik vlakova	10	3,9%	100,0%
(5169113) čuvar	9	3,5%	1,7%
(9312151) radnik niskogradnje	8	3,1%	1,3%

(4131124) skladištar	7	2,7%	1,0%
(9330131) transportni radnik	7	2,7%	1,4%
(5112133) kondukter	6	2,3%	60,0%
(8312112) prometnotransportni radnik	6	2,3%	46,2%
(5123112) pomoćni konobar	5	1,9%	0,3%
(9132111) čistačica	5	1,9%	0,5%
(9313151) radnik visokogradnje	5	1,9%	0,5%
(9330411) skladišni radnik	5	1,9%	0,7%
(8283152) sastavljač/elektronička oprema	4	1,5%	1,7%
(8311124) strojovođa dizelvučnog vozila	4	1,5%	25,0%
(9132211) kuhinjski radnik	4	1,5%	0,4%
(5123122) pipničar	3	1,2%	1,5%
(7137123) elektroinstalater	3	1,2%	0,4%
(7422123) stolar	3	1,2%	0,6%
(8322143) vozač lakog dostavnog vozila	3	1,2%	1,1%
(9131111) kućna pomoćnica	3	1,2%	0,8%
(9313111) zidarski radnik	3	1,2%	2,6%
(9330421) trgovački radnik	3	1,2%	0,7%

...i preostalih 70 osoba (26%) zaposlenih u 58 različitih zanimanja

Premali postotak rada u struci, a preveliki postotak rada sa NSS.

Tablica 6d4: Sva evidentirana prva zanimanja za pomorske nautičare prijavljene 2006.-2010.

	(A) Zaposlenih u zanimanju	(B) % svih zaposlenih iz programa	(C) % svih mladih bez radnog iskustva zaposlenih u zanimanju
(3142424) nautičar unutarnje plovidbe	9	14,3%	90,0%
(3142414) pomorski nautičar	7	11,1%	70,0%
(5123133) konobar	7	11,1%	0,1%
(8340112) mornar	5	7,9%	6,0%
(5220213) prodavač	4	6,4%	0,0%
(9911111) radnik bez zanimanja	4	6,4%	0,2%
(5123112) pomoćni konobar	3	4,8%	0,2%
(4131124) skladištar	2	3,2%	0,3%
(8322143) vozač lakog dostavnog vozila	2	3,2%	0,7%
(8340232) brodski motorist	2	3,2%	40,0%
(9312151) radnik niskogradnje	2	3,2%	0,3%



(9320131) radnik na proizvodnoj liniji	2	3,2%	0,1%
(3114484) tehničar za telekomunikacije	1	1,6%	6,7%
(3131214) snimatelj slike	1	1,6%	14,3%
(3141414) brodstrojar	1	1,6%	6,7%
(3142166) časnik palube unutarnje plovidbe	1	1,6%	100,0%
(4222124) recepcionar	1	1,6%	0,5%
(5122213) brodski kuhar	1	1,6%	50,0%
(5149114) hostesa	1	1,6%	6,7%
(7134143) izolater	1	1,6%	2,1%
(7136423) monter cjevovoda	1	1,6%	1,1%
(7214283) brodomonter	1	1,6%	2,7%
(7222423) bravar	1	1,6%	0,2%
(7421232) pomoćni impregnator drva	1	1,6%	100,0%
(9131111) kućna pomoćnica	1	1,6%	0,3%
(9162131) kupališni radnik	1	1,6%	2,3%

Solidan postotak rada u struci!!

Tablica 6e4: Sva evidentirana prva zanimanja za zrakoplovne prometnike prijavljene 2006.-2010.

	(A) Zaposlenih u zanimanju	(B) % svih zaposlenih iz programa	(C) % svih mladih bez radnog iskustva zaposlenih u zanimanju
(5220213) prodavač	23	37,1%	0,3%
(5123133) konobar	7	11,3%	0,1%
(4190154) administrativni službenik	3	4,8%	0,3%
(9330131) transportni radnik	3	4,8%	0,6%
(4211164) blagajnik	2	3,2%	0,5%
(4223112) telefonist	2	3,2%	1,0%
(5111114) domaćica zrakoplova	2	3,2%	16,7%
(5111134) zemaljska domaćica	2	3,2%	25,0%
(9320121) radnik u održavanju	2	3,2%	0,5%
(3412116) zastupnik osiguranja	1	1,6%	0,6%
(3414416) turistički animator	1	1,6%	0,9%
(3415235) poslovođa trgovine	1	1,6%	2,4%
(4115114) tajnica	1	1,6%	1,0%
(4133314) zrakoplovni prometnik	1	1,6%	25,0%
(4134174) povjerenik osiguranja	1	1,6%	9,1%
(4190212) uredski namještenik	1	1,6%	2,4%

(4221224) prodavač autobusnih karata	1	1,6%	50,0%
(4221235) prodavač zrakoplovnih karata	1	1,6%	100,0%
(5123112) pomoćni konobar	1	1,6%	0,1%
(5161113) vatrogasac	1	1,6%	0,5%
(7129123) građevinar za održavanje	1	1,6%	3,0%
(8324113) vozač teretnog vozila	1	1,6%	0,2%
(9132121) sobarica	1	1,6%	0,1%
(9312151) radnik niskogradnje	1	1,6%	0,2%
(9911111) radnik bez zanimanja	1	1,6%	0,0%

Od 60 prijavljenih 50% otišlo u prodavače i konobare; svakako preispitati potrebe tržišta vezane za ovo zanimanje.

Tablica 6f4: Sva evidentirana prva zanimanja za tehničare vuče - strojovođe prijavljena 2006.-2010.

	(A) Zaposlenih u zanimanju	(B) % svih zaposlenih iz programa	(C) % svih mladih bez radnog iskustva zaposlenih u zanimanju
(8311124) strojovođa dizelvučnog vozila	11	15,7%	68,8%
(5123112) pomoćni konobar	5	7,1%	0,3%
(5123133) konobar	5	7,1%	0,1%
(9320131) radnik na proizvodnoj liniji	5	7,1%	0,2%
(5220213) prodavač	4	5,7%	0,0%
(8311154) strojovođa elektrovučnog vozila	4	5,7%	80,0%
(9142111) ručni perač automobila	3	4,3%	1,7%
(9320251) drvoprerađivački radnik	3	4,3%	0,3%
(9911111) radnik bez zanimanja	3	4,3%	0,1%
(3115914) strojarski tehničar	2	2,9%	1,2%
(4131124) skladištar	2	2,9%	0,3%
(7133113) fasader	2	2,9%	7,4%
(8311143) pomoćnik strojovođe elektrovučnog vozila	2	2,9%	100,0%
(3414416) turistički animator	1	1,4%	0,9%
(3475126) voditelj športskih aktivnosti djece/mladeži	1	1,4%	33,3%
(4142123) poštar	1	1,4%	2,4%
(4211164) blagajnik	1	1,4%	0,2%
(5133132) njegovatelj starijih i nemoćnih osoba	1	1,4%	1,1%
(5169133) komunalni redar	1	1,4%	2,0%

(7136423) monter cjevovoda	1	1,4%	1,1%
(7212133) zavarivač	1	1,4%	0,5%
(7222423) bravar	1	1,4%	0,2%
(7231263) mehaničar pružnih vozila	1	1,4%	100,0%
(7233223) monter strojeva	1	1,4%	14,3%
(8282142) pomoćni elektronamatač	1	1,4%	50,0%
(8290732) rukovatelj/pranje vozila	1	1,4%	16,7%
(9151111) dostavljač	1	1,4%	0,4%
(9162131) kupališni radnik	1	1,4%	2,3%
(9212111) šumski radnik	1	1,4%	0,2%
(9313151) radnik visokogradnje	1	1,4%	0,1%
(9330131) transportni radnik	1	1,4%	0,2%
(9330411) skladišni radnik	1	1,4%	0,1%

Preispitati potrebe za ovim ljudskim potencijalima!!

Tablica 6g4: Sva evidentirana prva zanimanja za tehničare unutarnjeg transporta prijavljena 2006.-2010.

	(A) Zaposlenih u zanimanju	(B) % svih zaposlenih iz programa	(C) % svih mladih bez radnog iskustva zaposlenih u zanimanju
(5220213) prodavač	12	24,5%	0,1%
(9330411) skladišni radnik	4	8,2%	0,5%
(4131124) skladištar	3	6,1%	0,4%
(8324113) vozač teretnog vozila	3	6,1%	0,6%
(9330131) transportni radnik	3	6,1%	0,6%
(9911111) radnik bez zanimanja	2	4,1%	0,1%
(0110110) vojnik	1	2,0%	1,3%
(3115526) tehnolog za zavarivanje	1	2,0%	100,0%
(3412116) zastupnik osiguranja	1	2,0%	0,6%
(4131112) pomoćni skladištar	1	2,0%	1,7%
(5122112) pomoćni kuhar	1	2,0%	0,1%
(5123122) pipničar	1	2,0%	0,5%
(5123133) konobar	1	2,0%	0,0%
(7212122) elektrozavarivač	1	2,0%	3,8%
(7222423) bravar	1	2,0%	0,2%
(7224112) bruslač i čistač kovina	1	2,0%	1,0%

(7412132) pekar bureka i pizze	1	2,0%	1,9%
(8111323) rukovatelj/sjekačica kamena	1	2,0%	50,0%
(8322143) vozač lakog dostavnog vozila	1	2,0%	0,4%
(9131111) kućna pomoćnica	1	2,0%	0,3%
(9132111) čistačica	1	2,0%	0,1%
(9132121) sobarica	1	2,0%	0,1%
(9142121) perač prozora	1	2,0%	3,1%
(9151111) dostavljač	1	2,0%	0,4%
(9212111) šumski radnik	1	2,0%	0,2%
(9312151) radnik niskogradnje	1	2,0%	0,2%
(9313151) radnik visokogradnje	1	2,0%	0,1%
(9320131) radnik na proizvodnoj liniji	1	2,0%	0,0%

Nitko nije zaposlen kao tehničar unutarnjeg prometa. Razmisliti o ukidanju ovog obrazovnog programa.

### Trogođišnji programi

Tablica 6a3: Najučestalija prva zanimanja za vozače motornih vozila prijavljena 2006.-2010.

	(A) Zaposlenih u zanimanju	(B) % svih zaposlenih iz programa	(C) % svih mladih bez radnog iskustva zaposlenih u zanimanju
(8324113) vozač teretnog vozila	298	27,0%	61,6%
(8322143) vozač lakog dostavnog vozila	83	7,5%	29,3%
(9911111) radnik bez zanimanja	61	5,5%	2,9%
(9320131) radnik na proizvodnoj liniji	43	3,9%	2,0%
(5220213) prodavač	36	3,3%	0,4%
(9330411) skladišni radnik	35	3,2%	4,6%
(5123133) konobar	34	3,1%	0,7%
(9313151) radnik visokogradnje	34	3,1%	3,5%
(9312151) radnik niskogradnje	26	2,4%	4,1%
(4131124) skladištar	24	2,2%	3,4%
(9320251) drvoprerađivački radnik	20	1,8%	2,2%
(9151111) dostavljač	19	1,7%	6,9%
(9212111) šumski radnik	19	1,7%	3,0%
(5169113) čuvar	17	1,5%	3,1%
(8322133) vozač taksija	13	1,2%	46,4%
(9330131) transportni radnik	12	1,1%	2,4%

(9211421) poljoprivredni radnik	11	1,0%	3,6%
(5123112) pomoćni konobar	10	0,9%	0,6%
(5161113) vatrogasac	9	0,8%	4,9%
(8334112) vozač viličara	8	0,7%	15,4%

...i preostalih 293 osoba (27%) zaposlenih u 163 različitim zanimanja

Od 1.105 vozača 430 ili 38,90% rade kao vozači, dok 60% radi druge poslove; na tržištu, međutim, konstantno nedostaje vozača!

