



Srednja šola za storitvene dejavnosti in logistiko

POKLICNI VOZNIK – IZZIV ALI DELO?

(RAZISKOVALNA NALOGA)

Avtorji:

Aljaž ZLODEJ, 4.P1

Manja KOŠEC, 4.P1

Ilma HADŽIAGANOVIĆ, 4.P1

Mentorica:

Univ. dipl. inž. Ksenja ROŽANSKI FIDLER

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, 2023

IZJAVA*

Mentor/-ica KSENJA ROŽANSKI FIDLER v skladu z 20. členom Pravilnika o organizaciji mladinske raziskovalne dejavnosti »Mladi za Celje« Mestne občine Celje, zagotavljam, da je v raziskovalni nalogi z naslovom POVLICNI VOZNIK - IZZIV ALI DELO? katere avtor/-ica je ALJAŽ ZLODES, MANJA KOŠEC, ILMA HADŽIAGANOVIĆ:

- besedilo v tiskani in elektronski obliki istovetno,
- pri raziskovanju uporabljeno gradivo navedeno v seznamu uporabljene literature,
- da je za objavo fotografij v nalogi pridobljeno avtorjevo dovoljenje in je hranjeno v šolskem arhivu,
- da sme Osrednja knjižnica Celje objaviti raziskovalno nalogo v polnem besedilu na knjižničnih portalih z navedbo, da je raziskovalna naloga nastala v okviru projekta Mladi za Celje,
- da je raziskovalno nalogo dovoljeno uporabiti za izobraževalne in raziskovalne namene s povzemanjem misli, idej, konceptov oziroma besedil iz naloge ob upoštevanju avtorstva in korektnem citiranju,
- da smo seznanjeni z razpisni pogoji projekta Mladi za Celje.

Celje, 4. 4. 2023



Podpis mentorja

Ksenja Rožanski Fidler

Podpis odgovorne osebe

Sanja Silant

*

POJASNILO

V skladu z 20. členom Pravilnika raziskovalne dejavnosti »Mladi za Celje« Mestne občine Celje je potrebno podpisano izjavo mentorja (-ice) in odgovorne osebe šole vključiti v izvod za knjižnico, dovoljenje za objavo avtorja (-ice) fotografskega gradiva, katerega ni avtor (-ica) raziskovalne naloge, pa hrani šola v svojem arhivu.

Povzetek

V naši raziskovalni nalogi smo se osredotočili na problem pomanjkanja poklicnih voznikov in poskušali osvetliti motivacijo za opravljanje njihovega dela. Izpostavili smo glavne ovire, s katerimi se poklicni vozniki srečujejo vsakodnevno - kot so izpolnjevanje dokumentacije, skrb in odgovornost za tovor in potnike, majhno plačilo kljub večurnemu sedenju za volanom ... in še več razlogov, kateri odvrčajo bodoče voznike od izbire te kariere. V zadnjih letih se je ta poklic razširil izključno zato, ker mlade privlači denar, ki ga dobijo za opravljanje tega dela. Na podlagi našega zanimanja za ta poklic smo se odločili postaviti vprašanja in zbrati odgovore od poklicnih voznikov, da bi dobili rezultate, ali so naše teorije pravilne ali ne.

Summary

In our research paper we focused on the problem of shortage of professional drivers and tried to enlighten the motivation for doing their work. We pointed out the main obstacles from which the professional drivers encounter on a daily basis like filling out paperwork, care and responsibility for cargo and passengers, low pay despite sitting behind the wheel for hours, this and more reasons that discourage future drivers from choosing this career. In recent years, this profession has expanded only because young people are attracted by the money that they get for doing this line of work. Based on our interest in this profession, we decided to ask the questions and gather the answers from professional drivers to get the results to see, if our theories were true or not.

Kazalo vsebine

Povzetek.....	2
Summary.....	2
Kazalo vsebine	3
Kazalo slik	5
Kazalo grafikonov.....	6
Kazalo tabel	6
1 UVOD.....	7
1.1 Opredelitev problema	8
1.2 Nameni in cilji raziskovalne naloge	9
1.3 Metode dela	9
1.4 Postavitev hipotez	10
2 ZGODOVINA POKLICA VOZNIKA.....	11
2.1 Voznik motornih vozil.....	12
2.2 Poklicni vozniki danes	12
2.3 Izobraževalni program za poklicnega voznika v Celju.....	14
3 ZAKONODAJA S PODROČJA POKLICNIH VOZNIKOV	16
3.1 Zakon o voznikih	16
3.2 Kategorije voznških izpitov	17
3.3 Zakon v vozilih	19
3.4 Zakon o pravilih cestnega prometa.....	20
4 KOLEKTIVNA POGODBA O POKLICU VOZNIKA.....	22
4.1 Temeljna poklicna kvalifikacija	23
4.1.1 Tahograf.....	24
5 ANKETA POKLICNIH VOZNIKOV	25
5.1 Analiza ankete	25
6 RAZPRAVA.....	48

6.1	Opredelitev hipotez.....	48
7	ZAKLJUČEK	52
8	VIRI IN LITERATURA.....	54
9	PRILOGA	56

Kazalo slik

Slika 1: Volan tovornjaka	7
Slika 2: Delovni prostor voznika	8
Slika 3: Kategorije vozil	16
Slika 4: Tovorno vozilo	19
Slika 5: Varnost v prometu	20
Slika 6: Tahograf	24

Kazalo grafikonov

Grafikon 1: Kako dolgo se že ukvarjate s tem poklicem?	26
Grafikon 2: Koliko delodajalcev ste že zamenjali do sedaj?	27
Grafikon 3: Katero stopnjo izobrazbe imate?	28
Grafikon 4: Smer izobrazbe	30
Grafikon 5: Koliko ur na teden opravite?	31
Grafikon 6: Katero kategorijo izpita imate?	33
Grafikon 7: Ali imate kodo 95?	34
Grafikon 8: Če je vaš odgovor DA, kateri sklop teme kode 95 je pri vašem poklicu najbolj koristen?	35
Grafikon 9: Kaj pogrešate pri kodi 95?	37
Grafikon 10: Ali se pri opravljanju vašega poklica počutite odgovorne za tovor/potnike?	38
Grafikon 11: Ali ste zadovoljni z vašim poklicem?	40
Grafikon 12: Zakaj ste se odločili za poklic voznika?	42
Grafikon 13: Kaj je po vašem mnenju izziv pri opravljanju poklica voznik?	43
Grafikon 14: Ali se vam zdi smiselno, da bi uvedli 3-letni izobraževalni program za poklic <i>Voznika</i> ?	45
Grafikon 15: Katerega spola ste?	46
Grafikon 16: Koliko ste stari?	47

Kazalo tabel

Tabela 1: Kandidati izobraževanja poklicnega voznika v srednji šoli Borisa Kidriča	15
--	----

1 UVOD

Ali je poklic voznika dejansko delo ali bolj izziv? Vse večje je povpraševanje po poklicnih voznikih, saj danes brez cestnega prevoza, ki je hkrati prevoz od vrat do vrat, ne moremo opravljati vsakodnevnih logističnih storitev.

Zaradi težavnosti poklica voznika je danes le ta v deficitu (zdravstveni problemi, preveliko delovnih ur, pomanjkanje počitka, odgovornost, stres ...).

Čeprav je to bilo prej bolj »moško« delo, ga danes opravljajo tudi ženske. V raziskovalni nalogi bomo predstavili tudi naraščajoče število žensk v tej stroki in njihove razloge zakaj so se odločile za opravljanje tega poklica.

Naša raziskovalna naloga temelji na raziskavi opravljanja poklica voznika. Ljudem v tem poklicu dvigne motivacijo večinoma samo vsota denarja, ki jo dobijo za opravljanje svojega dela. Poglobili smo se tudi v zakone in na splošno v samo življenje voznikov in njihove težave pri delu ter kaj jih žene, da svoj poklic opravljajo vsak dan.



Slika 1: Volan tovornjaka
Vir: Lasten

1.1 Opredelitev problema

Z leti se je poklic voznika zelo razširil. Moški, in prav tako ženske, so začeli vse bolj spoznavati to naporno in zahtevno delo. Vendar so sčasoma ljudje ugotovili, da to ni le osemurno sedenje v prevoznem sredstvu, ampak da vključuje še mnogo drugih odgovornosti.

Vsakodnevno se posameznik v tem poklicu sooča z različni izzivi, se nauči marsičesa novega ter začne sprejemati delo z veseljem in radostjo, da ga opravi po svojih najboljših močeh.

Vsak poklic se srečuje z izzivi in težavami, ki jih je potrebno rešiti za uspešno opravljeno delo. Poklic voznika je eden izmed deficitarnih poklicev; predvsem zaradi narave dela, ki je zelo razgibana (nenehno potovanje, mednarodni tranzit ...) ter hkrati monotona (večurno sedenje za volanom, odsotnost od doma ...). Poleg posebnosti tega poklica pa zahteva to delo tudi poznavanje več različnih področij stroke. Od poznavanja poti in tovora, do odgovornosti za tovor in potnike, poznavanje prometne signalizacije ter pravil in zakonov, katere mora kot poklicni voznik upoštevati za varnost tako sebe kot tudi za tovor in potnike ter ostale udeležence v prometu. Poleg tega se od njega zahteva, da zna izpolnjevati pomembno dokumentacijo ter navsezadnje opraviti izpit za kategorijo, katero od njega zahteva delodajalec. Velikokrat je za opravljanje poklica voznika zahtevana tudi temeljna poklicna kvalifikacija.



