

Józef Bolesław Sowiński
Wyższa Szkoła Gospodarki
Fundacja Akademia Transportu

Aktualna sytuacja na rynku pracy w branży transportowej – wybrane problemy

Current situation on labour market in transport industry – selected issues

Zarys treści: Transport międzynarodowy stanowi bardzo istotny element gospodarki narodowej. Firmy transportowe w Polsce rozwijają się bardzo dynamicznie, jednak dalszy rozwój firm transportowych jest ograniczony z powodu braku dostatecznej liczby kierowców zawodowych. W artykule podjęto tematykę dotyczącą niezbędnych działań, jakie muszą być podjęte w celu zwiększenia liczby kierowców zawodowych.

Słowa kluczowe: transport drogowy, kierowca zawodowy, finansowanie szkoleń, prawo jazdy, kierowca z Ukrainy.

Abstract: International transport is a very important element of the national economy. Transport companies in Poland are developing very dynamically. However, the further development of transport companies is limited due to the lack of sufficient professional drivers. This article describes actions that are taken to increase the number of drivers.

Keywords: road transport, professional driver, training financing, driving license, driver from Ukraine.

Wstęp

Niniejsze opracowanie ograniczone zostało do problemów związanych z brakiem i pozyskiwaniem kierowców, ponieważ odpowiednia liczba kierowców determinuje funkcjonowanie transportu samochodowego w Polsce. Spostrzeżenia zawarte w tym opracowaniu wynikają z obserwacji autora jako praktyka w branży

transportowej. Celem niniejszej pracy jest przedstawienie problematyki aktualnego stanu liczebnego kierowców, wymagań związanych z zatrudnieniem oraz sposobu i warunków pozyskiwania kierowców.

Dla realizacji tak postawionego celu dokonano analizy podstawowych danych dotyczących liczby kierowców, kosztów szkolenia oraz stawianych wymagań. Jako metodę badawczą wykorzystano analizę danych empirycznych dostępnych w literaturze przedmiotu, statystyki GUS oraz obserwację sytuacji na badanym rynku. Jednak literatura odnosząca się do podjętego problemu badań jest ograniczona. Badania dotyczące rynku transportowego, jego podaży i popytu opracowane zostały przez A. Koźlak¹, E. Mendyka², R. Tomanka³, a infrastruktura transportowa opracowana została m.in. przez K. Wojewódką-Król⁴. Brakuje natomiast pozycji dedykowanych wyłącznie rynkowi pracy w transporcie drogowym. Transport samochodowy w Polsce rozwija się w ostatnich latach bardzo dynamicznie i obecnie obsługuje 25% przewozów międzynarodowych na obszarze Unii Europejskiej⁵. Na dynamiczny rozwój branży transportowej składają się następujące czynniki: zaangażowanie przedsiębiorców prowadzących firmy transportowe, ich kreatywność, odwaga w podejmowaniu decyzji inwestycyjnych, zakup samochodów ciężarowych, a także skuteczne radzenie sobie z bieżącymi trudnościami. Polscy przewoźnicy dysponują w większości nowoczesnym taborem (ciągnikami siodłowymi z naczepami). Obecnie problemem staje się brak dostatecznej liczby kierowców zawodowych z uprawnieniami do prowadzenia samochodów ciężarowych (kat C i C+E), a także do prowadzenia autobusów (kat. D i D+E).

1. Koszty szkolenia – bariera pozyskiwania kierowców

Aby uzmysłwić skalę problemu, należy przede wszystkim określić wielkość kosztów niezbędnych do uzyskania zawodowego prawa jazdy. Te koszty wiążą się z zakresem szkolenia na poszczególnych etapach. Są trzy etapy: uzyskanie prawa jazdy kat. B, następnie kat. C lub D oraz uzyskanie świadectwa kwalifikacji zawodowej. Wszystkie etapy kończą się egzaminami.

1 A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, WUG, Gdańsk 2010, s. 91-100.

2 E. Mendyk, *Ekonomika transportu*, WSL, Poznań 2009, s. 106-108.

3 R. Tomanek, *Funkcjonowanie transportu*, Wydawnictwo AE, Katowice 2004, s. 80.

4 W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król (red.), *Rozwój infrastruktury transportu*, WUG, Gdańsk 2002, s. 18-20.