Tablica 6a3: Sva evidentirana prva zanimanja za željezničke prometne radnike prijavljena 2006.-2010.

	(A) Zaposlenih u zanimanju	(B) % svih zaposlenih iz programa	(C) % svih mladih bez radnog iskustva zaposlenih u zanimanju
(5220213) prodavač	10	17,5%	0,1%
(9320131) radnik na proizvodnoj liniji	7	12,3%	0,3%
(4131124) skladištar	3	5,3%	0,4%
(9320251) drvoprerađivački radnik	3	5,3%	0,3%
(9911111) radnik bez zanimanja	3	5,3%	0,1%
(4131112) pomoćni skladištar	2	3,5%	3,4%
(5112133) kondukter	2	3,5%	20,0%
(5123112) pomoćni konobar	2	3,5%	0,1%
(5123133) konobar	2	3,5%	0,0%
(5169113) čuvar	2	3,5%	0,4%
(8312112) prometnotransportni radnik	2	3,5%	15,4%
(4134214) videotekar	1	1,8%	3,8%
(4211164) blagajnik	1	1,8%	0,2%
(5112113) željeznički kondukter	1	1,8%	33,3%
(5141414) maser	1	1,8%	1,8%
(7141143) soboslikar i ličilac	1	1,8%	0,3%
(7141163) bruslač i ličilac konstrukcija	1	1,8%	4,5%
(7224112) bruslač i čistač kovina	1	1,8%	1,0%
(7321222) ljevač keramičkih proizvoda	1	1,8%	5,9%
(8154112) pomoćni rukovatelj destilatorom	1	1,8%	50,0%
(8276532) poslužitelj/proizvodnja šećera	1	1,8%	1,7%
(8283152) sastavljač/elektronička oprema	1	1,8%	0,4%

---

(9131111) kućna pomoćnica	1	1,8%	0,3%
(9132111) čistačica	1	1,8%	0,1%
(9151111) dostavljač	1	1,8%	0,4%
(9312151) radnik niskogradnje	1	1,8%	0,2%
(9313151) radnik visokogradnje	1	1,8%	0,1%
(9320281) radnik u ciglarstvu	1	1,8%	2,0%
(9330411) skladišni radnik	1	1,8%	0,1%
(9330421) trgovački radnik	1	1,8%	0,2%

---

Od 57 radnika samo 8,80% radi u struci; treba preispitati potrebe za ovim programom.



# **4. Uvjeti rada na tržištu za sektorska zanimanja**



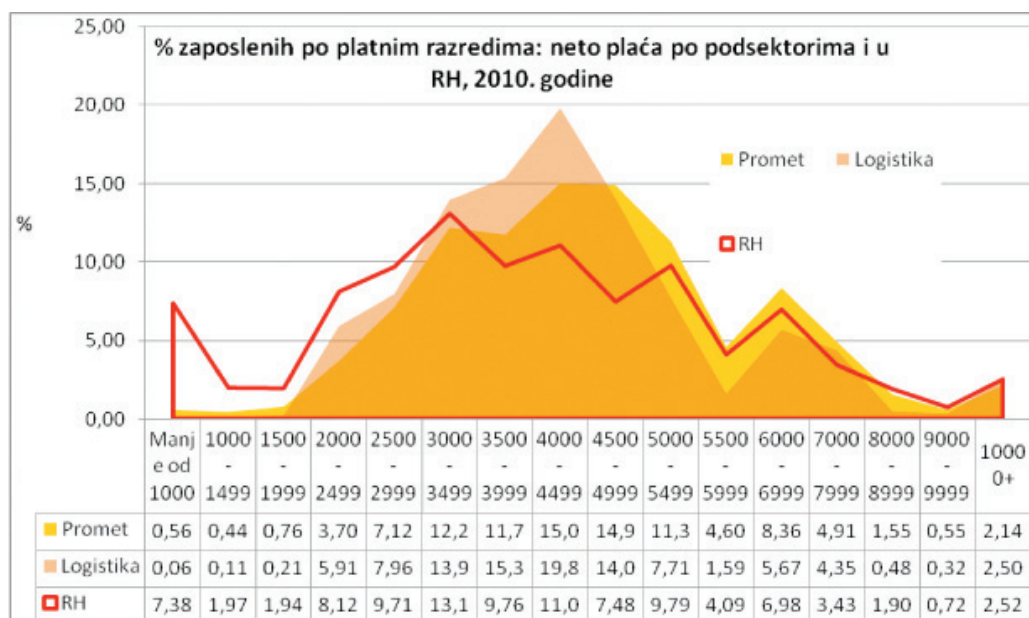


# 4. Uvjeti rada na tržištu za sektorska zanimanja

Motivacija za pohađanje nekog oblika obrazovanja jednim se dijelom oblikuje na temelju informacija o uvjetima rada za ona zanimanja koja se generiraju iz sektora. Kad govorimo o uvjetima rada, mislimo na razinu plaća, dominantne uvjete ugovornih obveza, uobičajene sate rada, sigurnost zaposlenja, itd.

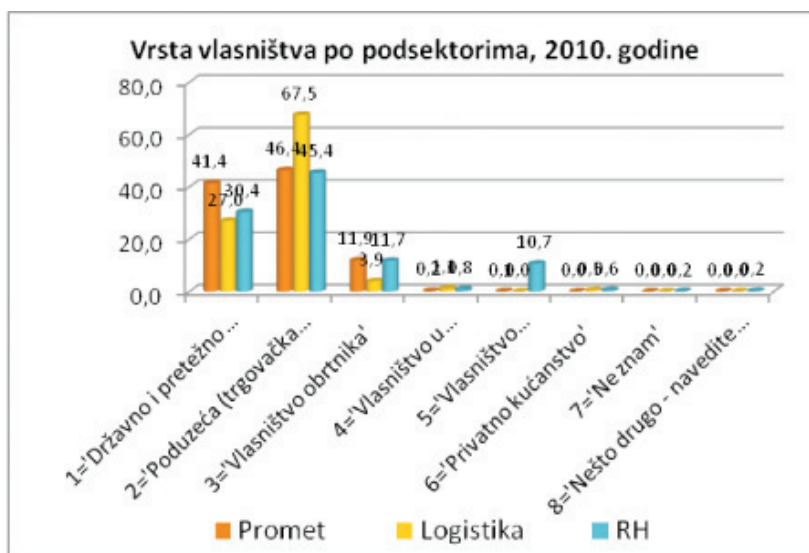
## 4.1. Neto plaće prema podsektorima

Na Slici 16 prikazane su neto plaće u svakom od podsektora u 2010. godini.



Slika 16. Neto plaće u podsektoru

Možemo utvrditi da je prosječna plaća u oba podsektora u rasponu od 4.000-4.999 kuna, što je više u odnosu na prosjek RH od 3.499 kuna. Vidimo i to da je plaća u većem postotku veća u podsektoru logistike. Isto tako vidimo da u prometu oko 8,36% zaposlenih osoba s podsektorskim zanimanjima iz prometa ima plaće na razini 6.000-7.000 kuna, a oko 5% i do 8.000 kuna, što je iznad hrvatskog prosjeka. Činjenica da u istom sektoru postoje i više plaće od prosjeka dobar je poticaj da se steknu više kvalifikacije u sektoru, a time i jačanje interesa za prelazak na više razine obrazovanja.



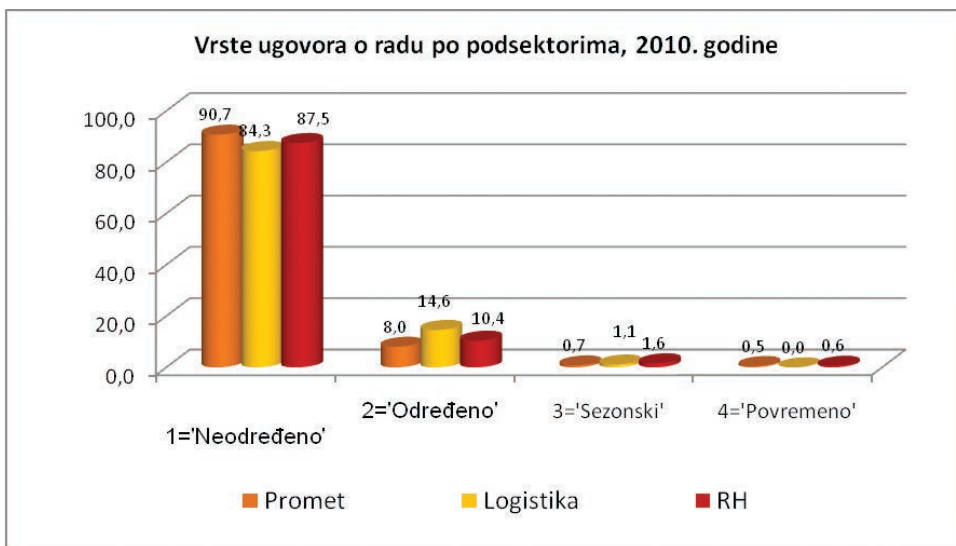
Slika 17. Vlasništvo poslovnih subjekata u podsektoru

Struktura vlasništva u podsektoru prometa može se analizirati sa više aspekta. Državno vlasništvo uglavnom je pretežito u pomorskim, zračnim, vodnim i poštanskim granama prometa. Privatno vlasništvo pretežito je u cestovnom prijevozu, s izuzetkom poduzeća javnog gradskog prijevoza.

Gledano s aspekta trgovačkih društava i obrta, u cestovnom prijevozu obrt je brojčano veći od poduzeća, ali je po zaposlenosti, prema analizama FPZ-a, broj djelatnika u ukupnom omjeru podjednak.

## 4.2. Ugovori o radu

Prema vrsti rada koja dominira u sektoru može se reći da zaposlenici uglavnom uživaju relativnu sigurnost kroz ugovore o radu na neodređeno vrijeme, a njihova je učestalost izjednačena u oba podsektora (Slika 18). Međutim, stvarne sigurnosti na tržištu rada više nema, posebno kad je vlasnička struktura poput one prikazane na Slici 17. Poduzeća u državnom vlasništvu su uglavnom javni gradski prijevoz, neki robni terminali (Žitnjak, Jankomir i sl) te HŽ, HP, neki brodari, zračne, morske i riječne luke, CAL; sve ostalo je u privatnom vlasništvu. Posebno su ugroženi vozači teških motornih vozila, koji su skloni fluktuaciji, ali i radu na „crno“. Inspeksijske službe trebale bi češće na terenu provjeravati radne ugovore, pa bi se dobila jasnija slika o tržištu rada. Jasan je primjer toga i ova analiza. Od broja vozača na tržištu sigurno „fali“ više od 45%; oni nisu evidentirani ni u sektoru prometa, ni u ostalim sektorima u kojima ih je proporcionalno podjednak broj.