Slika 2: Delovni prostor voznika
Vir: Lasten

1.2 Nameni in cilji raziskovalne naloge

Namen naše raziskovalne naloge je, da s pomočjo ankete, katero smo razdelili med poklicne voznike, predstavimo glavne razloge za pomanjkanje le teh. Poleg tega smo izpostavili področja znanj, ki bi jih v prihodnje lahko tudi s pomočjo izobraževalnega programa *Poklicni voznik* omogočili bodočim voznikom.

Cilj naše raziskovalne naloge je spoznati poklic voznika podrobneje, razumeti njihov delovni čas, navade, potrebe ter potrebna znanja za opravljanje njihovega poklica, obenem pa želimo to delo predstaviti širši javnosti.

1.3 Metode dela

V prvem, teoretičnem, delu raziskovalne naloge smo se osredotočili predvsem na zbiranje, prebiranje in združevanje različne strokovne literature. Večji del pridobljenih informacij smo pridobili predvsem iz internetnih virov, saj je poklic voznika premalo omenjen v knjigah, prebrali in povzeli pa smo tudi zakonodajo. V teoretičnem delu smo uporabili naslednje metode:

- ✓ analitično metodo (metoda razčlenjevanja na posamezne dele),
- ✓ metodo deskripcije (metoda opisovanja posameznih pojmov),
- ✓ komparativno metodo (metoda primerjave) in
- ✓ metodo kompilacije (metoda uporabe izpiskov, citatov, navedba drugih avtorjev).

V drugem, praktičnem, delu smo se osredotočili na anketni vprašalnik, ki temelji na podatkih, na podlagi katerih smo podrobneje spoznali, kaj poklicni vozniki menijo o svojem poklicu, zakaj so si izbrali ta poklic, kaj jih motivira za opravljanje svojega dela ter nenazadnje, želeli smo izvedeti, katero šolo so zaključili. Z ostalimi vprašanji pa smo se osredotočili predvsem na poznavanje zakonodaje o motornih vozilih in vozniku. Anketni vprašalnik je sestavljen iz petnajstih vprašanj zaprtega tipa in enega vprašanja odprtega tipa. Anketni vprašalnik nam je omogočil vpogled v delo poklicnih voznikov, osvetlil njihovo motivacijo za opravljanje tega dela ter predstavil glavne težave, s katerimi se srečujejo pri svojem delu.

1.4 Postavitev hipotez

Za našo raziskovalno nalogo smo si določili hipoteze, katere želimo skozi analizo anket, teoretičnega in praktičnega dela ovrednotiti.

V nalogi smo se osredotočili predvsem na motivacijo voznikov, zakonodajo, na kateri temelji poklic voznika, temeljno poklicno kvalifikacijo, izobrazbo in ostalo.

Ankete smo v fizični obliki razdelili med voznike tako tovornih vozil kot tudi med voznike avtobusov v različnih prevoznih podjetjih. Na podlagi danih odgovorov in naše nadaljnje raziskave poklica voznika smo želeli naše hipoteze z resničnimi in dokazljivimi podatki potrditi oziroma zavreči.

HIPOTEZA 1: Večina poklicnih voznikov nima predhodne strokovne izobrazbe za opravljanje tega poklica.

HIPOTEZA 2: Glavno vodilo za opravljanje tega poklica je denar.

HIPOTEZA 3: Poklicnim voznikom je znanje kode 95 pomembno.

HIPOTEZA 4: Večina anketirancev je zadovoljna s svojim poklicem.

HIPOTEZA 5: Za opravljanje poklica voznika je smiselno uvesti izobraževalni program *Poklicni voznik*.

2 ZGODOVINA POKLICA VOZNIKA

Cestni promet je že od nekdaj pomemben del gospodarske dejavnosti. Omogoča prevoze tako blaga kot tudi ljudi, kar posledično pomeni zagotavljanje osnovnih življenjskih potreb po dobrinah in mobilnosti.

Za delovanje cestnega prometa kot ga poznamo danes, je bilo v preteklosti potrebno kar nekaj izumov in posegov v naravno okolje. Med pomembnejše izume, ki so sprožili industrijsko revolucijo in zaznamovali začetek modernega prometa, zagotovo štejemo *parni stroj*. Parni stroj je veljal kot zgodovinski dosežek industrijske revolucije. Uporabljali so ga tako v železniškem kot tudi rečnem prometu. Njegova pglavitna prednost je bila v omogočanju prevoza večjih količin tovora in potnikov hkrati. Wattu je namreč uspelo doseči, da parni stroj deluje pri enaki temperaturi, kar je povzročilo večjo učinkovitost in boljše delovanje stroja.¹

Razvoj motorjev na notranje zgorevanje se je začelo že pred več kot 200 leti, ko so izumitelji ter inženirji naredili prve različice motorjev. Skozi leta so se motorji na notranje zgorevanje izpopolnjevali predvsem s tehnološkega vidika, saj omogočajo, da ustvarjajo toploto in njeno pretvorbo v mehansko delo v istem prostoru. Veliki napredek je bil leta 1860, ko je francoski izumitelj Etienne Lenoir zgradil prvi motor, ki je deloval na notranje zgorevanje s pogonom na svetilni plin in je imel približno 3 % izkoristka. Bil je namreč eden izmed prvih, ki je bil funkcionalen. Vendar pa je motor imel pomanjkljivosti. Kljub manjši velikosti in teži, motor ni bil uspešen zaradi premajhne moči. Sedem let kasneje sta inženirja August Otto in Langen prikazala izboljššan motor na notranje zgorevanje na svetovni pariški razstavi, kateri je imel približno 9 % izkoristka. Kmalu zatem je Otto leta 1876 izdelal prvi delujoč motor na plin s štiritaktnim delovanjem, katerega takti motorja so imeli vlogo sesanja, kompresije, ekspanzije ter izpuha. Ta je imel delovni izkoristek že kar 15 %. Po letu 1880 so se motorji začeli razvijati, vozila pa so dobivala svojo pravo obliko. Leta 1897 je podjetje MAN izdelalo prvi dizelski motor, ki je bil sposoben za delovanje, leta 1923 pa je bil izdelan prvi tovornjak v tovarni Benz-MAN, ki je imel vgrajen dizelski motor.²

¹ Povzeto po: <https://seguidores.online/sl/quien-invento-la-maquina-de-vapor/>, dostop 19. 10. 2022

² Motorno vozilo, 2022, 11

2.1 Voznik motornih vozil

Preteklost

Prvi poklicni voznik je pogojen s prvim prevoznim sredstvom – avtomobilom. Na ozemlju sedanje Slovenije je to bil Joško Bernik, ki je za barona Antona Codellija leta 1898 vozil takrat prvi osebni avtomobil znamke Benz comfortable. Avto je bil kupljen na Dunaju in pripeljan v Ljubljano brez voznškega izpita, kateri v tem obdobju ni bil zakonsko predpisan, saj je bila celotna avtomobilska industrija in tovrstni poklic šele v nastajanju. Izpit je Bernik opravil kasneje, ko je že bil poklicni voznik na Dunaju. Ostali poklicni vozniki v tem časovnem obdobju so prav tako bili predvsem osebni šoferji, ki so prevažali svoje bogate stranke. Čeprav so se kasneje imeli za poklicne voznike, so to bili povoji osnove uveljavljanja tega poklica.³

Sedanjest

Voznik tovornega vozila dela predvsem kot voznik za gradbene namene, v špediciji ali pri prevozu potnikov in tovara v tujino. Naziv poklicnega voznika vključuje voznike avtobusa, tovornjaka, taksija ali pa voznike prevoza za osebne potrebe (lahko tovornih vozil, težkih tovornih vozil, osebnih avtomobilov ...). V preteklosti so potekala različna izobraževanja za voznike. Tako se je izvajal redni in izredni program *Voznik-mehanik*. Danes se izvaja izobraževanje za odrasle, kot je koda 95, ki je bistveno krajša od učnih usmeritev za odrasle, eno izmed njih je na Centru RS za poklicno izobraževanje.⁴

2.2 Poklicni vozniki danes

V Sloveniji trenutno po podatkih, navedenih na portalu 24ur.com, manjka kar 3.800 voznikov, v Evropi pa okoli pol milijona. Mednarodno združenje za cestni transport predvideva, da bo število primanjkljaja poklicnih voznikov naraščalo tudi na svetovni ravni. Vidno in očitno je, da se Slovenija že vrsto let bori s pomanjkanjem usposobljenih za ta poklic. Razlogi za to so različni: od pomankanja motivacije s strani zaposlenih, opravljanje zahtevnega in težavnega dela, pogosta odsotnost od doma in ostalo. V Sloveniji je

³ Povzeto po: siol.net/avtomoto/zanimivosti/prvi-slovenski-poklicni-vozniki, dostop 10. 2. 2023

⁴ Povzeto po: <https://cpi.si/poklicno-izobrazevanje/izobrazevalni-programi/programi/spi/#voznik>, dostopno 17. 1. 2023

zaposlovanje delavcev iz tujine nadomestilo pomanjkanje voznikov v preteklosti, kateri so predvsem zaradi mesečnega dobička imeli motivacijo pri delu, vendar tudi ta tako imenovani »jugoslovanski bazen« delovne sile zadnje čase odhaja na delo v ostale države Evropske unije. Razlogi so po mnenju predsednika Sekcije za promet pri Obrtni zbornici gospoda Petra Piška v nižjem osnovnem plačilu za opravljeno delo, kot na primer v Avstriji ali Nemčiji. Hkrati pa je zaslediti tudi mnogo žalostnih zgodb, kjer so tuji delavci izkoriščani s strani slovenskih delodajalcev.