5 D. Masajło, *Zawodowego kierowcę zatrudnię*, „Puls Biznesu”, nr 69/ 2018, s. 13.

Aby rozpocząć szkolenie na zawodowe prawo jazdy kategorii C lub D – każdy kandydat musi uzyskać wcześniej prawo jazdy kat. B, uprawniające do kierowania pojazdem do 3,5 tony DMC. Uzyskanie prawa jazdy kat. B to koszt z badaniami lekarskimi około 1500 zł. Następnie kandydat musi uzyskać prawo jazdy kat. C (dotyczy samochodów ciężarowych) i C+E (dotyczy samochodu ciężarowego z naczepą/przyczepą) lub kategorii D (dotyczy autobusów) i D+E (dotyczy autobusu z przyczepą). Uzyskanie prawa jazdy z badaniami lekarskimi i psychologicznymi kosztuje: dla kat. C około 2400 zł, a dla kat. C+E dodatkowo około 2100 zł. Ten wydatek rzędu 4500 zł nie jest jeszcze wystarczający, aby posiadacz takiego prawa jazdy mógł być zatrudniony na stanowisku kierowcy zawodowego. Kandydat na kierowcę zawodowego musi jeszcze uzyskać świadectwo kwalifikacji zawodowej. Szkolenie w zakresie kwalifikacji wstępnej (popularnie zwanej pełną) trwa 280 godzin, a w zakresie kwalifikacji wstępnej przyspieszonej trwa 140 godzin. Szkolenie 280 godzin obejmuje 260 godzin teorii, 16 godzin jazdy indywidualnej i 4 godziny zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych⁶. Koszt szkolenia trwającego 140 godzin z egzaminem, badaniami lekarskimi i psychologicznymi kształtuje się na poziomie 3500 zł w grupie 5-, 10-osobowej, a koszt szkolenia osoby na kwalifikację wstępną (280 godzin) wynosi około 5000 zł. Łączny koszt uzyskania zawodowego prawa jazdy to około 10 tys. zł. Oczywiście są to dane szacunkowe uśrednione.

2. Wymagania wobec kierowców zawodowych

Zgodnie z Ustawą o transporcie drogowym⁷ przedsiębiorca wykonujący przewozy drogowe może zatrudnić kierowcę, jeżeli osoba ta ukończyła 18 lat w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną (pełną), a dla kat. C1 lub C1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną. Przedsiębiorca może zatrudnić kierowcę, który ukończył 21 lat, w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną, a dla kat. C lub C+E, o ile uzyskał on kwalifikację wstępną przyspieszoną. Natomiast kierowca, dla którego wymagane jest

⁶ Rozdz. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy, Dz. U. nr 53, poz. 314.

⁷ Art. 39a Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2001, nr 125, poz. 1371).

posiadanie prawa jazdy kat. D lub D+E, a który ukończył kwalifikację wstępną przyspieszoną – musi mieć ukończone 23 lata. Wiek kandydata to jedno z kryteriów umożliwiające zatrudnienie kierowcy. Ponadto przedsiębiorca zamierzający zatrudnić kierowcę musi sprawdzić, czy kandydat do pracy na stanowisku kierowcy ma odpowiednie uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym, określone w Ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami⁸, czy uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną lub kwalifikację wstępną przyspieszoną i czy nie ma przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Co 5 lat kierowcy zawodowi muszą przedłużać ważność uprawnień poprzez ukończenie szkolenia okresowego trwającego 35 godzin oraz poddawać się badaniom lekarskim i psychologicznym (a powyżej 60. roku życia badania co 30 miesięcy). Kierowca wykonujący przewóz drogowy obowiązany jest uzyskać wpis do polskiego krajowego prawa jazdy, potwierdzający spełnienie wymagań (kod 95 w kolumnie 12 prawa jazdy).