**Slika 18. Vrste ugovora o radu u sektoru**

Izvor: Anketa o radnoj snazi 2010., DZS

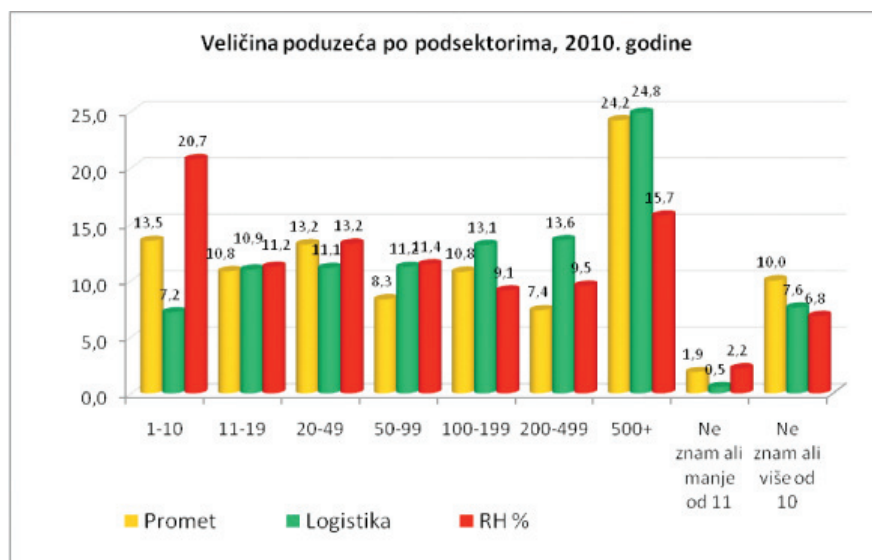
Većina zaposlenih radi u privatnom sektoru, a tu su prilagodbe na tržištu znatno dinamičnije nego kod državnog sektora. Činjenica da je većina ispitanih rekla da ima ugovor na neodređeno vrijeme jamči sigurnost, ali ostaje dilema o kvaliteti tih ugovora.

### 4.3. Sati rada i veličina poduzeća

Drugi uvjeti rada poput uobičajenih sati rada pokazuju sličnosti u oba sektora. Nešto veći postotak zaposlenih u podsektoru logistike (74,11%) radi 40 sati tjedno, dok je taj postotak kod podsektora promet niži (66,13%). Može se reći da je broj radnih sati vrlo sličan u oba sektora. S druge strane, mali postotak zaposlenih u sektoru logistike (0,41%) radi i kraće od punog radnog vremena. Sate rada u podsektoru prometa – cestovnom prijevozu uvjetuju i posebni zakoni o radnom vremenu vozača, kao i ostali međunarodni propisi.

Sati rada u podsektorima		
Broj sati rada	%	
	Promet	Logistika
Manje od 40	2,32	0,41
40	66,13	74,11
42	19,62	22,86
Više od 42	11,93	2,62
	100	100

**Tablica 26. Sati rada u podsektorima**



**Slika 19. Zaposleni prema veličini poslovnog subjekta**

Izvor: Anketa o radnoj snazi 2010., DZS

Na Slici 19 prikazali smo veličinu poduzeća prema broju zaposlenika u dva podsektora. Uz plaću, vrstu ugovora i tip vlasništva na uvjete rada u podsektorima utječe i veličina poduzeća. Vidimo da u oba podsektora najveći postotak zaposlenika radi u velikim poduzećima s više od 500 zaposlenih (24,2% u prometu i 24,8% u logistici). Ako malim poduzećima smatramo sva one s manje od 50 zaposlenika, u prometu u takvim poduzećima radi 13,2%, a u logistici 11,1% zaposlenih. Rasprostranjenost zaposlenosti gotovo je ravnomjerno zastupljena u svim kategorijama.

## **POLOŽAJ U ZAPOSLENJU**

### **Podsektor Prometa**

- › 48,53% radi kod poslodavca u privatnom sektoru
- › 41,33% radi u državnom poduzeću, ustanovi, organizaciji
- › 5,96% radi/poduzetnik u vlastitom obrtu
- › 1,47% radi/poduzetnik u vlastitom poduzeću
- › 2,7% ostali oblici zaposlenja

### **Podsektor Logistike**

- › 66,38% radi u državnom poduzeću, ustanovi, organizaciji
- › 26,95% radi kod poslodavca u privatnom sektoru
- › 2,96% radi/poduzetnik u vlastitom poduzeću
- › 1,85% radi/poduzetnik u vlastitom obrtu
- › 1,8% ostali oblici zaposlenja

**ZAKLJUČCI O UVJETIMA RADA U PODSEKTORU PROMETA**

- › U oba podsektora uvjeti rada su u prosjeku ukupnog gospodarstva.
- › Velika većina ugovora o radu sklopljena je na neodređeno vrijeme i sati rada su uobičajeni (od 40 do 42 sata tjedno).
- › Većina zaposlenika radi u privatnim poduzećima koja imaju od 10 do više od 500 radnika.

Ovi podatci su se uzimali i u onim poduzećima u prometu i logistici (javna poduzeća tipa ZET, Jadrolinija, Hrvatske pošte, HŽ i sl.) koja imaju više 500 zaposlenih. Pogledamo li gdje je koncentracija zaposlenosti najveća, vidimo da se radi upravo o te dvije grupacije - do 10 zaposlenih te više od 500.



# 5. Usklađivanje ponude i potražnje





# 5. Usklađivanje ponude i potražnje

Otkrivanje neusklađenosti u strukturi ponude i potražnje nužan je postupak koji treba prethoditi svakom planiranju obrazovnih programa i njihovih ishoda. Svaka takva analiza mora uzeti u obzir prirodan odljev u mirovinu, ali mnogo je važnije definirati razvojne potrebe tako da neki od programa koji možda pokazuju viškove mladih po radnom mjestu mogu u stvarnosti biti nedostatni za srednjoročne planove razvoja. Pitanja koja se moraju postaviti u tom slučaju su:

- › Kakvi su programi potrebni za budući razvoj?
- › Koliko i kakvih zanimanja će nam trebati za ključne djelatnosti koje će biti nositelji razvoja?
- › Trebaju li nam 3-godišnji ili 4-godišnji programi te koliko treba osigurati viših i visokih kvalifikacija po ključnim djelatnostima?
- › Kakve je obrazovne ishode nužno osigurati s obzirom na djelatnosti u kojima se koriste sektorska zanimanja?

U ovom poglavlju pokušat ćemo dati primjere kako se rezultati opisane analize profila sektora mogu koristiti za praktične namjene kao što je planiranje upisa i upisnih kvota i planiranje razvoja ljudskih resursa usklađenog s potrebama gospodarskog razvoja.

## 5.1. Zamjena postojeće radne snage u ključnim djelatnostima Prometa

Vrlo često prostorni raspored sektora ima mnogo veći utjecaj na tržištu rada nego što se čini analizirajući podatke za cijelu zemlju. Na nacionalnoj se razini može činiti da je ponuda i potražnja za znanjima nekog od sektora izjednačena, ali kada gledamo regionalna tržišta rada, često vidimo velike neujednačenosti koje pridonose rastu nezaposlenosti mladih. U Hrvatskoj je mobilnost radne snage slaba te se ne može očekivati da će mladi iz jedne regije preseliti u drugu za poslom dovoljno brzo da ne uđu u dugotrajnu nezaposlenost ili da se ne zaposle izvan svoje struke.

Ta se opća konstatacija ne odnosi na zanimanja iz sektora prometa i logistike, u kojem je uobičajeno da se u potrazi za poslom ljudi sele iz jedne regije u drugu (vozači, željezničari, pomorci).

Kada se analizira mobilnost, treba svakako imati na umu i činjenicu da ona ovisi i o plaćama u pojedinoj skupini zanimanja, pa će biti slabija kod slabije plaćenih zanimanja. Sljedeća tablica prikazuje raspored obrazovnih programa u sektoru te broj poduzeća i zaposlenih prema županijama kako bismo uvidjeli odnos zaposlenih i mladih koji završavaju škole.

Sektor 11	Zaposleni s sektorskim zanimanjima	Zaposleni stari 50-64 godine	Godišnji odlazak u mirovinu	Maturanti iz 3-god. škola	Maturanti iz 4-god. i 5-god. škola	Maturanti iz 4-god. i 5-god. škola koji ostaju na tržištu rada (35%)	Maturanti koji ostaju na tržištu iz 3-god. i 4-god. škola	Mladih po radnom mjestu
SB	1.404	478	32	30	54	19	49	1,5
ŠI	1.514	517	34	23	81	28	51	1,5
ST	7.663	2.610	174	115	256	90	205	1,2
ZD	1.995	681	45	14	81	28	42	0,9
DU	2.366	806	54	36	32	11	47	0,9
KP	1.831	624	42	33	0	0	33	0,8
ČA	2.011	684	46	17	52	18	35	0,8
SI	1.684	574	38	28	0	0	28	0,7
VŽ	3.483	1.187	79	30	66	23	53	0,7
KA	1.911	650	43	16	23	8	24	0,6
RI	7.422	2.529	169	40	136	48	88	0,5
BJ	1.934	660	44	14	24	8	22	0,5
OS	5.085	1.733	116	36	56	20	56	0,5
<b>RH</b>	<b>98.530</b>	<b>33.559</b>	<b>2.237</b>	<b>581</b>	<b>1.263</b>	<b>442</b>	<b>1.023</b>	<b>0,5</b>
GZG	43.288	14.739	983	139	354	124	263	0,3
KR	1.627	555	37	-	22	8	8	0,2
ZG	5.041	1.714	114	10	26	9	19	0,2
GO	409	140	9	-	-	-	-	0,0
VT	822	280	19	-	-	-	-	0,0
PŽ	1.169	399	27	-	-	-	-	0,0
VU	1.985	676	45	-	-	-	-	0,0
PU	3.884	1.323	88	-	-	-	-	0,0

Tablica 27. Zamjena radne snage u podsektoru prometa

U svim djelatnostima koje zapošljavaju sektorska zanimanja, prema izvoru FINA-e, imamo ukupno 98.530 zaposlenih osoba na razini Hrvatske. Iz prethodne analize dobne strukture zaposlenih u sektoru znamo da među zaposlenima imamo oko 34% osoba starih od 50-64 godine. Stoga je lako izračunati da će godišnje u idućih 15 godina u mirovinu odlaziti određeni broj zaposlenih koje treba zamijeniti novim kadrovima. Zanimljivo je vidjeti u kojoj mjeri učenici koji završavaju srednje strukovne škole popunjavaju ta radna mjesta kako bi uvidjeli zamjenjuju li mladi koji izlaze iz redovnog sustava obrazovanja postojeću radnu snagu.

Posebno smo izdvojili učenike koji završavaju trogodišnje i četverogodišnje škole budući da je njihova prisutnost na tržištu rada nakon završetka obrazovanja vrlo različita. Dok većina učenika trogodišnjih škola dolazi na tržište rada i najčešće se prijavljuje na evidenciju nezaposlenih Hrvatskog zavoda za zapošljavanje, dio učenika četverogodišnjih škola u manjem postotku upisuje visoke škole i fakultete te nije dostupno lokalnom tržištu rada.