Potreba po poklicnih voznikih iz leta v leto narašča, trenutno ta delovna mesta počasi zasedajo prebivalci azijskih držav, kjer je standard življenja znatno nižji kot pri nas. Kar posledično pomeni, da so zadovoljni s plačilom, ki pa našim državljanom ne omogoča udobnega življenjskega sloga. Potrebno se je zavedati dejstva, da uvoz voznikov iz Pakistana, Nepala in Indije ne pomeni njuno optimalno rešitev problema. Ti vozniki niso opremljeni z ustreznim znanjem in kompetencami, ki so potrebne za opravljanje učinkovitega in v logistiki predvsem racionalnega načina vožnje. Ne poznajo evropskih predpisov, zakonov in nenazadnje tudi jezika. V te voznike je potrebno vložiti veliko časa in jih ustrezno izobraziti, da ne omenjamo stroške in čas, ki ga potrebujemo za izpolnjevanje vseh potrebnih dokumentov, ki so potrebni za delo v tujini. Poraja se vprašanje, ali je zadeva rentabilna na dolgi rok, saj lahko pri opravljanju svojega poklica naredijo več napak zaradi pomanjkljivega znanja in izkušenj.⁵

Po podatkih *Javne agencije Republike Slovenije za varnost cestnega prometa*, ki vodi, nadzira in evidentira opravljanje voznških izpitov, je bilo uspešno opravljenih izpitov v Republiki Sloveniji v letu 2022 za kategorijo C, CE in D slabih 1886. Za primerjavo v letu 2012 je bilo to število drastično večje in sicer 2319, kar pomeni, da se že v desetih letih opazi vidna razlika upadanja zanimanja za opravljanje izpita. Razloge v tako drastičnem upadu števila opravljenih izpitov lahko delno pripišemo tudi vse višji ceni opravljanju tako teoretičnega kot tudi praktičnega dela izpita. Vse pogostejši so namreč podatki, da veliko kandidatov teoretičnega kot tudi praktičnega dela izpita ne opravi v prvem roku. Seveda zagotovo ni edini možni razlog za tako znaten padec opravljenih izpitov.⁶

⁵ Povzeto po: <https://www.24ur.com/novice/dejstva/cez-tri-leta-bo-manjkalo-vec-kot-10000-poklicnih-voznikov.html> 7. 2. 2023

⁶ Povzeto po: <https://www.avp-rs.si/vozniski-izpiti/analize-in-statisticni-podatki-o-opravljanju-vozniskih-izpitov/>, dostop 7. 2. 2023

2.3 Izobraževalni program za poklicnega voznika v Celju

Med leti 1965/66 in 1984/85 se je v celjski regiji, natančneje na srednji šoli Borisa Kidriča, omogočalo redno izobraževanje poklicnih voznikov *Voznik-mehanik*. V enakem časovnem obdobju je potekalo tudi izobraževanje odraslih. Izobraževanje je bilo uvrščeno med srednje poklicno izobraževanje in je trajalo tri leta. Poleg strokovnih modulov so dijaka nadgradili tudi teoretična znanja. Zraven prakse in teorije na šoli so kandidati lahko opravljali tudi praktični del varne vožnje in pridobili voziško dovoljenje C-kategorije, to pomeni vožnja in opravljanje tovornega vozila. Na šoli je bilo mogoče opravljati voziški izpit še za B, C in E-kategorijo. To pomeni, da so na srednji šoli Borisa Kidriča v Celju omogočali eno od izobraževanj poklicnega voznika v Sloveniji. Danes možnosti za pridobitev redne izobrazbe na Celjskem ni že od leta 1985. Ministerstvo za šolstvo je to smer preoblikovalo v *Prometnega tehnika*, kjer se poleg osnov delovanja prometnih sistemov učijo tudi špedicijskih poslov, prometnih tokov, osnove motornih vozil in ostalo.⁷

Po internih podatkih šole (šolske kronike) smo izsledili število opravljenih zaključnih izpitov med leti 1970 in 1981 v izobraževalnem programu *Voznik – mehanik* na srednji šoli Borisa Kidriča v Celju. Podatke smo predstavili v preglednici, iz katere je razvidno, da je skozi leta povpraševanje po usmeritvi za voznika upadalo. Podatke za zadnja tri leta, ko se je ta program še izvajal, nismo uspeli zaslediti. V obdobju desetih let je uspešno opravilo izobraževalnih program *Voznik-mehanik* kar 2169 dijakov. Seveda moramo poudariti, da je v preteklosti šolo obiskovalo veliko dijakov in dijakinj iz relativno oddaljenih krajev, se pravi iz območja celotne Savinjske regije. V roku desetih let pa je padec pri uspešno končanem izobraževalnem programu občuten, kar 67 odstotkov oziroma v kar 173 dijakov manj. Razloge za takšen upad lahko iščemo na različnih ravneh. Od upada otrok v generaciji, prevladovanje drugih poklicev, ki so bili bolj atraktivni za takratno mladino, razmere na trgu dela in še bi lahko špekulirali. Oblikovanje programa *Prometni tehnik* vseeno kaže tendence po potrebah trga dela po tovrstni izobrazbi, ki pa se je danes usmerila predvsem v širšo dejavnost - *logistiko*.

⁷ Letno poročilo Srednje šole Boris Kidrič v Celju, 1981-1982, 1982-1983, 1983-1984, 1984-1985

Tabela 1: Kandidati izobraževanja za poklicnega voznika v srednji šoli Borisa Kidriča

Vir: Šolska kronika

Šolsko leto 1970/71	259 kandidatov
Šolsko leto 1971/72	344 kandidatov
Šolsko leto 1972/73	286 kandidatov
Šolsko leto 1973/74	259 kandidatov
Šolsko leto 1974/75	217 kandidatov
Šolsko leto 1975/76	183 kandidatov
Šolsko leto 1976/77	168 kandidatov
Šolsko leto 1977/78	149 kandidatov
Šolsko leto 1978/79	104 kandidatov
Šolsko leto 1979/80	114 kandidatov
Šolsko leto 1980/81	86 kandidatov

Danes se na Srednji šoli za storitvene dejavnosti in logistiko dijaki in dijakinje izobražujejo po programu *Logistični tehnik/ Logistični tehnica*. V tem šolskem letu je v štiriletni splošni strokovni program vpisanih skupno 118 dijakov. Prav tako je program *Voznik* namenjen zgolj izobraževanju odraslih, kar pomeni, da je potrebno za ustrezno izobraževanje plačati. Program *Voznik*, ki omogoča pridobitev srednjega poklicnega izobraževanja in traja tri leta, se izvaja v Ljubljani v sklopu avtošole Ježica, ki je vključena v sklop Strokovnega izobraževalnega centra Ljubljana. Pogoji za vpis je uspešno končana osnovna šola, končan skrajšan program srednje šole (dvoletni) ali končana triletna/štiriletna srednja šola in ustrezno zdravstveno stanje, ki omogoča opravljanje del v tem poklicu. Danes se večinoma ljudje za ta poklic izobrazijo s kodo 95 in z vsakodnevno prakso na delovnem mestu.⁸

⁸ Povzeto po: <https://www.avtosola-jezica.com/>, dostopno 20. 2. 2023

3 ZAKONODAJA S PODROČJA POKLICNIH VOZNIKOV

Poklicni vozniki se srečujejo z različnimi izzivi pri njihovem poklicu. To je odvisno predvsem od tega, v katerem podjetju so zaposleni, kakšna je njihova naloga, kaj prevažajo, kam so napoteni (kot na primer v katero državo, kraj, mesto ali vozijo izključno samo na določena območja, če gre za tovorna vozila), kakšen je njihov delovni čas ter najpomembneje: katero kategorijo vozniškega dovoljenja imajo opravljeno. Veliko voznikov ima opravljen izpit tako za tovorna vozila kot tudi za avtobuse. To je odvisno tudi od podjetja, v katerem se je zaposlil in mu omogočilo opravljanje le teh.

3.1 Zakon o voznikih



Slika 3: Kategorije vozil

Viri: trans.info, nomago.si, prevozi.finance.si, twitter.com

Zakon o voznikih opredeljuje preventivo in varnost v cestnem prometu. Prav tako pa navaja pravila in pogoje, katere morajo vsi udeleženci cestnega prometa, ki vozijo motorna vozila, upoštevati za opravljanje dejavnosti, ki so ključne za cestni prevoz. S tem zakonom pravni organi Republike Slovenije določajo odločbe voznikov in vozil ter na podlagi javnega

pooblastila opravljajo strokovne nadzore nad njihovim delom. V cestnem prometu lahko vsi vozniki, ki izpolnjujejo pogoje tega zakona, vozijo motorna vozila le, če so duševno, telesno in psihično sposobni voziti vozila varno, v skladu s cestno prometnimi predpisi. To pa se seveda nanaša na to, da če se vozniku v primeru dednih bolezni oziroma zaradi bolezni, ki jih pridobi kasneje, v življenju zaradi različnih razlogov poslabšajo, se lahko kot voznik udeležijo v cestnem prometu le, če njegovo telesno oziroma duševno stanje ne vpliva negativno na njegovo zmogljivost za varno vožnjo v cestnem prometu. Poklicni vozniki morajo v skladu z zakonom o voznikih upoštevati določbe, katere se navezujejo na to, koliko časa lahko voznik določenega tovornega ali potniškega vozila preživi za volanom.

3.2 Kategorije voznških izpitov

Kategorije, ki jih voznik lahko opravi, uvrščamo v dve glavni skupini. To sta kategoriji za tovorna vozila in vozila za prevoz potnikov, ki ju pa še dodatno razdelimo na več kategorij, katere se razlikujejo po namenu opravljanja prevoza, ki ga podjetje zahteva od voznika.