3. Aktualne zapotrzebowanie na kierowców na rynku transportu drogowego

Dokładna liczba brakujących kierowców jest trudna do ustalenia, ponieważ nie ma jednego ośrodka, który zbierałby wszystkie informacje i nie wszyscy przewoźnicy zgłaszają swoje zapotrzebowania w tym zakresie. O ilości brakujących 100 tys. kierowców informowano we wrześniu 2017 r. na konferencji w Tęgoborzy, w której wzięło udział ponad 450 właścicieli firm transportowych⁹. W artykule D. Masajło pt. *Zawodowego kierowcę zatrudnię*¹⁰ podano, że według przewoźników w skali całego kraju czynnych zawodowo jest 600-650 tys.¹¹ kierowców zawodowych, a brakuje jeszcze około 100 tys. kierowców. Natomiast portal wyborcza.pl w dniu 11 kwietnia 2018 r. podaje, że w Polsce brakuje co najmniej 50 tys. kierowców ciężarówek¹². Rozpiętość szacowanej liczby brakujących kierowców jest duża, waha się pomiędzy 50 tys. a 100 tys. Jeżeli przyjmiemy, że brakuje minimum 50 tys. kierowców, co stanowi szacunkowo około 10% ogólnej

8 Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. 2017, poz. 978).

9 G. Ramza, *Polski transport pod znakiem zapytania*, Miesięcznik Transportu Drogowego i Spedycji „Polski Traker”, nr 10/2017, s. 34.

10 D. Masajło, *Zawodowego kierowcę zatrudnię*, op. cit., s. 13.

11 Ibidem, s. 34.

12 A. Kublik 28.02.2017 <http://wyborcza.pl/7,155287,21434417,brakuje-kierowcow-ciezarowek-bo-rzadzki-na-ich-nauke.html> dostęp 11.04.2018 r.

liczby kierowców – może to oznaczać, że nie jest w pełni wykorzystany potencjał polskich firm transportowych. Oznaczałoby to, że na 10 pojazdów jeden pojazd nie jest wykorzystywany z powodu braku kierowcy. Jednak nie jest to do końca prawdziwy obraz, ponieważ przewoźnicy rozwiązują problem niedoboru kierowców poprzez wydłużanie czasu pracy. Trzeba wziąć pod uwagę, że przepisy rozporządzenia UE 561/2006 ograniczają rygorystycznie czas prowadzenia pojazdu w ciągu doby, w ciągu tygodnia, a także w okresie dwóch tygodni. Czas pracy kierowcy jest rejestrowany przez tachograf cyfrowy lub analogowy i przewoźnik nie ma tu dużego pola manewru w zakresie wydłużania czasu prowadzenia pojazdu. Konsekwencją braku kierowców jest obniżony PKB branży transportowej.

Polscy przewoźnicy dysponują w większości nowoczesnym taborem (ciągnikami siodłowymi z naczepą). Pomimo dużej konkurencji ze strony przewoźników z innych krajów, trudności związanych z zastosowaniem reguły płacy minimalnej w Niemczech, Francji i innych krajach, a także zakazem wykorzystywania odpoczynku tygodniowego w kabinie pojazdu – polscy przewoźnicy utrzymują pozycję lidera na europejskim rynku przewozów międzynarodowych.

Według cytowanego artykułu, zamieszczonego w „Pulsie Biznesu” – rocznie około 35 tys. osób uzyskuje uprawnienia kierowcy zawodowego w wyniku zdanych egzaminów na kwalifikacje zawodowe, natomiast odchodzi z zawodu około 25 tys. kierowców. Ta nadwyżka 10 tys. kierowców nie jest w stanie uzupełnić braków w krótkim okresie. Przyjmując, że brakuje 50 tys. kierowców – to okres uzupełniania brakującej liczby kierowców zawodowych potrwa co najmniej 5 lat, a potrzeby przewoźników występują już dzisiaj. Jak temu zaradzić? Jakie są możliwości uzupełnienia brakującej ilości kierowców?

Dotychczasowa praktyka wskazuje, że są cztery możliwości rozwiązywania tego problemu:

- A. Finansowanie szkoleń przez zainteresowane firmy transportowe;
- B. Pozyskiwanie kierowców z Ukrainy;
- C. Szkolenie uczniów w szkołach zawodowych;
- D. Finansowanie szkoleń z innych źródeł.