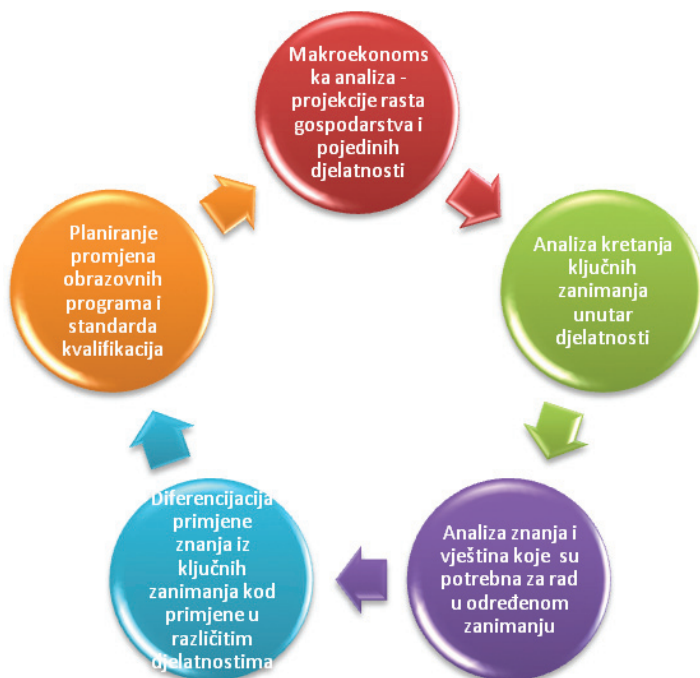
Istraživanja koja su dio ovog profila utvrdila su da oko 35% mladih koji završavaju četverogodišnje strukovne škole iz područja prometa i logistike ostaje na tržištu rada, a ostali se upisuju na sveučilišne i stručne studije. Tako smo ukupan broj maturanata iz četverogodišnjih škola umanjili za potreban postotak i izračunali stvarnu ponudu rada na županijskim tržištima rada.

Rezultati pokazuju da za grane djelatnosti vezane za promet i logistiku na razini Hrvatske ima samo 0,5% mladih koji bi se mogli zaposliti na jednom ispražnjenom radnom mjestu. Ova analiza pokazuje da je potrebnih kadrova u odnosu na odlaske u mirovinu premalo.

## 5.2. Kako se mogu koristiti rezultati analize u profilu sektora?

### OBRAZOVNE POTREBE ZA GOSPODARSKI RAZVOJ

Planiranje ljudskih resursa koje bi trebalo pratiti razvojne strategije županija bi trebalo utjecati kako na upisne kvote, tako i na vrste obrazovnih programa koji će se nuditi u budućnosti, ali i na specifične obrazovne ishode svakog od programa. Usklađenost budućih potreba i sadašnjih kvalifikacija trebala bi biti dio procesa izgradnje znanja za potrebe regionalnog razvoja. U Hrvatskoj je takva usklađenost u povojima te će stavljanje obrazovanja u funkciju gospodarskog razvoja predstavljati veliki izazov. Pri tome cilj nije utvrditi povezanost pojedinih poduzeća s pojedinim školama i njihovim potrebama, već pokušati predvidjeti buduće potrebe na tržištu rada i prema njima planirati kvalifikacije.



Slika 20. Proces planiranja kvalifikacija

Shema prikazuje mogući proces planiranja kvalifikacija za potrebe gospodarskog razvoja. Svi elementi metodologije koje su izneseni u ovom profilu sektora mogu se upotrijebiti za planiranje regionalnih i nacionalnih kvalifikacija. Planiranje isključivo na nacionalnoj razini može dovesti do velikih pogrešaka budući da se primjena znanja uvelike razlikuje od jedne do druge djelatnosti, a kvalifikacijski bi okvir trebao podupirati nadogradnju znanja ne samo unutar pojedinih obrazovnih sektora nego i između različitih sektora. Na primjer, stolar koji je radio u građevinskoj industriji morao bi moći nadograditi svoje kompetencije za rad u drvenoj industriji budući da su mnoge komponente znanja i poznavanje materijala slične. S druge strane, primjena temeljnih znanja također bi mogla naći svoje mjesto i u djelatnosti brodogradnje u kojoj se primjena i nadogradnja znanja neophodne, a takva zanimanja nalaze se u sektoru strojarstva, brodogradnje i metalurgije. Takva protočnost znanja značajna je za zapošljivost radnika u uvjetima brze prilagodbe znanja i vještina promjenama na tržištima roba i usluga. Globalna će konkurencija zahtijevati agilne, prilagodljive i inovativne obrazovne sustave.

#### **PLANIRANJE INDUSTRIJSKE POLITIKE**

Svaka grana djelatnosti u velikoj mjeri ovisi o raspoloživim ljudskim resursima, te je nužno industrijski razvoj i industrijske politike temeljiti na analizi postojećih ljudskih resursa, na vrstama kvalifikacija na svim razinama obrazovanja i na slobodnoj radnoj snazi koja ima odgovarajuće vještine koje bi se mogle upotrijebiti. Već je ova analiza pokazala da će nedostajati zanimanja iz podsektora logistike, ali da postoje i trenutni viškovi u podsektoru prometa.

# Zaključak



# Zaključak

Podsektor prometa u strukovnom obrazovanju obuhvaća 12 četverogodišnjih obrazovnih programa i 4 trogodišnja programa, dok podsektor logistike obuhvaća 1 četverogodišnji obrazovni program. Obrazovni je sektor generirao oko 85 različitih zanimanja u području prometa i 32 zanimanja u području logistike. Zbog potpunosti analize valjda napomenuti da se radi o zanimanjima koja se odnose na sve dostupne obrazovne razine (ne samo na one koje pruža srednjoškolsko obrazovanje).

## Potražnja za zanimanjima

Predviđajući potrebe za određenim kadrovima, ova je analiza pokazala kakva se potražnja može očekivati za sektorskim zanimanjima na kratki rok kako bi se mogle planirati upisne kvote. Za vjerodostojniju procjenu na srednji i dulji rok potrebno je pristupiti prognozama rasta svake od djelatnosti. Kad se zna kojim će tempom rasti pojedina djelatnost, rezultati ove analize mogu te informacije pretvoriti u upisne kvote koje će biti potrebne za zadovoljenje navedene potražnje.

- › Možemo zaključiti sljedeće o potražnji za sektorskim i podsektorskim zanimanjima:
  - ukupan obujam potražnje za sektorskim zanimanjima je značajan
  - potražnja je velikim dijelom usredotočena na sektor prometa s obzirom na to da sektor logistike još nema dovoljnih kapaciteta.
- › **Nužno je planirati upise i kvalifikacije na razini županije, a još bolje na razini regije, jer je vrlo neujednačen prostorni raspored pravnih osoba iz ključnih djelatnosti za sektor prometa i logistike koje se moraju prilagoditi regionalnim potrebama za tim zanimanjima.**

## Potražnja za kompetencijama

- › Razmjerno je velik udio zajedničkih strukovnih kompetencija (u svim zanimanjima u podsektoru prometa) koje su identificirali poslodavci, ali proizlaze i iz drugih izvora. To su: poznavanje interneta, komuniciranje, organizacija rada, poduzetničke kompetencije, strani jezik, zaštita na radu, učiti kako učiti, zaštita okoliša, osnove poslovanja.
- › Visokoškolske ustanove inzistiraju da podlogu za nastavak školovanja čine skupine kompetencija kao što su: stručni predmeti, komunikacija, strani jezik, ovisno o vrsti studija na kojem se nastavlja školovanje.
- › Kod malih i srednjih poslodavaca tražene su kompetencije šire nego kod velikih koji imaju razmjerno specijalizirana radna mjesta.
- › Poslodavci očekuju obrazovanje u zanimanjima u podsektoru prometa u trajanju od 4 i 3 godine.
- › Zahtjeve za kompetencijama očekivanima u budućnosti treba tražiti prije svega u strateškim i tehnološkim razvojnim dokumentima. Poslodavci uglavnom nisu znali istaknuti potrebe za takvim kompetencijama. Razlog tome je nedovoljna stalna edukacija poslodavaca.



- › Detaljnija analiza matrice kompetencija pokazat će koje su zajedničke (preklapajuće) skupine kompetencija za sektorska zanimanja, a koje su skupine specifične samo za neka zanimanja. Taj će podatak puno značiti kod planiranja kvalifikacija jer će omogućiti utvrđivanje svih zanimanja za koja se osposobljavanje može vršiti kroz jednu kvalifikaciju definiranjem zajedničkih i specifičnih sadržaja. Takav postupak omogućio bi racionalizaciju broja kvalifikacija i njihovo usmjeravanje prema potrebama gospodarstva (sektorskim zanimanjima).
- › Kompetencije traže i poslovni partneri u inozemstvu koji se bave poslovima intermodalnog prijevoza vezanog za logističko-distributivna središta (LCD). Tako je od Luke Rotterdam, Cargo Centra Graz i Intreporta Padova zatraženo stajalište o kompetencijama koje su potrebne za obnašanje poslova u tim sustavima koji objedinjuju sektor P&L. U većini se navedene u tim izvorima podudaraju s kompetencijama koje su naveli i hrvatski poslodavci u P&L sektoru. Dakako, postoje i specifične kompetencije sukladne poslovima koji se obavljaju u tim intermodalno-logističkim sadržajima koje mi tek moramo predvidjeti jer još nemamo takvih sadržaja, ali bismo se za njih trebali pripremiti i unijeti ih u naše programe obrazovanja. No njihovu primjenu ne bismo trebali prejudicirati dok ne vidimo koje intermodalno-logističke sadržaje RH planira.
- › **Poslodavci su kao vrlo veliku vrijednost u smislu povećanja zapošljivosti istaknuli stručnu praksu kod poslodavca radi stjecanja radnog iskustva i radnih navika. Usto traže, posebno u zanimanju vozač, prethodno radno iskustvo, što je neprimjerenim zakonskim propisima vrlo teško ostvarivo.**

### Ključne djelatnosti za podsektor Prometa

- › Kod podsektora prometa u prvom krugu nazočne su tri djelatnosti sa 38.131 zaposlenih, što čini 79% zaposlenih sa sektorskim zanimanjima (poštanske i kurirske djelatnosti, kopneni prijevoz i cjevovodni transporti, djelatnosti sanacije okoliša te ostale djelatnosti gospodarenja otpadom).
- › U drugom krugu su u dvije djelatnosti (vodni prijevoz i uklanjanje otpadnih voda) zaposlene 4.922 osobe, što čini 50% zaposlenih sa sektorskim zanimanjima
- › U trećem krugu pet djelatnosti zapošljava 10.990 djelatnika, što čini 28% zaposlenih sa sektorskim zanimanjima.
- › U četvrtom krugu je 47.166 zaposlenih u 63 djelatnosti, što čini 5,9 % zaposlenih sa sektorskim zanimanjima
- › Poslovi iz podsektora prometa uglavnom su poslovi vozača; indikativno je da je vrlo velik broj vozača zaposlen izvan svoga sektora. Od ukupnog (pretpostavljenog) broja vozača u RH u odnosu na broj gospodarskih vozila (2010. godine ih je bilo 162.608; oko 40.000 vozila u javnom cestovnom prijevozu robe i putnika), dakle od navedenih 47.166 zaposlenih izvan sektora prometa, sigurno je više 90% vozača, dok školovanog kadra manjka gotovo 45%. Indicije da tu nešto nije u redu, odnosno da dobar dio tih vozača koji voze 40% gospodarskih vozila registriranih u RH ili nema potrebnu kvalifikaciju ili je na djelu siva ekonomija.
- › U svakom slučaju, ti nam primjeri daju za pravo da ustvrdimo kako su zanimanja iz sektora prometa vrlo tražena na tržištu rada u RH.