Pred vsakim pristopom na teoretični izpit posamezne kategorije mora kandidat izpitni komisiji predložiti ustrezen evidenčni karton vožnje, v katerem so zapisani podatki s katerimi lahko pristopi k izpitu, veljavno potrdilo o opravljeni prvi pomoči, zdravniško spričevalo, na katerem je navedeno, da je kandidat opravil zdravniški pregled pri pooblašeni pravni osebi, katera lahko izda zdravniško spričevalo ter osebni dokument, s katerim potrjuje točnost podatkov ter osebo, ki je prijavljena. Pogoj za opravljanje določene kategorije voznških izpitov je tudi ustrezna starostna meja. Tako je potrebno za izpit kategorije C izpolnjevati starostno mejo 21 let ali imeti opravljeno nacionalno poklicno klasifikacijo – NPK.⁹

Šele po uspešnem opravljenem teoretičnem izpitu za posamezno kategorijo lahko kandidat pristopi k opravljanju praktičnega dela izpita, vendar le, če ustreza pogojem, ki so potrebni za opravljanje le teh.

Predstavljene kategorije izpitov so predstavljene v nadaljnjih podpoglavjih, ki so povzeti po Zakonu o voznikih.¹⁰

⁹ Povzeto po: <https://vozniski-izpit.com/kako-do-izpita/kategorija-c-c1/>, dostop 12. 1. 2023

¹⁰ Povzeto po: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7164>, dostop 13. 9. 2022

3.2.1 Kategorija C1

Kategorija C1 je kategorija, kjer je največja dovoljena masa vozila nad 3.500 kilogramov in ne presega 7.500 kilogramov, poleg tega pa z vštetim sedežem za voznika nima več kot devet sedežev. K pridobivanju te kategorije pa lahko pristopijo vsi kandidati, ki so dopolnili osemnajst let in že imajo opravljen izpit iz B-kategorije.

3.2.2 Kategorija C1E

Kategorija C1E je kategorija, kamor spadajo vsa vozila kategorije C1, vendar s priklopnim vozilom, pri kateremu največja dovoljena masa presega 750 kilogramov in ne presega 12.000 kilogramov. Vozniki z opravljeno kategorijo C1E lahko vozijo vozila, ki spadajo pod kategorijo BE. Pogoji usposabljanja te kategorije je opravljen izpit iz kategorije C1 in starost nad 18 let (za kodo 95 ni obvezno predhodno usposabljanje).

3.2.3 Kategorija C

Kategorija C oziroma vozniški izpit za tovornjak omogoča vožnjo vozila, katerega njegova največja masa presega 3.500 kilogramov, z vštetim sedežem za voznika pa nima več kot devet sedežev. Za kategorijo C velja starostna omejitev 21 let, razen če ste stari 18 let in imate opravljeno nacionalno poklicno kvalifikacijo – NPK. Vozniki s tem izpitom pridobijo dovoljenje za vožnjo motornih vozil skupine AM, C1 in G.

3.2.4 Kategorija CE

Kategorija CE je kategorija, pri kateri spadajo vsa vozila iz kategorije C, pri kateri imajo vozila še priklopno vozilo, od katerega je njegova največja masa nad 750 kilogramov in ne presega pravila o homologaciji vozil. Z opravljenim izpitom iz CE-kategorije, vozniki hkrati dobijo vozniški izpit iz kategorije BE in C1E, hkrati pa tudi DE pod pogojem, da ima opravljeno vozniško dovoljenje kategorije D.

3.2.5 Kategorija D1

Kategorija D1 je kategorija, v katero spadajo vozila za prevoz oseb, katera nimajo poleg sedeža za voznika več kot 16 sedežev ter vozilo ni večje od 8 metrov. Med to kategorijo spada tudi cestni turistični vlak, ki vleče dva ali več priklopna vozila za prevoz potnikov. Za izvajanje kategorije D1 mora kandidat dopolniti 21 let, z usposabljanjem za to kategorijo pa lahko prične najmanj 6 mesecev pred to starostjo.

3.2.6 Kategorija D1E

Kategorija D1E je kategorija, v katero spadajo vsa vozila iz kategorije D1 in vlečejo priklopno vozilo, ki presega 750 kilogramov in ne presega pravil o homologaciji te skupine vozil. Vozniki z opravljenim izpitom iz D1E-kategorije hkrati prejmejo dovoljenje za vožnjo vozil, ki spadajo pod BE-kategorijo.

3.2.7 Kategorija D

Kategorija D je kategorija, v katero spada skupina vozil za prevoz potnikov, ki imajo več kot 9 sedežev. Kandidati lahko pristopijo k opravljanju vozniškega izpita z 21-imi leti, če imajo opravljeno temeljno kvalifikacijo voznika ali z 24-imi leti, kjer koda 95 ni več pogoj za pristop na izpit. Poleg pridobljenega vozniškega dovoljenja vozniki pridobijo dovoljenje za vožnjo vozil iz kategorij AM, D1 in G.

3.2.8 Kategorija DE

Kategorija DE je kategorija, v katero spadajo vozila iz D-kategorije in priklopna vozila, katerih največja masa presega 750 kilogramov. Vozniki z opravljenim izpitom iz te kategorije lahko hkrati vozijo vozila iz kategorije BE in D1E.

3.3 Zakon v vozilih



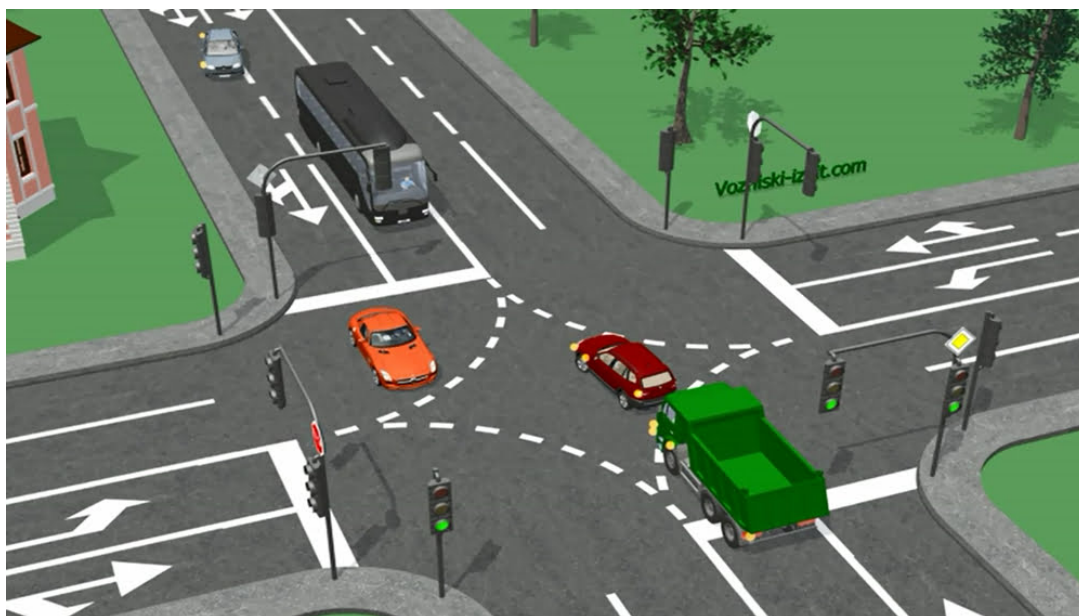
Slika 4: Tovorno vozilo

Vir: Lasten

Zakon o motornih vozilih predpisuje pogoje za vsa motorna in priklopna vozila, ki so udeležena v cestnem prometu in so pravilno registrirana ter dana na trg za začetek uporabe. S tem zakonom so vezane zahteve za motorna vozila, da so skladna s tehničnimi predpisi in

izpolnjujejo predpisane zahteve homologacijskega postopka. S tem zakonom se določajo globe za prekrške v cestnem prometu, postopki za ugotavljanje ali se pogoji izpolnjujejo, skladnost in nadzor nad proizvodi in postopki ter ostalo. Za udeležbo vozil v cestnem prometu morajo biti vozila registrirana, imeti veljavno potrdilo, da so tehnično brezhibna in v skladu s predpisi cestnega prometa, imeti veljavno prometno dovoljenje in biti označena z registrskimi tablicami, ki so skladne s predpisi ter izdane za njihovo označitev. Ta zakon ureja vse postopke vezane na motorna vozila, tako v cestnem prometu kot tudi odjavo vozila, dolžnosti lastnika, da poskrbi za tehnično brezhibnost, zagotoviti, da je vsakršna sprememba na vozilu v skladu s homologacijo ter vsak strokovni ali inšpekcijski nadzor.¹¹

3.4 Zakon o pravilih cestnega prometa



Slika 5: Varnost v prometu
Vir: vozniski-izpit.com

Zakon o pravilih cestnega prometa določa skrb za varno, umirjeno in nemoteno delovanje cestnega prometa. Od udeleženca v cestnem prometu se pričakuje skrb in nemoteno potekanje prometa na cestah, ravnanje skladno s predpisi o pravilih cestnega prometa ter strpnost do ostalih udeležencev. Ta zakon ureja pogoje za varstvo okolja, odgovornost za varen in nemoten promet, vsakršna pooblastila za nadzor nad določbam ter vsako ukrepanje višjih organov zaradi kršitve tega zakona. S tem zakonom lahko pooblaščen uradna oseba prepove nadaljnjo vožnjo ter izloči vozilo iz prometa, odstrani nepravilno parkirano oziroma