Ad A. Finansowanie szkolenia kierowców przez zainteresowane firmy transportowe

Kierowcy samochodów ciężarowych w transporcie międzynarodowym osiągają relatywnie wysokie zarobki, nawet do 6-8 tys. zł (doświadczeni kierowcy

z odpowiednio długim stażem). Jest to istotny czynnik zachęcający do obierania drogi zawodowej w transporcie. Jednak ta zachęta nie wystarcza, ponieważ młody człowiek, aby stać się kierowcą zawodowym, musi pokonać kilka stopni szkolenia, ponosząc znaczne koszty. Koszty te kształtują się na poziomie 10 tys. zł. Młode osoby, które planują zostać kierowcą zawodowym, w większości przypadków nie są w stanie ponieść takich kosztów. Również firmy transportowe nie chcą finansować wydatków. Są jednak firmy, które z braku kierowców zmuszone są przystać na taką formę pozyskiwania pracowników. Najczęściej pracodawcy proponują własnym sprawdzonym pracownikom zaplecza technicznego zdobycie zawodowego prawa jazdy i kierują na kursy. Dodatkowo pracodawcy zabezpieczają się umową zobowiązującą pracownika do przepracowania minimum kolejnych trzech lat. W przypadku, gdy pracownik zwolni się przed upływem tego okresu – musi zwrócić pracodawcy koszty szkolenia. Cykl szkoleniowy dla osoby pracującej trwa około pół roku. Szybszym rozwiązaniem jest zatrudnienie kierowcy z Ukrainy, który posiada odpowiednie prawo jazdy. Jednak zatrudnienie kierowcy spoza Unii Europejskiej wymaga spełnienia określonych warunków. Problemy te zostały opisane poniżej.

Ad B. Pozyskiwanie kierowców z Ukrainy

Przedsiębiorcy nie mogą pozwolić sobie na to, aby zakupione pojazdy stały beczynnie na placu. Jest to istotne, gdy pojazd został zakupiony w kredycie lub jest wyleasingowany i co miesiąc muszą być spłacane raty. Ponadto przewoźnicy muszą realizować umowy przewozowe i potrzebują kierowców z uprawnieniami. Zatrudnienie kierowcy z Ukrainy jest koniecznością, pomimo że istnieją problemy: językowe, brak zaufania w prawdziwe umiejętności kierowcy, ryzyko porzucenia pracy i małe są możliwości wygzekwowania pokrycia ewentualnych strat spowodowanych przez kierowcę. Według informacji otrzymywanych od przedsiębiorców, zdarza się, że kierowca z Ukrainy nie ma żadnej praktyki, bo ma świeżo ukończony kurs. Nie można go samodzielnie wysłać w trasę. Jednak przedsiębiorcy decydują się na zatrudnienie kierowcy z Ukrainy, ponieważ nie mają innego wyjścia.

Aby zatrudnić obcokrajowca, pracodawca musi pokonać uciążliwą drogę administracyjnych procedur. Podstawą jest uzyskanie dokumentu, który nazywa się *świadectwo kierowcy*. Dla kierowcy niebędącego obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej świadectwo kierowcy jest potwierdzeniem spełnienia wymagań uprawniających do pracy w Polsce. Świadectwo kierowcy może uży-

ską osobą posiadającą prawo jazdy wydane przez państwo trzecie, wykonująca lub zamierzająca wykonywać przewóz drogowy rzeczy na rzecz przedsiębiorstwa mającego siedzibę na terytorium Polski. Kierowcy niebędącemu obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, który uzyskał kwalifikację wstępną lub ukończył szkolenie okresowe i ubiega się o wpis do prawa jazdy potwierdzający spełnienie wymagań – właściwy starosta ze względu na miejsce zamieszkania wymienia posiadane zagraniczne prawo jazdy na polskie prawo jazdy, dokonując jednocześnie wpisu potwierdzającego spełnienie wymagań¹³. Dodatkowym bardzo ważnym warunkiem wymiany prawa jazdy jest złożenie przez przedsiębiorcę oświadczenia o zatrudnieniu lub nawiązaniu współpracy z tym kierowcą, który będzie wykonywał lub wykonuje przewozy drogowe na jego rzecz. Wymagania uznaje się za spełnione, jeżeli osoba ta posiada w prawie jazdy lub w karcie kwalifikacji kierowcy aktualny wpis potwierdzający ukończenia kwalifikacji wstępnej lub szkolenia okresowego w innym państwie członkowskim UE, kraju EFTA lub Konfederacji Szwajcarskiej. Ustawa o transporcie drogowym określa szczegółowo warunki wydania świadectwa kierowcy. Główny Inspektor Transportu Drogowego, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje albo odmawia wydania świadectwa. Może również cofnąć lub zmienić świadectwo kierowcy. Ważne jest, że świadectwo wydawane jest na wniosek przedsiębiorcy, posiadającego licencję wspólnotową. Wniosek składany może być w formie papierowej lub w formie elektronicznej. Ponadto każdy kierowca z Ukrainy, aby mógł pracować w Polsce i jeździć za granicę – musi otrzymać tzw. zaświadczenie A1, które potwierdza, że będą odprowadzane składki na ubezpieczenia społeczne. Załatwienie wszystkich spraw jest bardzo uciążliwe i czasochłonne zarówno dla kierowcy, jak i dla przedsiębiorcy. Bardzo ważne jest uproszczenie procedur i skrócenie czasu oczekiwania na uzyskanie zezwolenia na pobyt i pracę cudzoziemca. Ciągle brakuje pełnej informacji na temat praw i obowiązków obcokrajowców w Polsce. Również pracodawcy potrzebują konkretnych i łatwo dostępnych informacji na temat legalnego zatrudnienia cudzoziemców.