### Ključne djelatnosti za podsektor Logistike

- › Kod podsektora logistike u trećem krugu je u dvije djelatnosti (zračni prijevoz putnika i skladištenje robe) zaposleno 1.449 osoba, što čini 32% zaposlenih sa sektorskim zanimanjima.
- › U četvrtom krugu su u 107 djelatnosti zaposlene 21.094 osobe sa sektorskim zanimanjima, što čini 3,07 %.
- › Očigledno je da u zračnom prijevozu putnika ima 39% logističkih zanimanja koja se bave poslovima air-carga, da u sedam zanimanja izvan P&L sektora ima više od 10% zanimanja iz sektora logistike te da u svim ostalim sektorima takvih zanimanja ima od 1-10%.
- › To nam pokazuje propulzivnost podsektora koji je ušao u sve pore gospodarstva. Poslovi koji se obavljaju uglavnom su poslovi skladištenja roba i skladišne manipulacije robom. To samo potvrđuje činjenice da će se rastom gospodarstva širiti utjecaj zanimanja iz podsektora logistike.
- › Jasno su vidljive oscilacije u zapošljavanju - kod prijevoznih djelatnosti one su stalne, kod nekih (rudarstvo) zapošljavanje prilično opada, dok kod nekih (sanacija okoliša) čak i raste, što je u skladu s gospodarskim kretanjima.

### Zapošljavanje

- › Grana djelatnosti s najvećom zaposlenošću iz područja prometa je prijevoz robe i putnika; tu je bilo zaposleno više od 12.000 radnika, ali je u čitavom razdoblju dolazilo do pada zaposlenosti koji se može očekivati i ubuduće, ovisno o gospodarskim kretanjima.
- › Ovom su analizom otkrivene ključne djelatnosti koje najviše koriste podsektorska zanimanja prometa i logistike.
- › U podsektoru logistike trend rasta u sektoru trgovine koincidira s gospodarskim kretanjima, što znači konstantni rast do 2008. godine i nagli pad do 2011. godine. U ostalim sektorima zadržani su jednaki pokazatelji.
- › Vidimo da su na evidenciji HZZ-a u prosjeku 2010. godine bile 17.772 nezaposlene osobe sa zanimanjima iz podsektora prometa i 6.134 osobe sa zanimanjima iz podsektora logistike. U odnosu na vrlo velik broj nezaposlenih te godine (23.906??), navedene kategorije su činile 7,47% ukupne nezaposlenosti. Većinu nezaposlenih s tim zanimanjima su muškarci (14,5% svih nezaposlenih muškaraca), dok je udio žena u postotku ukupno nezaposlenih žena zanemariv.
- › U toj godini s evidencije je ukupno zaposleno 141.105 osoba, što čini stopu zapošljavanja od 44%. Stopa zapošljavanja za podsektor prometa bila je 2,5 %, a za podsektor logistike 0,59 %.
- › Bez radnog iskustva uspjelo se zaposliti 12,8 % mladih s podsektorskim kvalifikacijama iz prometa i 10,4% mladih s kvalifikacijama iz logistike.
- › Činjenica je da je nezaposlenost u ovom sektoru, u odnosu na ostale koji su snažno osjetili posljedice krize iz 2008. godine, ipak puno manja.
- › Ukupni ljudski potencijali u sektoru, tj. sve osobe čija su zanimanja u području prometa i logistike, mogu se prikazati kao zbroj aktivnog stanovništva ili radne snage i neaktivnog stanovništva. Radnu snagu čine zaposleni i nezaposleni s navedenim zanimanjima. Prema tome, ukupno raspoloživo

stanovništvo u 2010. sa zanimanjima iz podsektora prometa brojilo je 152.685 osobe. Od toga broja je 101.210 osoba bilo zaposleno, a 11.568 nezaposleno, što je rezultiralo radnom snagom od 112.778 osoba. Ukupno raspoloživog stanovništva sa zanimanjima iz podsektora logistike bilo je 34.972 osobe. Od toga broja su 22.593 osobe bile zaposlene, a 2.615 nezaposleno, što je rezultiralo radnom snagom od 25.208 osoba. Neaktivnih osoba sa sektorskim zanimanjima u dobi od 15-64 godine bilo je 49.671, pri čemu se radi o studentima ili osobama koje ne žele ili ne mogu raditi. U odnosu na ukupno radnosposobno stanovništvo ljudski resursi iz sektora prometa čine 6,9% te 6,88% radne snage, 6,8% zaposlenih, 7,74% nezaposlenih i 7,33% neaktivnog stanovništva.

- › U 2010. godini je 112.778 osoba činilo stvarnu ponudu rada. Od svih koji su željeli raditi samo je mali broj ostao nezaposlen (2.615). Ostalo je 49.671 neaktivna osoba sa sektorskim zanimanjima, među kojima se možda nalaze i obeshrabreni radnici koji bi se pojavili na tržištu rada kada bi se povećala potražnja za njihovim uslugama
- › Podsektor prometa ima najviše stope aktivnosti - 73,9 %, što znači da taj postotak svih osoba sa zanimanjima iz podsektora želi raditi; budući da je stopa zaposlenosti 66,3 %, zaključujemo da velik postotak radnosposobnog stanovništva doista i radi. Stopa nezaposlenosti u tom sektoru iznosi 10,3%.
- › Podsektor logistike sa stopom aktivnosti od 72,1 % i stopom zaposlenosti od 64,6 % ima neznatno slabije pokazatelje od prometa. U odnosu na te sektore hrvatsko radnosposobno stanovništvo je aktivno u 75,1 % slučajeva, 68,2 % radi dok je 9,1 nezaposleno.
- › Ti indikatori pokazuju da je prosječan položaj svih osoba sa sektorskim zanimanjima na razini opće populacije. S druge pak strane, bolja obrazovanost trebala bi omogućavati veću zapošljivost, veću plaću, stalnije i sigurnije radno mjesto i veću mogućnost napredovanja, što u ovim podsektorima nije pravilo. I dob može negativno utjecati na položaj osoba na tržištu rada. Tako mladi i stariji radnici nemaju istu poziciju kao osobe stare od 25-49 godina koje čine glavnu i najbrojniju radnu snagu.
- › Kod podsektora prometa ima, kako smo vidjeli, 22% nezaposlenih od 25-49 godina, a najviše nezaposlenih (69%) su stariji od 50 godina. To znači da se na njih ne može računati kod daljnjeg razvoja potražnje za podsektorskim zanimanjima. Među njima je 4,17% mladih, što predstavlja učenike i studente kao i nezaposlene mlade osobe sa podsektorskim zanimanjima. Kod zaposlenih osoba s logističkim zanimanjima udio mladih se svodi samo na 4,29%. To znači da se mogu očekivati značajni problemi u zamjeni postojeće radne snage, a teško je zamisliti da će biti dovoljno mladih ako potražnja za ovim zanimanjima naraste. Ako su strukture nezaposlenih i neaktivnih loše te se na njihovu ponudu rada ne može računati, mladi iz obrazovnog sustava su zapravo jedini alternativni domicilni izvor. Ako njih nema dovoljno, jedini je izvor uvoz radne snage. Trend iseljavanja visokoobrazovanih mladih osoba s tim zanimanjima u tom je smislu još veća opasnost.
- › **Ovdje moramo svakako moramo uzeti u obzir komponentu beneficiranog radnog staža za vozače teretnih vozila iznad 7,5 t nosivosti (12+3), čiji je udio u zapošljavanju u svim sektorima velik. Ako političkom voljom ta pogodnost bude ukinuta, pojaviti će se problem na tržištu radne snage jer će se produžiti radni vijek vozača, što će utjecati na zapošljavanje nove radne snage, pa naravno i na potrebe školovanja vozača.**
- › Ukratko, dobna struktura zaposlenih je znatno povoljnija od dobne strukture nezaposlenih i neaktivnih kod oba podsektora.

## Prihodi

- › Prihodi koje ove djelatnosti stvaraju su značajni u hrvatskim razmjerima, premda djelatnosti specifične za podsektorska zanimanja iz prometa znatno više uprihoduju, a to nije vidljivo prema pokazateljima isplativosti, tj. dobiti po zaposlenom.
- › Prostorna koncentracija vrlo je velika - većina kapaciteta je u Gradu Zagrebu.
- › Svi indikatori govore o velikom potencijalu ovog sektora kroz sljedeće mehanizme:
  - širenje znanja i vještina u druge djelatnosti
  - rast ključnih sektora održivom dinamikom
  - prostorno širenje i ključnih i ostalih sektora
  - jačanje regionalne prisutnosti hrvatskih kompanija.

Možemo konstatirati da je prosječna plaća u oba podsektora u rasponu od 4.000-4.999 kuna, što je više od prosjeka RH (3.499 kuna). **Isto tako vidimo da je tendencija rasta plaća u oba podsektora stimulativna i da će sigurno još rasti, naravno uz pretpostavku rasta gospodarstva.**

## Struktura vlasništva

Struktura vlasništva u podsektoru prometa može se analizirati sa više aspekta. Državno vlasništvo uglavnom je pretežito u pomorskim, zračnim, vodnim i poštanskim granama prometa. Privatno vlasništvo pretežito je u cestovnom prijevozu, s izuzetkom poduzeća javnog gradskog prijevoza.

Gledano s aspekta trgovačkih društava i obrta u cestovnom prijevozu, zaključujemo da brojčano ima više obrta od poduzeća, ali da je po zaposlenosti, prema analizama FPZ-a, broj djelatnika u ukupnom omjeru je gotovo podjednak.

## Radni ugovori

Prema vrsti rada koja dominira u sektoru može se reći da zaposlenici uglavnom uživaju relativnu sigurnost kroz ugovore o radu na neodređeno vrijeme, a njihova je učestalost izjednačena u oba podsektora. Međutim, stvarne sigurnosti na tržištu rada više nema, posebno kad je vlasnička struktura poput već prikazane. Poduzeća u državnom vlasništvu su uglavnom javni gradski prijevoz, neki robni terminali (Žitnjak, Jankomir i sl.) te HŽ, HP, neki brodari, zračne, morske i riječne luke te CAL. Sve ostalo je u privatnom vlasništvu. Posebno su ugroženi vozači teških motornih vozila, koji su skloni fluktuaciji, ali i radu na „crno“. Inspeksijske službe trebale bi češće terenski provjeravati radne ugovore, pa bi se dobila jasnija slika tržišta rada. Jasan je primjer i ova analiza. Od broja vozača na tržištu sigurno „fali“ više od 45% onih koji nisu evidentirani ni u sektoru prometa, ni u ostalim sektorima u kojima ih je proporcionalno podjednak broj.

Većina zaposlenih radi u privatnom sektoru, a tu su prilagodbe na tržištu znatno dinamičnije nego u državnom sektoru. Činjenica da je većina ispitanih rekla da ima ugovor na neodređeno vrijeme jamči sigurnost, ali ostaje upitna kvaliteta tih ugovora.