¹¹ Povzeto po: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7333>, dostop 8. 2. 2023

zapuščeno vozilo, prepove vleko vozil ali vožnjo ter začasno odvzame vozniško dovoljenje ali pa pridrži oz. zaseže motorno vozilo. Pravila cestnega prometa veljajo za vse udeležence, prav tako pa določajo omejitve prometa zaradi vremenskih razmer, prometnih nesreč ter opozarja na vsako prepoved med vožnjo motornega vozila. Ureja pravila varne vožnje na cestah po smernem vozišču z označenimi pasovi, organizacijo kolone vozil, vožnje z vozilom čez železniško progo ali čez prehod za pešce, sprememba smeri oz. premik z vozilom, vzratne vožnje, razdaljo med vozili, hitrost vožnje ter ostalo. Prav tako pa določa pogoje za prevoz tovora na vozilu, pravilno označevanje tovora iz vseh smeri, vleko priklopnega vozila in navsezadnje varstvo udeležencev cestnega prometa, prevoz oseb in pravilna uporaba prometne signalizacije ter naprave za urejanje cestnega prometa¹²

¹² Povzeto po: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5793>, dostop 8. 2. 2023

4 KOLEKTIVNA POGODBA O POKLICU VOZNIKA

S kolektivno pogodbo se v območju Republike Slovenije obvezujejo vsi delodajalci, kateri se ukvarjajo z dejavnostjo tovarnega prometa in opravljajo dejavnost prevoza blaga v cestnem prometu.

Kolektivna pogodba za dejavnost prevoza blaga v cestnem prometu Slovenije je obvezna za vse delavce, ki so zaposleni pri delodajalcih in imajo sedež na območju Republike Slovenije ter opravljajo delo na tem območju. Pravice in obveznosti delodajalcev in delavcev se razvrsti na delovna mesta, katera se razvrščajo na devet tarifnih razredov – sem uvrščamo zahtevano strokovno izobrazbo, katero delodajalec zahteva od delavca. Tarifni razredi so tako razdeljeni glede na enostavna dela, manj zahtevna dela, srednje zahtevna dela, zahtevna dela, bolj zahtevna dela, zelo zahtevna dela, visoko zahtevna dela, najbolj zahtevna dela in izjemno pomembna, najbolj zahtevna dela. Razvrstitev delovnih mest v te tarifne razrede napravi delodajalec oziroma poslovodni organ, delovna mesta v posameznih tarifnih razredih pa se lahko tudi razvrstijo v posamezne plačilne razrede. Zakon o kolektivni pogodbi za prevoz blaga vsebuje pravice in odgovornosti delodajalca in delavca, kaj morata upoštevati pri pogodbi o zaposlitvi, kolikšen je delovni čas in koliko ur mora imeti tedensko opravljeno. Prav tako so v zakonu navedene katere so kršitve delovnih obveznosti in kako se določa plača.¹³

Kolektivna pogodba za cestni potniški promet Slovenije je za vse delodajalce in delavce, kateri opravljajo dejavnosti, katere se delijo na mestni in primestni kopenski potniški promet ter medkrajevni in drugi cestni potniški promet. V tem zakonu so navedeni enaki splošni podatki o pravicah in odgovornostih tako delodajalca kot tudi delavca kot v kolektivni pogodbi za dejavnost prevoza blaga v cestnem prometu Slovenije. Se pravi, navedeni so podatki za razvrstitev del v tarifne razrede, pogoji za zaposlitev, pripravištvu in poskusno delo, disciplinska in odškodninska odgovornost, delovni čas, počitki in odmori delavcev, letni dopusti in pravica do odsotnosti z dela, dodatki k plači ter ostalo.¹⁴

Voznik tovarnega kot tudi potniškega vozila, katerega največja dovoljena masa presega 3,5 ton v določbi, v kateri je opredeljen dnevni počitek, ne sme voziti nad 9 ur v 24 urah. Čas vožnje se lahko podaljša na 10 ur le dvakrat v enem tednu, vendar mora voznik obvezno

¹³ Povzeto po: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=KOLP89>, dostop 26. 11. 2022

¹⁴ Povzeto po: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=KOLP584>, dostop 4. 12. 2022

upoštevati, da lahko v enem tednu prevozi največ 56 ur in v dveh zaporednih koledarskih tednih ne sme prevoziti več kot 90 ur. Pri tem lahko vožnja traja največ 6 zaporednih dni, potem pa sledi tedenski počitek. Odmori voznika morajo trajati 45 minut po štirih urah in 30 minut vožnje - razen v primeru, če se mu takrat prične dnevni oziroma tedenski počitek. Prav tako mora voznik imeti določeno število neprekinjenih ur pri dnevnem in tedenskem počitku, vendar lahko pride do sprememb, pri katerih lahko voznik te ure skrajša.¹⁵

4.1 Temeljna poklicna kvalifikacija

Koda 95 (ali drugače temeljna poklicna kvalifikacija za voznike višjih kategorij, se pravi za tovorna vozila in avtobuse v cestnem prometu) je za voznike, ki opravljajo javne prevoze potnikov z vozili nad 9 sedežev in za voznike, ki opravljajo javne prevoze blaga z vozili nad 3.500 kilogramov največje dovoljene mase.

Voznik po uspešno opravljenem teoretičnem in praktičnem preizkusu iz temeljne kvalifikacije pridobi kodo 95 vpisano v vozniško dovoljenje, ki velja 5 let. Za podaljšanje temeljne poklicne kvalifikacije se mora udeležiti 35-urnega usposabljanja na vsakih 5 let, oziroma lahko vsako leto opravi po 7 ur, ki ga organizira podjetje, v katerem dela ali v šoli vožnje, katera ima pooblastilo za izvajanje le tega.

Temeljna poklicna kvalifikacija vsebuje znanja, ki jih voznik potrebuje za prevoz v cestnem prometu. Najprej je to znanje o samem vozilu:

- ✓ o vozilu (motor, menjalnik, izpušni sistem, elementi podvozja, zavore, pnevmatike ...)
- ✓ pravilna pritrditev in razporeditev tovora na tovarišče,
- ✓ težišče nakladanja na vozilo,
- ✓ fizikalne zakonitosti zavorne poti itd.

Del izobraževanja pri temeljni poklicni kvalifikaciji je namenjeno tudi tovoru in dokumentaciji, ki je v prevoznih dejavnostih ključnega pomena. Vozniki se izobrazijo o vrstah dokumentacije (carinski – ATA in TIR zvezka, prevoznih – CMR tovorni list ...), o postopkih po katerem bodo prevažali blago (npr. NCTS). Pomembni del kode 95 so tudi pogoji, ki morajo biti izpolnjeni pri opravljanju prevoza, pravila zdravja in varnosti pri delu, pravila

¹⁵ Povzeto po: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7164>, dostop 4. 12. 2022

delovnega časa, ki jih morajo upoštevati, saj so dolžni prenesti podatke iz voznikove kartice v podatkovno bazo prevoznika.¹⁶

4.1.1 Tahograf

Tahograf je naprava, katera dnevno spremlja informacije o vožnji. Primarni podatek je beleženje dnevno prevožene kilometrine. Poleg tega pa tahograf beleži še čas nakladanja, razkladanja in druga aktivna dela, ki jih voznik opravlja, čas pripravljenosti ali počitka voznika v vozilu, beleži odmore voznika, katere si voznik sam razporeja. Pomemben je tudi zapis povprečne hitrosti vožnje, vstavljanje in izvlečenje kartic, upravljanje blokad s strani podjetja, branje podatkov s kartice in še mnogo več.¹⁷

Delovni čas voznika pomeni čas od začetka do zaključka dela, kjer je voznik na svojem delovnem mestu in opravlja svoje naloge. Vendar se v delovni čas ne štejejo počitki in odmori. Tedensko lahko voznik opravi 48-urni delovni čas, ki pa ga lahko podaljša na 60 ur vendar pod pogojem, da v 4 mesecih ne preseže 48 ur tedenskega povprečja. Torej, dnevno lahko vožnja traja 9 ur, dvakrat na teden pa lahko voznik podaljša vožnjo na 10 ur, s tem pa mora upoštevati, da v enem tednu lahko vozi največ 56 ur in v dveh zaporednih tednih ne sme voziti več kot 90 ur. Neprekinjena vožnja lahko traja največ 4 ure in 30 minut, potem pa mora obvezno slediti 45-minutni odmor. Seveda si lahko voznik sam razporedi odmore med vožnjo, vendar pa morajo upoštevati določena pravila, katera so vezana na odmore in počitke.¹⁸



Slika 6: Tahograf
Vir: Lasten

¹⁶ Povzeto po: <https://www.amzs.si/cvv/programi/za-tovorna-vozila-in-avtobuse/pridobivanje-temeljnih-kvalifikacij-koda-95>, dostop 30. 1. 2023

¹⁷ Povzeto po: <https://www.lovecnacene.si/blog/kaj-je-tahograf-in-kako-deluje/>, dostop 19. 1. 2023

¹⁸ Povzeto po: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7164>, dostop 4. 2. 2023

