

A.Grudniok: doszktałanie kierowców zawodowych musi być obligatoryjne

Z roku na rok rośnie liczba ciężarówek na naszych drogach i – niestety – ilość niebezpiecznych zdarzeń, kolizji, wypadków śmiertelnych, w których uczestniczą kierowcy tych pojazdów. Wielu doświadczonych kierowców rozpoczyna pracę za granicą, a na ich miejsce przychodzą nowi, nie zawsze odpowiednio przygotowani do zawodu. Dlatego coraz większego znaczenia nabiera nie tylko właściwe kształcenie „od zera” nowych kadr kierowców ciężarówek, ale ciągłe doskonalenie umiejętności praktycznych i wiedzy teoretycznej już podczas wykonywania pracy. A jak kształtuje się poziom przygotowania do zawodu u kierowców przemierzających nasze trasy wzdłuż i w szerz? Nierzadko kiepsko. Potwierdzają to m.in. obserwacje prezesa firmy KADRY POLSKIE Sp. z o.o. z Opolą, Andrzeja Grudnioka, który organizuje jedne z pierwszych w Polsce darmowych szkoleń EUROkierowcy, podnoszących kwalifikacje kierowców zawodowych z terenu Opolszczyzny.

Iwo Nowak: Do jakiego stopnia występuje w Polsce konieczność doszktałania już pracujących kierowców i osób zajmujących się szeroko rozumianym transportem – pod względem teoretycznym i praktycznym?

Andrzej Grudniok: Obecnie ośrodki doszktałania kierowców organizują raczej kursy doskonalenia zawodowego połączone z uzyskaniem odpowiednich kwalifikacji. Mało organizuje się szkoleń uzupełniających wiedzę kierowców, takich jak np. szkolenia EUROkierowcy. Konieczność doszktałania kierowców zawodowych powinna stać się obligatoryjna. Kierowcy zawodo-

wi niechętnie uczestniczą w szkoleniach. Powód – ciągła jazda i brak czasu. Korzystają bardziej ze szkoleń, na których uzyskują uprawnienia potwierdzone egzaminem państwowym.



Prezes Andrzej Grudniok

(Fot. I. Nowak)

I.N.: Jaka powinna być częstotliwość szkoleń z uwagi na np. zmieniające się regulacje prawne i wchodzenie na rynek nowszych rozwiązań technicznych w zakresie sprzętu oraz urządzeń transportowych?

A.G.: Minimum raz na trzy lata, tak jak jest np. w Austrii i Niemczech. Regulacje prawne często się zmieniają, a np. przepisy dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych bardzo często się nowelizuje. Komunikacja pomiędzy kierowcą a dysponentem staje się powoli bardzo zaawansowana technicznie. Kierowca ma już do dyspozycji systemy nawigacji, nowe tachografy

cyfrowe, urządzenia rejestrowania swego czasu pracy. To wszystko zmusza ośrodki szkoleniowe do przekazywania coraz więcej informacji kierowcom zawodowym.

I.N.: Jaki wpływ na intensyfikację organizacji szkoleń mają fundusze unijne? Czy środki krajowe nie są wystarczające?

A.G.: Finansowanie szkoleń w dużej mierze odbywa się przez fundusz europejski. Wiele ośrodków składa wnioski o dotacje na ten cel, przez co większość szkoleń z funduszy unijnych jest po prostu za darmo. Są też organizowane przez akademie bezpiecznej jazdy szkolenia komercyjne dla kierowców, za które trzeba czasem sporo zapłacić. Z założenia kierowca zawodowy płaci tylko za te szkolenia, na których uzyskuje potrzebne jemu kwalifikacje zawodowe. Najbardziej przydatne dla kierowcy to szkolenia z przepisów ADR

I.N.: Na ile udaje się ograniczyć liczbę wypadków, kolizji i zwiększyć tym samym bezpieczeństwo na drogach dzięki prowadzonym szkoleniom?

A.G.: Trudno to oszacować w liczbach bezwzględnych. Szkolenia różnie wpływają na psychikę kierowców oraz bezpieczeństwo jazdy. Jednak większość z nich obiecuje zmiany, które będą widoczne w czasie jazdy. Z doświadczenia wiemy, że np. po szkoleniu gdzie pokazujemy wypadki i konsekwencje nie zapinania pasów bezpieczeństwa, większość stwierdza, że już nigdy nie zapomni o zapięciu pasa. To już coś.



Fot. 1. Praktyczna część szkolenia już na torze

(Fot. I. Nowak)

I.N.: *Jaki jest poziom wiedzy fachowej polskich kierowców i osób zajmujących się zawodowo transportem?*

A.G.: Wiedza naszych kierowców ogólnie jest bardzo „urozmaicona”. Większość zawodowców uważa się po prostu za najlepszych. Każdy chwali się milionami przejechanych kilometrów i rutyną, która nie zawsze idzie w parze z bezpieczeństwem. Uważam, że polscy kierowcy umieją mniej, niż twierdzą. To źle, bo za granicą nawet mistrz kierownicy nigdy nie odmówiłby udziału w szkoleniu. W Polsce sprawa niekiedy wygląda zupełnie inaczej. Spotykaliśmy się w trakcie organizowanych szkoleń nawet z takimi przypadkami, gdy pracujący już zawodowo kierowca dziwił się, że nie może prowadzić legalnie ciężarówki na autostradzie w Polsce z prędkością 130 km/h. Są też i tacy, którzy w testach jeszcze przed szkoleniem, na 16 pytań z zakresu przecież swojej działalności, dają tylko trzy poprawne odpowiedzi...

I.N.: *Co należałoby rozwinąć, zmienić, a co zostawić w zakresie prowadzonych obecnie szkoleń oraz na ile są przydatne u nas w tym zakresie wzorce zagraniczne?*

A.G.: Powinno zadziałać prawo i nasze ustawodawstwo, które wprowadzałoby obowiązek uczestnictwa w szkoleniach dla kierowców zawodowych co jakiś czas. To – moim zdaniem – spowoduje w znacznym

stopniu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na naszych drogach. Ponadto pewnej poprawy wymagają przepisy prawa ruchu drogowego: postulowałbym m.in. wprowadzenie jeszcze bardziej rygorystycznego postępowania z pijanymi kierowcami. Osobną sprawą to większa dbałość przez powołane do tego instytucje i organa o nasze drogi, których odpowiedniej jakości mamy jak na lekarstwo. Szkolenia, takie jak EUROkierowca, wpisują się doskonale w działania, podejmowane na rzecz polepszenia się stanu bezpieczeństwa polskiego transportu i zarazem transportu w Polsce, upowszechniając potrzebną wiedzę na poziomie europejskim i jednocześnie monitorując na bieżąco krajowe potrzeby edukacyjne w tym zakresie.

I.N.: *Dziękuję za rozmowę.*



Fot. 2. Kierowcy pod okiem instruktorów sprawdzali swe umiejętności w praktyce

(Fot. I. Nowak)