Drugi uvjeti rada, poput uobičajenih radnih sati, pokazuju sličnosti u oba sektora. Nešto veći postotak zaposlenih u podsektoru logistike (74,11%) radi 40 sati tjedno, dok je taj postotak kod podsektora promet niži (66,13%). S druge strane, mali postotak zaposlenih u podsektoru logistike (0,41%) radi i kraće od punog radnog vremena. Sate rada u podsektoru prometa - u cestovnom prijevozu - uvjetuju i posebni zakoni o radnom vremenu vozača i ostali međunarodni propisi.

Uz plaću, vrstu ugovora te tip vlasništva na uvjete rada u podsektorima tječe i veličina poduzeća. Vidimo da u oba podsektora najveći postotak zaposlenika radi u velikim poduzećima s više od 500 zaposlenih i to 24,2% u prometu i 24,8% u logistici. Ako malim poduzećima smatramo sva one s manje od 50 zaposlenika, zaključujemo da u prometu radi 13,2%, a u logistici 11,1% zaposlenih. Rasprostranjenost zaposlenosti gotovo je ravnomjerno zastupljena u svim kategorijama.

Većina zaposlenika radi u privatnim poduzećima koja imaju od 10 do više od 500 radnika.

Ovi podatci su uzimani i u poduzećima u prometu i logistici (javna poduzeća tipa ZET, Jadrolinija, Hrvatske pošte, HŽ i sl) koja imaju više od 500 zaposlenih. U odnosu na njih - npr. u cestovnom prijevozu - oko 15.000 obrta zapošljava oko 70.000 ljudi. Kad pogledamo gdje je najveća koncentracija zaposlenosti, vidimo da je to upravo u te dvije grupacije.

U Hrvatskoj je mobilnost radne snage slaba, te se ne može očekivati da će mladi iz jedne regije prešeliti u drugu zbog posla dovoljno brzo da ne uđu u dugotrajnu nezaposlenost ili da se ne zaposle izvan svoje struke. **Ova se opća konstatacija ne odnosi na zanimanja iz sektora prometa i logistike, u kojima je uobičajeno da se u potrazi za poslom ljudi sele iz jedne regije u drugu (vozači, željezničari, pomorci).**

## OBRAZOVANJE

Trend trogodišnjeg školovanja u odnosu na 2006./2007. godine 2010./2011. pokazuje rast od 0,85%, dok je četverogodišnji program zadržao konstantu (uz blagi pad od 0,06% u odnosu na prošlu godinu). Sve to ukazuje na stabilnost potražnje u ovom obrazovnom sektoru u odnosu na ponuđene programe.

### Prva analiza uključena u ovu verziju profila sektora pokazuje sljedeće:

- › Programi iz ovog sektora (trogodišnji i četverogodišnji) shodno broju upisanih učenika pokazuje da je svih ovih godine zadržan trend upisa u ove strukovne škole shodno afinitetima učenika.
- › U četverogodišnjim programima postoji velik interes za pomorskim nautičarom, tehničarom cestovnog prijevoza i u najnovije vrijeme tehničarom za logistiku i špediciju.
- › U trogodišnjem programima prednjači upis u zanimanje vozača, koje ne gubi na atraktivnosti i interesu učenika.
- › U konačnoj analizi ovog segmenta možemo ustvrditi da su zanimanja iz ovog sektora vrlo atraktivna dijelu populacije koja ih upisuje zbog njihovih modernih programa (tehničar za logistiku i špediciju), tradicije (tehničar za željeznički promet i pomorski nautičar) ili mogućnosti zapošljavanja (vozač). U svakom slučaju zanimanja iz ovog sektora imaju svoju perspektivu i samo ih je potrebno dopunjavati novim programima shodno potrebama struke i modernim tehnologijama.

### Četverogodišnji programi:

- › Od 13 programa koji nude četverogodišnje obrazovanje iz prometa samo u je u jednom došlo do porasta broja upisanih učenika tijekom promatranog razdoblja – u programu tehničar za cestovni promet (+0,93%). Jedan se program u promatranom razdoblju potpuno ugasio - telefonski operater –TES, dok je program za telefonskog operatera nakon četiri godine ponovo upisao 17 učenika. Program tehničara PT prometa stagnira za 18,61%. Slična je situacija s programom nautike, u koji je nakon tri godine porastao upis nautičara unutarnje plovidbe i ribarsko-nautičarskog tehničara. U željezničarskoj struci bilježimo velik pad kod tehničara pregledavača vagona (-60,00%), ali i kod ostalih strukovni programa. Kod logistike je pad kod špeditersko –agencijskog tehničara logičan jer taj posao gubi smisao, ali je zato jasno izražen trend porasta broja upisanih u novo zanimanje tehničara za logistiku i špediciju.
- › U tri programa prometa (pomorski nautičar, tehničar cestovnog prijevoza i tehničar PT prometa) upisano je 3.274 učenika od ukupno 4.155 upisanih u četverogodišnje programe, što iznosi 78%. U dva programa logistike upisano je ukupno 1.035 učenika, od čega je 79% tehničara za logistiku i špediciju. Struktura upisanih u promatranom razdoblju prikazana je Slikom 16.

### Trogodišnji programi

- › Od 4 programa koji nude trogodišnje obrazovanje iz sektora (iz podsektora prometa vozač i željeznički transportni radnik, a iz podsektora logistike dizaličar i operater lučkom mehanizacijom) u 2 je došlo do povećanja broja upisanih učenika - operater lučkom mehanizacijom (+18,75%) i vozač motornog vozila (+8,82%), dok je zanimanje dizaličar potpuno ugašeno; isti trend pokazuje i zanimanje željeznički transportni radnik.

### Trogodišnji i četverogodišnji programi

Vidimo da je u trogodišnjim obrazovnim programima povećan trend upisa za vozače motornih vozila, što je i logično jer tog zanimanja nedostaje na tržištu rada. Uočena je konstantan upis za zanimanje željezničkog prometnog radnika, dok je operatora lučkom mehanizacijom premalo, a zabrinjavajući je pad kod dizaličara s obzirom na potražnju na tržištu. Stoga oni tu kvalifikaciju mogu steći i kursovima.

Kod zanimanja sa četverogodišnjim programom trend rasta bilježi najtraženiji - tehničar cestovnog prometa, dok se za tehničarom unutarnjeg transporta zbog neadekvatnog uklapanja u sustav ne bilježi potreba. Za taj profil obrazuje samo jedan razred u Splitu, te vrlo je upitno postojanje tog strukovnog programa. U drugim pak zanimanjima - željeznički prometnik, tehničar vuče vlakova i uopće u željezničkim zanimanjima - potrebna je kvalitetna analiza potreba za brojem škola u odnosu na buduću poslovnu politiku HŽ-a, vezanu uz preustroj poslovanja. Usko specijalizirani program zrakoplovnih tehničara vezan je uz zračne luke, pa i tu treba uskladiti potrebe s budućom poslovnom politikom, posebno glede mogućeg davanja zračnih luka u koncesiju. I u nautičarskim usmjerenjima potrebno je napraviti sveobuhvatnu analizu, te snimiti potrebe za nekim novim programima sukladno trendovima gospodarskog razvoja, kao što je npr. potreba za posebnim programom za tehničara za marine i jahte, shodno potrebama tržišta U PT zanimanjima interes pada , a neki programi poput telefonskog operatera, telefonskog operatera TES i telefoniste u potpunosti gube smisao zbog napretka modernih sustava komunikacija. To implicira da treba ponuditi sasvim nove programe sukladne zahtjevima modernih tehnologija. Iz ovih tablice možemo vidjeti da je koncentracija trogodišnjeg školovanja u sek-

toru najviše raspoređena u dvije županije – Grad Zagreb i Splitsko-dalmatinska županija. Za Zagreb je to logično jer je tu koncentrirano više od 50% resursa u prometu i logistici, dok za Split i cjelokupnu županiju ta koncentracija proizlazi iz predratnog sustava. Primorsko-goranska i Osječko-baranjska županija imaju više resursa u prometu i logistici, ali je proporcionalno tome sudjelovanje škola znatno manje. Gotovo ista je stvar sa četverogodišnjim školovanjem. Iz svega proizlazi da bi se budući sustav trebao temeljiti na regionalnom pristupu, što je već i učinjeno u Analizi tržišta međunarodnog cestovnog prijevoza. Na osnovu podataka gospodarskih prometno-logistička resursa napravljena je podjela gospodarskih utjecaja po regionalnom načelu. Iz tablice po regionalnom ustroju vidimo da je koncentracija ravnomjerno raspoređena sukladno gospodarskim resursima. Pri tome moramo imati na umu viziju razvoja koja će u budućnosti izmijeniti sliku i drugih regija shodno izgradnji prometno logističkih kapaciteta.

- › S tim u svezi treba i uvažiti primjedbe i poslodavaca, ali i učenika koji broj sati općeobrazovnih predmeta smatraju prevelikim u odnosu na stručne predmete, posebno u prve dvije godine (četverogodišnji program) i prvoj godini školovanja (trogodišnji program). To na neki način i odbija dio učenika osnovnih škola koji bi željeli upisati neku od stručnih škola, ali im se po broju sati i programu općeobrazovnih predmeta u odnosu na stručne čini da nastavljaju osnovnoškolsko obrazovanje. Ovdje svakako treba uvažiti i tu psihološku barijeru, pogotovo kod onih učenika kojima su općeobrazovni predmeti činili poteškoće pri učenju, ali koji imaju predispozicije i afinitet prema struci. To, dakako, implicira i bojazan učiteljskog kadra da će se smanjenjem opsega učenja općeobrazovnih programa smanjiti broj radnih mjesta. No drugačijim rasporedom sati, pa i možda produženjem na treću/dругu godinu školovanja postoji mogućnost pomirenja tih frustracija.
- › Standardi kvalifikacija za četverogodišnje kurikulume trebaju imati osigurane ishode učenja sukladne zahtjevima visokih učilišta u području prometa i logistike koji jamče mogućnost nastavka školovanja. To se u svakom od tih strukovnih programa mora očitovati kroz one stručne predmete koji su ključni za ispunjavanje standarda struke. S obzirom na heterogenost u granama prometa oni su različiti za sve vidove prijevoza (pomorski, željeznički, poštanski, zračni i cestovni). No svakako treba sustav prilagoditi shodno zahtjevima visokoškolskih ustanova.
- › Glede zakonskih okvira potrebno je svako uskladiti zakonsku regulativu sa onom EU, ali samo u onim dijelovima koji podrazumijevaju kompatibilnosti sustava. Pri tome moramo paziti na specifičnosti hrvatskog obrazovnog sustava koji ima svoju dugogodišnju tradiciju i dobre rezultate u proizvodnji kvalitetnog i stručnog kadra. Naši su stručnjaci, konkretno u sektoru prometa, vrlo su cijenjeni diljem svijeta i mnogi od njih imaju značajne rezultate u svome radu kako u zemlji tako i u inozemstvu. Svi su oni produkt našeg obrazovnog sustava, koji usprkos nedovoljnim materijalnim sredstvima za unapređenje znanstvenih i stručnih resursa u školovanju stručnih kadrova postiže zavidne rezultate.
- › Trenutna situacija u podsektorima prometa i logistike sa stajališta strukovnog obrazovanja je u pojedinim školama slična kao i u drugim obrazovnim sektorima i podsektorima, ali u nekima koji su nedavno revitalizirali svoje programe imamo pozitivne pomake. Jedna dio programa u nekim strukovnim školama (željezničke strukovne škole) je zastario, dok su u nekim školama (prometno-tehničkim, zrakoplovnim i nautičkim), shodno potrebama tržišta i novim tehnologijama, programi obnovljeni.
- › **U konzultacijama s predstavnicima svih obrazovnih područja (željeznica, cestovni prijevoz i logistika, zračni promet, poštanski i pomorski) konstatirano je da nema mogućnosti objedinjavanja programa**