5 ANKETA POKLICNIH VOZNIKOV

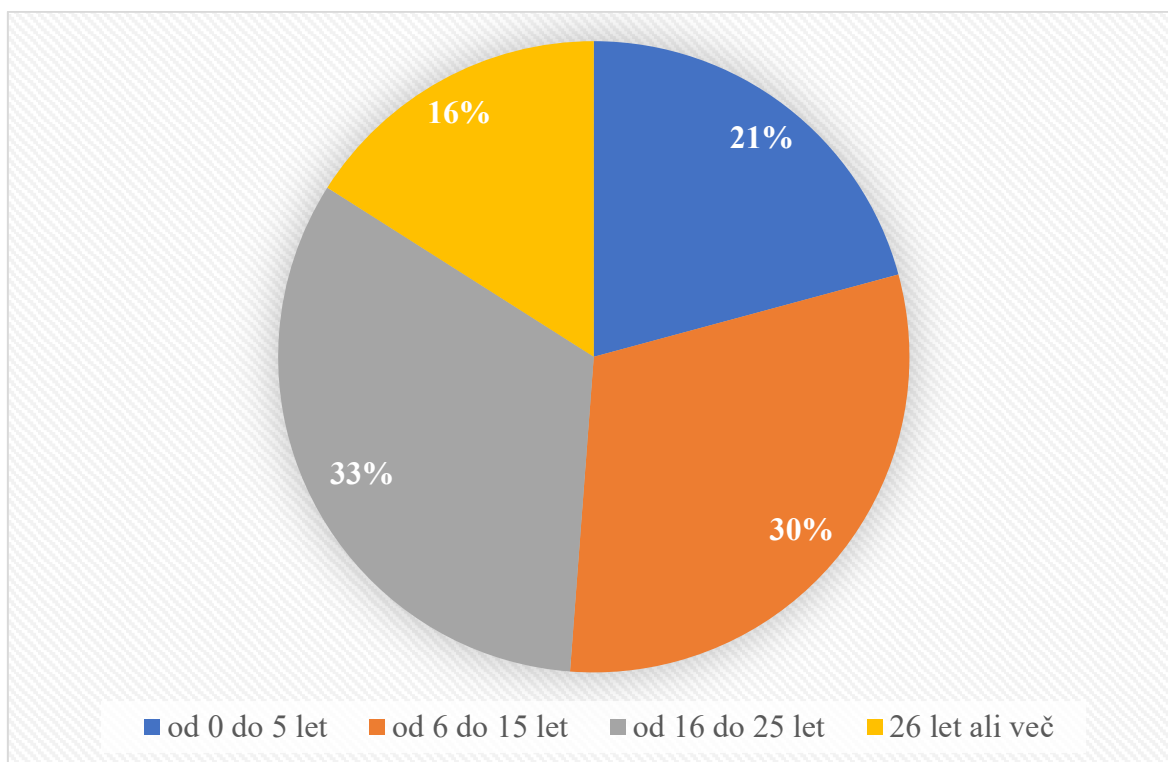
5.1 Analiza ankete

Anketo smo izvajali poleti leta 2022 na območju Celja, Mozirja, Velenja, Slovenskih Konjic in Slovenske Bistrice. Anketirali smo izključno poklicne voznike, ki so zaposleni v javnih in privatnih prevoznih podjetjih. Anketo je rešilo 125 posameznikov iz različnih starostnih skupin, od tega kar 12 žensk in 113 moških. Ankete so bile anonimne. Sestavili smo jo iz 15-ih zaprtih vprašanj, od tega 4-ih demografskih in enega odprtega vprašanja, da bi bilo reševanje lažje.

V nadaljevanju želimo prikazati rezultate ankete (vsakega vprašanja posebej) z grafikoni, ki so dodani k vsaki analizi. Z anketo smo želeli stopiti v čevlje poklicnega voznika in popolnoma spoznati izzive, ki jih imajo vsakodnevno pri delu, motivacijo, ki jo morajo imeti za delo in kaj menijo o kodi 95.

VPRAŠANJE 1: *Kako dolgo se že ukvarjate s tem poklicem?*

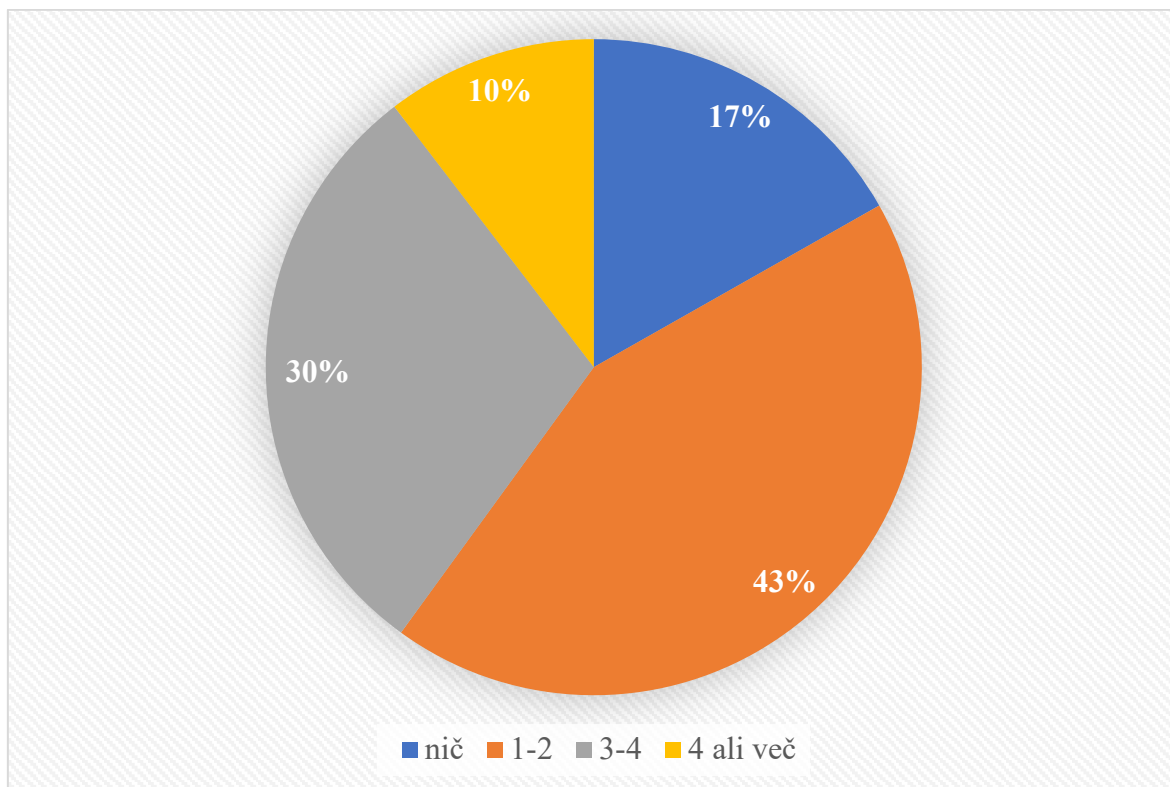
Za odgovor na prvo vprašanje so bili možni štirje odgovori, in sicer: od 0 do 5 let, od 6 do 15 let, od 16 do 25 let ter 26 let ali več. Največ anketirancev je izbralo kategorijo od 16 do 25 let – 41 anketiranih, kar predstavlja 33 odstotkov. Drugi najbolj pogost odgovor je bil od 6 do 15 let – 33 anketirancev, kar predstavlja 30 odstotkov. Od 0 do 5 let se s tem poklicem ukvarja 26 anketiranih oziroma 21 odstotkov vseh izprašanih. Najmanj anketirancev dela več kot 26 let, tj. 20 anketiranih, kar predstavlja 16 odstotkov vseh. Ker je bil najbolj pogost odgovor od 16 do 25 let lahko iz tega sklepamo, da je večina anketiranih zelo izkušenih na tem področju. Slaba polovica anketiranih, kar 49 odstotkov, ima zagotovo več kot 16 let izkušenj oziroma delovne dobe pri opravljanju dela poklicnega voznika. To nam predstavlja odlično izhodišče za nadaljnjo analizo ankete, saj polovica anketiranih dodobra pozna to delovno mesto in vse njegove izzive.



Grafikon 1: Kako dolgo se že ukvarjate s tem poklicem?