Ad C. Szkolenie młodzieży w szkołach zawodowych

Szkolnictwo zawodowe po wielu latach nieobecności wraca, ponieważ dostrzeżono lukę, jaka wytworzyła się na rynku pracy. Uzupełnienie braku kierowców poprzez tworzenie szkół zawodowych o kierunku „kierowca-mechanik” jest dobrym pomysłem, ale uzupełnienie braków na rynku stanowi długotrwały,

13 Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2001, nr 125, poz. 1371).

kilkuletni proces. Na wspomnianej wcześniej konferencji (w cytowanym artykule G. Ramzy *Polski transport pod znakiem zapytania*) – jednym z głównych tematów było: „Szkolnictwo zawodowe kierowców podstawą bezpieczeństwa w transporcie drogowym”. Pozyskanie kierowców poprzez szkoły zawodowe (branżowe) jest bardzo korzystne, zwłaszcza dla młodzieży z rodzin niezamożnych. Problemem nie jest też wiek, ponieważ szkolenie można rozpocząć już od pierwszej klasy szkoły zawodowej. W 2015 r. do szkół wrócił zawód „kierowca-mechanik” i od tego czasu w całej Polsce powstało już ponad 150 klas o tym profilu. Jednak żadna szkoła zawodowa ani technikum nie kształcą kierowców kategorii C, C+E oraz D. Podstawa programowa daje szkołom możliwość kształcenia wyłącznie kierowców z kategorią B prawa jazdy¹⁴. Ważne jest wprowadzenie do podstawy programowej treści z zakresu przygotowania do uzyskania prawa jazdy kategorii C. Związek Miast Polskich, zaniepokojony brakiem kierowców autobusów proponuje, by szkoły branżowe I stopnia kształciły kierowców-mechaników w kierunku uzyskania uprawnień na prawo jazdy kategorii C, natomiast by szkoły branżowe II stopnia kształciły techników transportu drogowego z kategorią C+E oraz D prawa jazdy¹⁵. Ponieważ szkolenie na kwalifikację wstępną przewiduje 280 godzin zajęć teoretycznych i praktycznych – trudno będzie spełnić ten warunek w toku nauczania, a bez kwalifikacji wstępnej nie można uzyskać uprawnień kierowcy zawodowego. Należy wyrazić nadzieję, że w obliczu konieczności uzupełnienia brakującej ilości kierowców zawodowych – odpowiednie władze państwowe zrobią wszystko, aby te problemy były możliwie szybko rozwiązane.

Ad D. Finansowanie szkoleń z innych źródeł

Kolejnym sposobem rozwiązania problemu braku kierowców na rynku pracy jest wykorzystywanie Krajowego Funduszu Szkoleniowego, którym dysponują powiatowe urzędy pracy. Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy określa zadania państwa w zakresie promocji zatrudnienia, łagodzenia skutków bezrobocia oraz aktywizacji zawodowej¹⁶. Fundusz wspiera pracodawców chcących inwestować w kapitał ludzki. Pracodawcy oraz pracownicy, którym zależy na szkoleniu lub innej formie podnoszenia

14 Apel Związku Miast Polskich o pilne stworzenie dwustopniowego systemu kształcenia kierowców, https://zmpd.pl/aktualnosc.php?akt_id=1506 dostęp: 12.04.2018 r.