### Potreba za revizijom programa

- › Obrazovni programi tehničara cestovnog prijevoza revidirani su od ove godine (2011.)
- › Logističko-špediterski tehničar je novi program od 2007. godine.
- › Programi za vozača revidirani su prije 6 god i trebaju reviziju.
- › Program za nautičara unutarnje plovidbe donesen je 2009., a za pomorskog nautičara predviđena je izmjena programa u rujnu 2012. godine.
- › Program za zrakoplovnog prometnika donesen je 2005. i ide u reviziju sljedeće godine.
- › Svi programi u četverogodišnjem i trogodišnjem obrazovanju u željeznici izmijenjeni su 2005. godine, a primjenjuju se od 2005./2006. školske godine, osim trogodišnjeg programa željeznički prometni radnik koji je promijenjen 2007. godine, a primjenjuje se od 2007./2008. školske godine.
- › U PT programima potrebna je revizija svih programa u skladu sa situacijom na tržištu toga segmenta prometa.
- › S tim u svezi treba provesti reviziju programa u visokoškolskom obrazovanju. Poseban akcent stavljen je na Bolonjski proces studiranja. Konstatirano je da se završnom diplomom trogodišnjeg studiranja ne dobiva adekvatno znanje koje bi trebali znati sveučilišni prvostupnici (baccalaureus) koje traži gospodarstvo.
- › Bit je ove analize naglasiti potrebu veće koordinacije agencija za strukovna obrazovanja u srednjem i visokom školstvu te maksimalno uvažiti potrebe gospodarstva te napraviti kompatibilne programe učenja.
- › Provedene ankete za poslodavce u podsektorima prometa i logistike pokazale su kako su najvažnije očekivane kompetencije od budućih radnika: komuniciranje, organizacija rada, poduzetničke kompetencije, računalna pismenost, strani jezik i zaštita na radu, zaštita okoliša, osnove poslovanja, solidarnost i pomaganje kolegama, komunikativnost i susretljivost s kupcima i kolegama, spremnost na stres, prepoznavanje vrijednosti timskog rada i osnove organizacije rada na osobnoj razini i u manjem timu, istraživanje tržišta prometnih usluga, itd. Dakle, poslodavci su naglasili kompetencije iz struke, dok smatraju da se tzv. generičke kompetencije podrazumijevaju jer su u programu općeobrazovnih predmeta (hrvatski jezik, matematika, fizika, itd.).
- › Ovime dolazimo do još jednog ključnog problema, a to je definiranje kurikuluma za općeobrazovne sadržaje u strukovnim školama koji bi trebali biti usklađeni s kurikulumima u sektoru, ali i s mogućnostima ustanove za strukovno obrazovanje te potrebama lokalne zajednice. Općeobrazovni predmeti ne bi trebali biti izolirani, nepromjenjivi i neprilagodljivi, te isti u svakom sektoru i svakoj školi. Već do sada definiranih 15% autonomije ustanove za strukovno obrazovanje po Zakonu o strukovnom obrazovanju bilo bi dobro primijeniti i na općeobrazovne kurikulume.
- › **Područje sektora prometa je svakako jedan od gospodarskih subjekata koji ovisi o rastu cjelokupnog gospodarstva. Ono je nezaobilazni čimbenik svih gospodarskih kretanja, a posebno u proizvodnji, trgovini i uslugama. Prometni sustavi, posebno s aspekta intermodalnosti prijevoza, sastavni su dio svih gospodarskih zbivanja. Oni zadiru u sve pore gospodarskih i društvenih zbivanja i krvotok su gospodarstva svake države. Kao strateška komponenta prelaze državne granice i uklapaju se u sve regionalne i paneuropske prometne i logističke mreže i sustave. Dobar dio kompetencija proizašao iz ovog sustava**



**isprepliće se sa svim ostalim gospodarskim sektorima. Stoga je ovaj sektor apostrofiran i u svim političkim planovima i opcijama kao propulzivan. Stoga treba poraditi na tome da s obrazovanjem potencijalnih kadrova u prometu i logistici ne zaostajemo za europskim i svjetskim trendovima.**

### **Osobe s invaliditetom**

- › **Obrazovni programi za osobe s invaliditetom u sektoru prometa nisu primjereni trogodišnjim programima jer iziskuju određene fizičke predispozicije koje većina takvih osoba nema. Što se četverogodišnjih programa tiče, trebalo bi svakako napraviti specijalizirane programe, ovisno o vrsti invaliditeta i radnim mogućnostima invalidnih osoba. U svakom bi se slučaju moralo raditi na tome da određeni dio invalidnih osoba koji mogu usvojiti znanja iz podsektora prometa i logistike ne bude diskriminiran u obrazovanju i, u konačnici, u zaposlenju u ovom sektoru.**

# Dodatci

## Dodatak 1.

### Popis zanimanja u sektoru (NKZ)

Popis zanimanja za VŠS i VSS					
NKZ 4 znamenke	NKZ 7 znamenki	NAZIV ZANIMANJA VŠS i VSS	Šifra sektora	Ponder po zanimanju bazni	% zanimanja u sektoru
1226	1226120	direktor poslovanja društva za cestovni promet	11	0,0588	1
1226	1226130	direktor poslovanja špediterskoga društva	11	0,0588	1
1226	1226140	direktor prometa autobusnoga kolodvora	11	0,0588	1
1226	1226150	direktor prekrajne operative	11	0,0588	1
1226	1226160	direktor međunarodnog putničkog prometa u društvu	11	0,0588	1
1226	1226170	direktor međunarodnog teretnoga prometa u društvu	11	0,0588	1
1226	1226180	direktor prijevoza opasnih tvari u društvu	11	0,0588	1
1226	1226420	direktor poslovanja skladišta	11	0,0588	1
1226	1226510	direktor poslovanja putničke i turističke agencije	11	0,0588	1
1226	1226610	direktor poslovanja društva za ostale usluge u prometu	11	0,0588	1
1235	1235210	direktor distribucije	11	0,3333	1
1235	1235310	direktor skladišne službe	11	0,3333	1
1316	1316110	direktor maloga prijevoznog društva	11	0,2	0,6
1316	1316120	direktor maloga špediterskog društva	11	0,2	0,6
1316	1316210	direktor maloga skladišta	11	0,2	0,6
1235	1235110	direktor nabave	11	0,3333	1
1235	1235210	direktor distribucije	11	0,3333	1
1235	1235310	direktor skladišne službe	11	0,3333	1
2141	2141627	diplomirani inženjer cestovnoga prometa	11	0,0417	0,54
2141	2141707	voditelj špediterskoagencijskih poslova	11	0,0417	0,54
2141	2141717	voditelj prekrajnih poslova	11	0,0417	0,54
2141	2141728	istraživač prometa	11	0,0417	0,54
2141	2141739	samostalni istraživač prometa	11	0,0417	0,54
2149	2149227	diplomirani logističar	11	0,0333	0,07
2149	2149247	diplomirani tehnolog pakiranja	11	0,0333	0,07

2314	2314577	predavač prometa	11	0,0208	0,06
2314	2314588	sveučilišni asistent prometa	11	0,0208	0,06
2314	2314599	sveučilišni profesor prometa	11	0,0208	0,06
2325	2325357	profesor cestovnog prometa	11	0,0294	0,21
2325	2325417	profesor unutrašnjeg prometa	11	0,0294	0,21
2472	2472017	carinski inspektor	11	0,025	0,125
2472	2472027	inspektor cestovnog prometa	11	0,025	0,125
3152	3152114	nadzornik tehničke ispravnosti vozila	11	0,25	1
3152	3152124	nadzornik tehničke ispravnosti tramvaja	11	0,25	1
3152	3152135	poslovođa stanice za tehnički pregled vozila	11	0,25	1
3340	3340446	strukovni učitelj cestovnoga prometa	11	0,0147	0,102941
3340	3340506	strukovni učitelj unutarnjega prometa	11	0,0147	0,102941

#### Popis zanimanja za SSS ( 4/3)

NKZ 4 znamenke	NKZ 7 znamenki	NAZIV ZANIMANJA SSS	Šifra sektora	Ponder po zanimanju bazni	% zanimanja u sektoru
3422	3422116	tarifer	11	0,1667	1
3422	3422126	špediterski carinski deklarant	11	0,1667	1
3422	3422136	službenik zbirnog prometa	11	0,1667	1
3422	3422146	transportni agent	11	0,1667	1
3422	3422166	špediter	11	0,1667	1
4133	4133114	raspoređivač u cestovnom prometu	11	0,0769	1
4133	4133124	prometnik u cestovnom prometu	11	0,0769	1
4133	4133134	tehničar cestovnog prometa	11	0,0769	1
4133	4133144	tehničar unutrašnjeg transporta	11	0,0769	1
4133	4133154	tehničar za sigurnost prometa	11	0,0769	1
4133	4133164	tehničar za prekrcaj	11	0,0769	1
4133	4133174	špeditersko agencijski službenik	11	0,0769	1
4133	4133414	prometni tehničar	11	0,0769	1
4221	4221224	prodavač autobusnih karata	11	0,1667	0,833333
5112	5112123	kondukter u cestovnom putničkom prometu	11	0,3333	1
8321	8321112	vozač motocikla	11	0,5	1
8322	8322113	vozač osobnog automobila	11	0,25	1
8322	8322123	vozač hitne pomoći	11	0,25	1

8322	8322133	vozač taksija	11	0,25	1
8322	8322143	vozač lakog dostavnog vozila	11	0,25	1
8323	8323115	vozač autobusa	11	0,0769	0,692308
8323	8323123	vozač tramvaja	11	0,0769	0,692308
8324	8324113	vozač teretnog vozila	11	0,0769	0,692308
8324	8324123	vozač teretnog vozila s prikolicom	11	0,0769	0,692308
8324	8324133	vozač tegljača s poluprikolicom	11	0,0769	0,692308
8324	8324144	vozač posebnih teretnih vozila	11	0,0769	0,692308
8324	8324153	vozač traktora	11	0,0769	0,692308
8324	8324163	vozač opasnih tvari	11	0,0769	0,692308
8334	8334133	vozač kontejnerskog prijenosnika	11	0,3333	0,3333

#### Nadopunjen popis zanimanja VŠS i VSS - anketa poslodavaca

Voditelji auto-škola,

Predavači PSP - a u auto-školama,

Kontrolor tehničke ispravnosti cestovnih vozila

Voditelj stanice (STP)

Voditelj smjene u stanici (STP)