VPRAŠANJE 2: *Koliko delodajalcev ste že zamenjali do sedaj?*

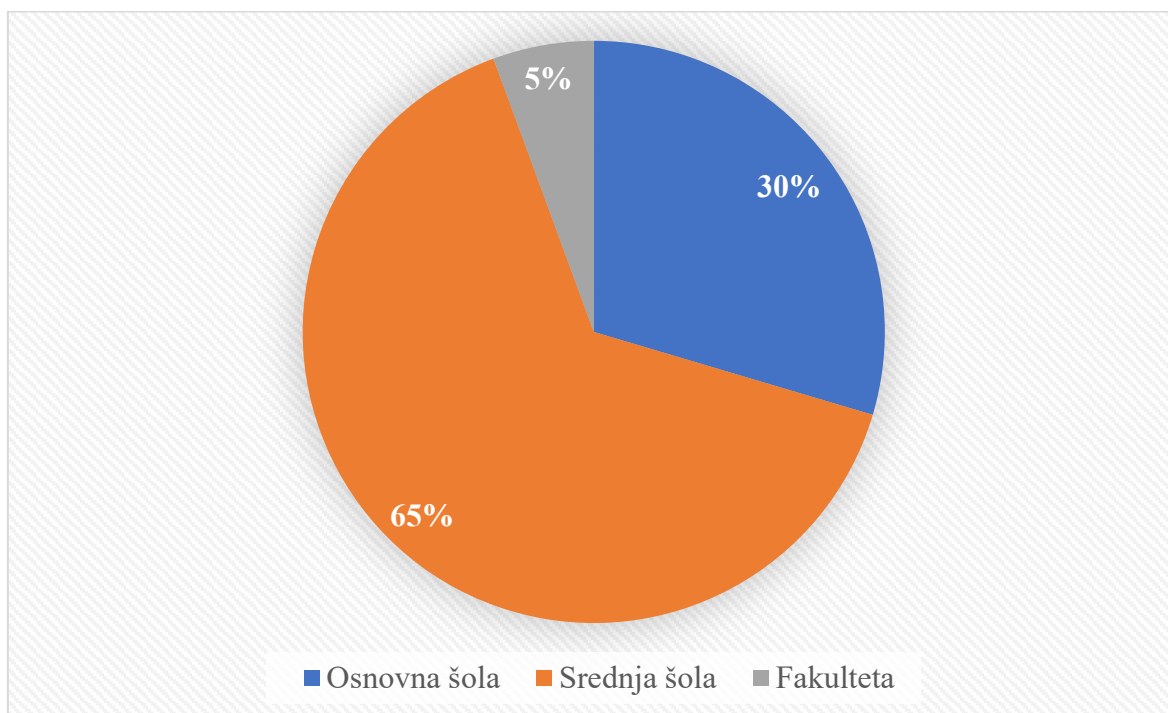
Anketiranci so imeli na voljo 4 odgovore: lahko so obkrožili nič, od 1 do 2, od 3 do 4 in 4 ali več. Najbolj pogost odgovor je bil, da so zamenjali enega do dva delodajalca - 43 odstotkov, kar je 54 od 125 anketirancev. 30 odstotkov, tj. 37 anketirancev, je zamenjalo tri do štiri delodajalce; 17 odstotkov, tj. 21 anketiranih, še delodajalca ni zamenjalo, najredkejši odgovor pa je bil, da so zamenjali 4 delodajalce ali več - 10 odstotkov, tj. 13 anketirancev. Če podatke primerjamo s prejšnjimi rezultati o delovni dobi lahko sklepamo, da je podatek realen, saj je delež anketiranih, ki imajo več kot 16 let izkušenj, okoli polovica vseh vprašanih. To predstavlja realno situacijo na trgu dela, kjer večina ljudi ne dela za istega delodajalca celotno delovno dobo. Zanimiv je podatek, da je 13 anketiranih že zamenjalo kar štiri ali več delodajalcev, kar lahko pomeni, da 10 odstotkov anketiranih ni bilo zadovoljnih pri posameznih delodajalcih.



Grafikon 2: Koliko delodajalcev ste že zamenjali do sedaj?

VPRAŠANJE 3: *Katero stopnjo izobrazbe imate?*

Pri danem vprašanju smo želeli izvedeti, katera dokončana stopnja izobrazbe je najbolj pogosta. Kar 81 anketirancev (65 odstotkov) ima dokončano srednjo šolo; 37 (30 odstotkov) osnovno šolo; 7 od 125 (5 odstotkov) pa fakulteto. Zanimivo je, da se je kar 37 anketirancev po končani osnovni šoli odločilo za opravljanje poklica voznika. Ta podatek nas je zanimal predvsem z vidika ustrezne izobrazbe za opravljanje tega poklica. Tako je uspešno končana poklicna ali strokovna šola zagotovo primerna stopnja izobrazbe za delovno mesto voznika. Je pa rahlo zaskrbljujoč podatek, da je 30 odstotkov anketiranih končalo samo osnovno šolo, kar zagotovo ni ustrezen nivo znanja za opravljanje tega relativno zahtevnega delovnega mesta. Pri prebiranju literature smo zasledili, in v teoretičnem delu naloge navedli, koliko različnih znanj in kompetenc potrebuje poklicni voznik. Od motoroznanstva, poznavanja blaga, izpolnjevanja dokumentacije, poznavanja zakonodaje in predpisov ter še marsikaj. Zagotovo ta podatek prikazuje realno situacijo na trgu dela, glede na to, da je za ta poklic potreben zgolj vozniški izpit (vezan na starost kandidatov) in koda 95, ki je plačljiva in se izvaja v obliki tečaja.

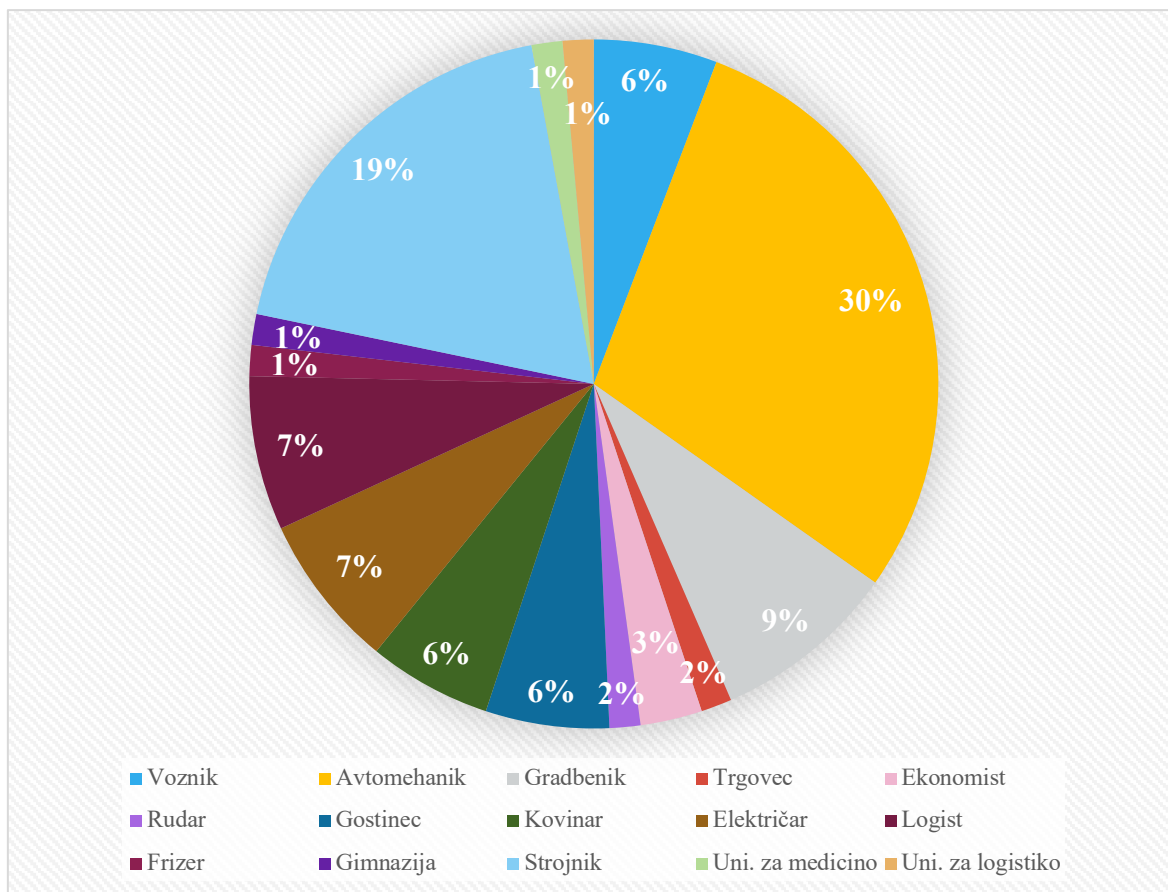


Grafikon 3: Katero stopnjo izobrazbe imate?

VPRAŠANJE 4: *Smer izobrazbe*

Četrto vprašanje je bilo odprtega tipa. Tisti, ki so dokončali samo osnovno šolo, so ga izpustili. Nekateri anketiranci vprašanja niso razumeli in so vprašanje preskočili ali pa napisali nesmiselne odgovore. Po statistiki smo vseeno ugotovili, da jih ima največ končano poklicno šolo za avtomehanika - 20 anketiranih oziroma 30 odstotkov. 13 anketirancev oz. 12 odstotkov je strojnikov, 6 anketirancev oz. 9 odstotkov je gradbenikov, 7 odstotkov oz. 5 anketirancev je logističnih tehnikov; enako električarjev, 4 anketiranci oz. 6 odstotkov so se izobraževali za voznika; enako za gostinca in kovinarja. 2 anketiranca oz. 3 odstotki sta ekonomista, ena oseba oz. 1 odstotek je frizer; prav tako rudarjev, trgovcev, gimnazijcev. 2 anketiranca oz. 2 odstotka imata končano fakulteto, kar je zelo zanimivo, saj za poklicnega voznika ne potrebuješ tako visoke izobrazbe.

Analiza ankete je pokazala, da je izobrazbeni profil voznikov zelo pester. Najpogosteje ta poklic opravljajo avtomehaniki, tj. 30 odstotkov, kar ustreza znanju, ki ga potrebujejo glede prevoznega sredstva. Sorodna znanja o delovanja vozila imajo tudi strojni in logistični tehniki. Če združimo te tri smeri izobrazbe, je 46 odstotkov tistih anketiranih, ki imajo ustrezno predznanje. Podatek, da se je zgolj 6 odstotkov anketiranih izobraževalo za poklic voznika je pričakovan, glede na to, da tega izobraževalnega programa ne izvajamo pri nas v rednem šolskem sistemu. Kar pomeni, da so ti vozniki med starejšimi anketiranimi. Zanimiv je podatek, da so med poklicnimi vozniki tudi frizerji, rudarji, trgovci in celo gimnazijski maturanti. Naše mnenje je, da so ti izobrazbeni profili neustrezni za opravljanje tovrstnega poklica, saj so se anketiranci izobraževali v celoti na drugem znanstvenem področju. Predvsem nas je presenetil podatek, da je eden kandidat opravil fakulteto za medicino, ki nima s poklicem voznika čisto nič skupnega. Razlog za njegovo poklicno pot je zagotovo zanimiv.