15 Więcej kierowców autobusów <http://www.zmp.poznan.pl/aktualnosci/wiecej-kierowcow-autobusow>, dostęp 12.04.2018 r.

16 Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy.

kompetencji, mogą zgłosić się do urzędu pracy o pomoc w finansowaniu. Urząd w ramach środków z Krajowego Funduszu Szkoleniowego może sfinansować koszty kursów, studiów podyplomowych oraz egzaminów umożliwiających uzyskanie dokumentów potwierdzających nabycie umiejętności, kwalifikacji lub uprawnień zawodowych. Maksymalna wysokość przyznanych środków na pokrycie kosztów podnoszenia kwalifikacji uzależniona jest od wielkości przedsiębiorstwa. W przypadku mikroprzedsiębiorstw (mniej niż 10 pracowników) starosta może sfinansować 100% poniesionych kosztów, nie więcej jednak niż do wysokości 300% przeciętnego wynagrodzenia. To oznacza, że maksymalnie można otrzymać ponad 12 tys. zł dofinansowania. Pozostałe przedsiębiorstwa mogą otrzymać dofinansowanie w wysokości 80% poniesionych kosztów, ale tylko do wysokości 300% przeciętnego wynagrodzenia. Z ww. Funduszu są obecnie finansowane również szkolenia kierowców zawodowych. Jednakże w stosunku do potrzeb – środki, którymi dysponuje Fundusz, są niewystarczające. Powiatowe urzędy pracy są „zawalone” wnioskami zainteresowanych osób i firm. Fundusze „rozchodzą się” w kilka godzin od chwili uruchomienia każdej transzy. Również samorządy zaczynają dofinansowywać szkolenia w ramach regionalnych programów operacyjnych.

Podsumowanie

Wszystkie opisane powyżej działania są konieczne, chociaż bardzo spóźnione. Branża transportowa od kilku lat sygnalizowała problem braku kierowców na rynku pracy. Dopiero w ostatnich latach pod naciskiem organizacji branżowych, szczególnie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Warszawie, problem ten przebija się do odpowiednich ministerstw i do parlamentarzystów. Ministerstwo Edukacji Narodowej pod naciskiem branży zaczyna pracować nad zmianami w podstawie programowej szkolenia kierowców. Chętnych do zawodu kierowcy nie brakuje, ale potrzebne są pieniądze. Jeżeli przyjmemy, że w Polsce brakuje 50 tys. kierowców, a wyszkolenie jednego kierowcy kosztuje 10 tys. zł, to na szkolenie zaprezentowanej liczby kierowców potrzebne są środki finansowe na poziomie 500 mln zł.

Bibliografia

Apel Związku Miast Polskich o pilne stworzenie dwustopniowego systemu kształcenia kierowców, https://zmpd.pl/aktualnosc.php?akt_id=1506 dostęp: 12.04.2018 r.

Koźlak A., *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, WUG, Gdańsk 2010.

Kublik A., *W Polsce brakuje 50 tys. kierowców ciężarówek. Rząd skąpi na naukę tego zawodu*; <http://wyborcza.pl/7,155287,21434417,brakuje-kierowcow-ciezarowek-bo-rzad-skapi-na-ich-nauke.html> dostęp: 11.04.2018 r.

Mendyk E., *Ekonomika transportu*, WSL, Poznań 2009.

Masajło D., *Zawodowego kierowcę zatrudnię*, „Puls Biznesu”, nr 69/2018, s. 13.

Ramza G., *Polski transport pod znakiem zapytania*, Miesięcznik Transportu Drogowego i Spedycji „Polski Traker”, nr 10/2017, s. 34.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy, Dz. U. nr 53, poz. 314.

Tomanek R., *Funkcjonowanie transportu*, Wydawnictwo AE, Katowice 2004.

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Dz. U. 2001, nr 125, poz. 1371.

Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy, Dz. U. 2004, nr 99, poz.1001.

Więcej kierowców autobusów <http://www.zmp.poznan.pl/aktualnosci/wiecej-kierowcow-autobusow>, dostęp: 12.04.2018 r.

Wojewódzka-Król K. (red.), *Rozwój infrastruktury transportu*, WUG, Gdańsk 2002.