Direktor LDC

Direktor distribucije u LDC

Voditelj skladišta LDC

Voditelj intermodalnih sustava u LDC

Direktor kontejnerskog terminala

Profesor intermodalnog prometa

Direktor kamionskog kolodvora

Voditelj čuvanog parkirališta za kamione i autobuse

Voditelj čuvanog parkirališta za ADR

Direktor sektora održavanja cesta

Direktor sektora održavanja autocesta

Voditelj održavanja tunela

Pročelnik carinske ispostave

Načelnik odjela prometne policije

Zapovjednik mobilne jedinice prometne policije

Inspektor prometne policije

Direktor otpremničke agencije

Direktor održavanja infrastrukture LDC

### Nadopunjen popis zanimanja SSS ( 3/4)

Logističko-špediterski tehničar\*

instruktor (ili učitelj) vožnje "B" kategorije ,

instruktor (ili učitelj) vožnje "C1" kategorije ,

instruktor (ili učitelj) vožnje "C" kategorije ,

instruktor (ili učitelj) vožnje "D" kategorije ,

instruktor (ili učitelj) vožnje "E" kategorije ,

instruktor (ili učitelj) vožnje "F" kategorije , tramvaj

instruktor (ili učitelj) vožnje "A" kategorije ,

Kontrolor tehničke ispravnosti cestovnih vozila

Kontrolor tehničke ispravnosti (automehaničar)

Referent tehničkog pregleda vozila

Referent registracije vozila

Referent za ADR

Vozač kranske kontejnerske dizalice/ vozač kontejnerskog prijenosnika

Vozač kontejnerske dizalice

Disponent za teretni cestovni prijevoz

Disponent za interemodalni prijevoz

Disponent za putnički cestovni prijevoz

Referent za čuvana parkirališta

Referent održavanja cesta

Referent održavanja autocesta

Referent održavanja tunela

Disponent za distribuciju u LDC

Nadzornik skladišta u LDC

Carinik

Prometni policajac

Agencijski otpremnik

Vozač vatrogasnog vozila

Vozač autodizalice

Vozač - strojar

Ophodar

Operateri u CKP-i

Tehničari pravca

## Dodatak 2

### Tablica prijedloga regionalnog ustrojstva obrazovanja

Tablice po regionalnom ustroju			
Trogodisnje školovanje		Četverogodišnje školovanje	
Grad Zagreb	22,4%	Grad Zagreb	23,6%
Sisačko-moslavačka	4,3%	Bjelovarsko-bilogorska	3,5%
Bjelovarsko-bilogorska	3,9%	Zagrebačka županija	2,0%
Karlovačka	3,1%	Sisačko-moslavačka	1,0%
Zagrebačka županija	3,1%	Karlovačka	2,0%
Splitsko-dalmatinska	18,3%	Splitsko-dalmatinska	19,1%
Dubrovačko-neretvanska	5,0%	Zadarska	6,9%
Šibensko-kninska	3,7%	Šibensko-kninska	6,9%
Zadarska	2,1%	Dubrovačko-neretvanska	2,6%
Primorsko-goranska	8,4%	Primorsko-goranska	10,1%
Ličko-senjska	1,7%	Ličko-senjska	0,0%
Istarska	0,0%	Istarska	0,0%
Osječko-baranjska	6,8%	Osječko-baranjska	4,7%
Brodsko-posavska	4,7%	Brodsko-posavska	4,3%
Virovitičko-podravska	0,0%	Virovitičko-podravska	0,0%
Požeško-slavonska	0,0%	Požeško-slavonska	0,0%
Vukovarsko-srijemska	0,0%	Vukovarsko-srijemska	0,0%
Varaždinska	4,7%	Varaždinska	6,2%
Koprivničko-križevačka	5,0%	Međimurska	4,1%
Međimurska	3,0%	Krapinsko-zagorska	1,8%
Krapinsko-zagorska	0,0%	Koprivničko-križevačka	1,2%

## Dodatak 3.

---

### Značaj sektora unutar EU

#### POGLED NA INDUSTRIJSKE POLITIKE I STRATEGIJE EU

Budući da će Republika Hrvatska u srpnju 2013. postati punopravnom članicom Europske Unije, uzeli smo u obzir ovom podjelom i aktualne industrijske strategije Europske Unije koje su također odvojene za P&L sektor kako bismo već u ovom trenutku obrazovne politike razvijali u skladu s budućim industrijskim razvojnim politikama.

Europska prometna politika fokusira se na uklanjanje granica između država članica i stoga pridonosi slobodnom kretanju osoba i roba. Glavni ciljevi su : dovršetak unutarnjeg tržišta, osiguranje održivog razvoja, proširenje prometne mreže u cijeloj Europi, maksimalno korištenje prostora, poboljšanje sigurnosti, te promicanje međunarodne suradnje. To su bitne sastavnice Lisabonske strategije i doprinosi Europske unije socijalnoj i teritorijalnoj koheziji.

#### Promet i logistika

- › zapošljava 10 mil. ljudi / 5% BDP-a
- › neophodan stup u cjelini za industriju i poljoprivredu (30% BDP-a)
- › važnosti prometnog sektora je porastao
- › razlozi: gospodarski rast, globalizacija i povećana konkurencija, out-sourcing, tvrtke specijalizirane, potrošačka potražnja
- › PRIJEVOZ je temelj za uspješno gospodarstvo
- › Povećanje učinkovitosti prometa i prometne infrastrukture korištenjem informacijskih sustava i tržišnih poticaja

#### 10 ciljeva prijevoza u EU za razdoblje 2030./2050.

1. Gradski prijevoz: preploviti konvencionalna vozila do 2030. i ukinuti ih do 2050.
2. 60% stakleničkih plinova u sektoru kopnenog prijevoza - 40% s niskim udjelom ugljika održivog goriva u zrakoplovstvu - 40% emisija do 2050. morem
3. Prijelaz 30% cestovnoga teretnog prijevoza na relacijama dužim od 300 km na druge načine prijevoza do 2030., a više od 50% do 2050.
4. Potpuno funkcionalna multimodalna TEN-T 'jezgrena mreža širom EU-a do 2030.
5. Utrostručiti duljinu brzih željezničkih mreža
6. Do 2050. spojiti sve zračne luke sa željezničkom mrežom i sve sustave željezničkog teretnog prometa sa sustavom unutarnjih plovnih putova



7. Inteligentni sustavi upravljanja: raspoređivanje SESAR do 2020., ERTMS, ITS
8. Do 2020. utvrditi okvir za europski multimodalni transport informacije, upravljanje i sustav plaćanja
9. Do 2050. gotovo nula smrtnih slučajeva u cestovnom prometu
10. Puna primjena principa “korisnik plaća” i “zagađivač plaća”

### **Predviđanja tehnološkog i infrastrukturnog razvoja**

Preuzimanjem novih tehnologija i načina rada u skladu s modernim tehnološkim i informatičkim dostignućima u L&P sektoru se ukazuju velike mogućnosti za otvaranje novih radnih mjesta i nove obrazovne programe. Jedan od primjera takvog napretka je implementacija NCTS-a u carinski sustav RH koji je smanjio potrebu za špediterskom djelatnošću, ali je, s druge strane, otvorio velike mogućnosti za novu djelatnost špeditera-logističara.

U uvjetima koje diktiraju količine roba i broj putnika Koridor X. je vrlo važan koridor za Hrvatsku. On je svojevremeno smatran „političkim koridorom“ s obzirom na to da je zbog ratnih operacija na području bivše Jugoslavije promet opao i taj se koridor zaobilazio. Dodatni problem bio je prolazak koridora kroz države (Hrvatska i Jugoslavija) koje još nisu bile uključene u program financijske potpore Europske Unije (PHARE) i ostale programe koji su nudili poticajna sredstva

pri pokretanju prometnih projekata. Navedeni je pravac od velikog značaja za cestovni promet, o čemu govori podatak da se godišnje iz Turske za Njemačku preveze 60 milijuna tona roba, dok se samo 1% tereta preveze željeznicom. Međutim, kako je prometovanje turskih kamiona Europom sve više limitirano, aktualizira se prijevoz kamiona željeznicom, u sklopu čega ovaj koridor postaje zanimljiv i kao željeznički koridor. On uključuje i dio željezničkog Koridora X., koji ide kroz Hrvatsku, u čemu i Hrvatske željeznice vide svoju veliku priliku. S tim u svezi se planira gradnja mreže intremodalnih logističkih središta s glavnim modulom na području Zagrebačke županije-Osim kopnenih Koridora V. i X., teritorijem Hrvatske prolazi i paneuropski Koridor VII. (Dunavski koridor) koji se kao plovidbeni put (kanal) Rajna – Majna – Dunav – Crno more ubraja među najveće europske prometne koridore. Vodena magistrala duga oko 3.500 km, od Roterdama do Suline na Crnom moru. prolazi kroz deset država s oko 500 milijuna ljudi. Otvaranjem toga plovidbenog puta došlo je do značajnih strukturnih promjena na europskom prometnom tržištu, budući da je stvorena pretpostavka da velik dio prijevoza masovnih tereta prijeđe sa željezničkog i cestovnog na riječni i kanalski prijevoz. U tom je kontekstu aktualna izgradnja kanala Dunav – Sava kojim se otvaraju velike mogućnosti razvoja P&L sektora u RH, ali i u čitavoj regiji. Time se navedeni kapaciteti oslobađaju za prijevoz visokovrijednih kontejniziranih tereta, što za razvitak i uvođenje komodalnih tehnologija u europskom prometnom sustavu ima pozitivno značenje. Sve ove infrastrukturne i tehnološke inovacije dovest će do rasta potreba za znanjima i kadrovima u sektoru prometa i logistike.

## Dodatak 4.

---

### Matrica kompetencija

Nalazi se u digitalnom obliku uz profil sektora.

## Dodatak 5.

---

### Analiza tehnološkog napretka kao podloga za planiranje kvalifikacija

U kontekstu daljnjeg razvoja prometnih i logističkih resursa, a shodno legislativi i planovima razvoja prometa i logistike Europske Unije, RH mora prije svega donijeti Strategiju razvoja prometa i logistike za razdoblje od 2012.-2022. godine. Prethodno je potrebno napraviti analizu prometnih i logističkih resursa u RH. S tim u svezi Sabor i Vlada RH moraju donijeti odluku o reviziji i uskladiti zakonske propise u cestovnom prijevozu. Potrebo je, naime, revidirati zakone koji se tiču prijevoza i prometa u cjelini u skladu s pozitivnim zakonskim iskustvima zemalja Europske Unije koje su smjernice EU usuglasile sa svojim gospodarskim resursima. Mnogi zakonski propisi pojedinih zemalja EU jednostavno su prepisani bez mogućnosti gospodarstvenika da o tome daju svoje meritorno mišljenje i zakonske norme prilagode uvjetima poslovanja u RH. Sve to mora biti preduvjet za realne planove školovanja novih generacija učenika i studenata u sektoru prometa. Isto je tako ključno kroz sustav cjeloživotnog učenja donijeti planove koji bi djelatnike svih životnih dobi uvijek držali u djelatnoj formi, spremne na izvršavanje svojih radnih zadataka sukladno zahtjevima novih trendova na tržištu usluga prometa i logistike. U izradu tih dokumenata, osim znanstvenih i stručnih resursa iz područja prometa i logistike, te birokratskih struktura vlasti, svakako bi trebalo uključiti i stručnjake Agencije za stručno obrazovanje, HHZ-a i ostale stručne i znanstvene suradnike.

RH u ovom području ima sigurno, s obzirom na svoj geoprometni položaj u Europskoj Uniji, velike mogućnosti da iskoristi sve svoje prometno - logističke resurse (riječne, pomorske i zračne luke, mrežu autocesta na koridorima V. i X., željeznicu, plovne putove i naftovode).

U svemu tome vrlo je važna i izgradnja budućih logističko-distributivnih središta kao generatora razvoja intermodalnog sustava prometa u RH koji otvara na tisuće i tisuće novih radnih mjesta u prometnoj struci.