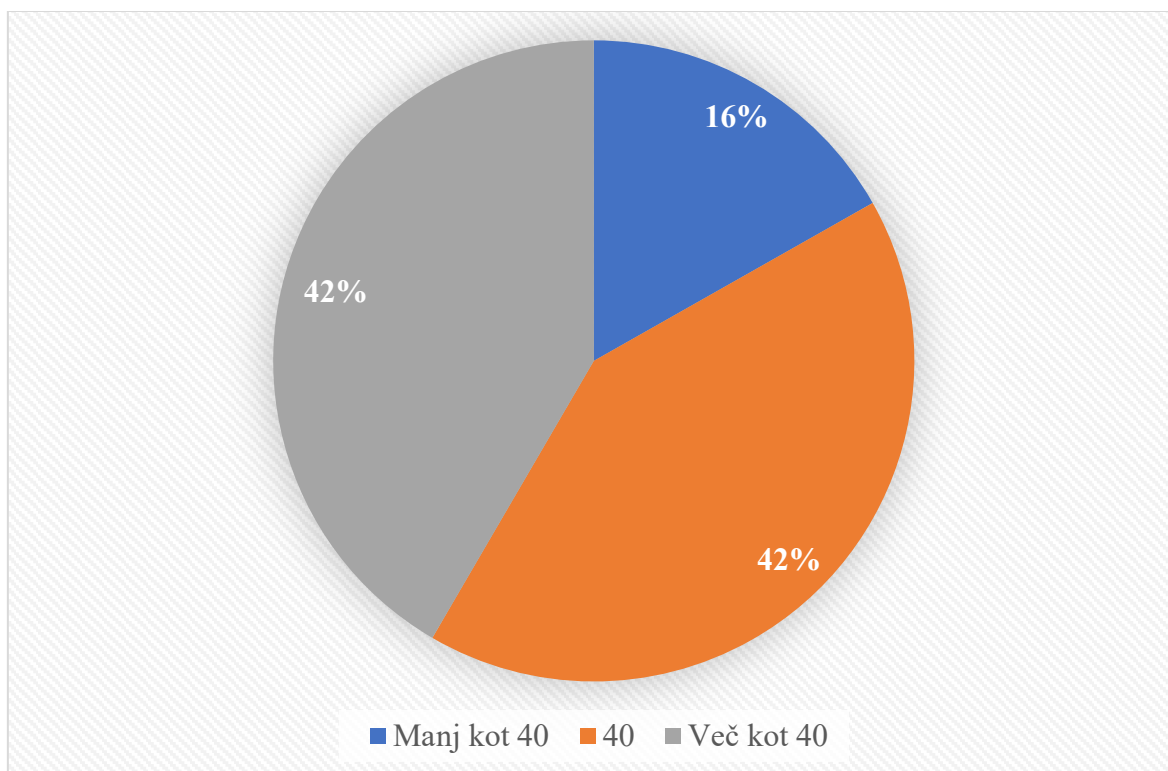


Grafikon 4: Smer izobrazbe

VPRAŠANJE 5: Koliko ur na teden opravite?

Anketiranci so imeli na voljo tri odgovore in sicer: manj kot 40, točno 40 ali pa celo več kot 40. Le 21 jih ima manj kot 40 ur na teden, kar predstavlja 16 odstotkov. Točno 52, tj. 42 odstotkov voznikov na teden opravi 40 ur; isti podatek velja za voznike, ki opravijo več kot 40 ur na teden. Če voznik vozi 9 ur na dan in dela 6 dni v tednu, ne sme opraviti več kot 54 ur. Da se voznikov ne izkorišča (da bi vozili več ur kot pa bi morali), imamo v tovornjakih tahografske naprave.

Presenetil nas je podatek, da kar slabo polovico anketiranih, tj. 42 odstotkov, opravlja točno 40 ur na teden. Po veljavni zakonodaji, omenjeni v teoretičnem delu naloge, lahko poklicni vozniki opravijo štirimesečno povprečje 48 ur na teden. Posledično sklepamo, da je del teh voznikov omejenih na vožnjo v določenem območju in se jih ne vključuje v mednarodne prevoze. Medtem ko enak odstotek, tj. 42 odstotkov, voznikov opravi več kot 40 ur na teden, kar pomeni, da je delež notranjega in mednarodnega prometa enak. Manjši delež anketiranih, tj. 16 odstotkov, ki opravijo manj kot 40 ur na teden, je lahko povezan s kategorijo vozniškega izpita, saj lahko opravljajo delo z režijskim vozilom, ki je namenjeno potrebam pri dostavi med podjetji ali obrati.

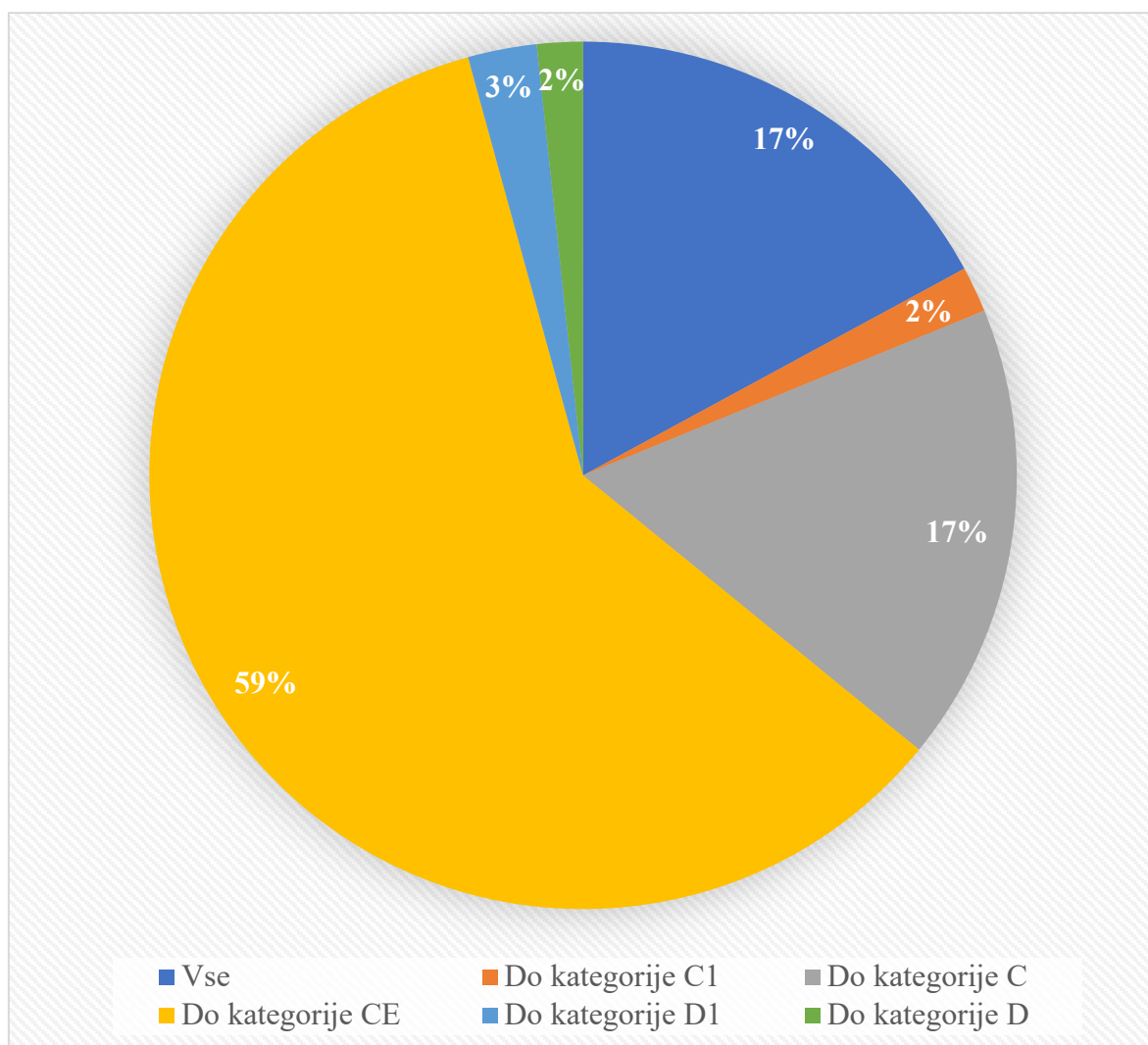


Grafikon 5: Koliko ur na teden opravite?

VPRAŠANJE 6: Katero kategorijo izpita imate?

Pri šestem vprašanju so bili podani simboli – slike, kakršne so na vozniškem izpitu za posamezno kategorijo. Anketiranec je moral obkrožiti katero kategorijo izpita ima opravljeno. Na voljo so bili naslednji odgovori: C1, C, D1, D, C1E, CE, D1E in DE. Ker smo več anket razdelili med voznike tovornjakov kot voznike avtobusov, jih ima 70 anketiranih (59 odstotkov) opravljeno kategorijo izpita za C1, C1E, C ter CE. 20 anketiranih (17 odstotkov) ima opravljene naslednje kategorije C1, C1E ter C. 20 anketiranih (17 odstotkov) ima opravljene vse zgoraj naštetih kategorije. 3 anketirani (3 odstotki) imajo opravljene kategorije C1, C ter D1. Dva anketirana (2 odstotka) imata opravljeno kategorijo izpita C1, C, D1 ter D. Prav tako dva anketirana (2 odstotka) pa imata opravljeno samo C1-kategorijo.

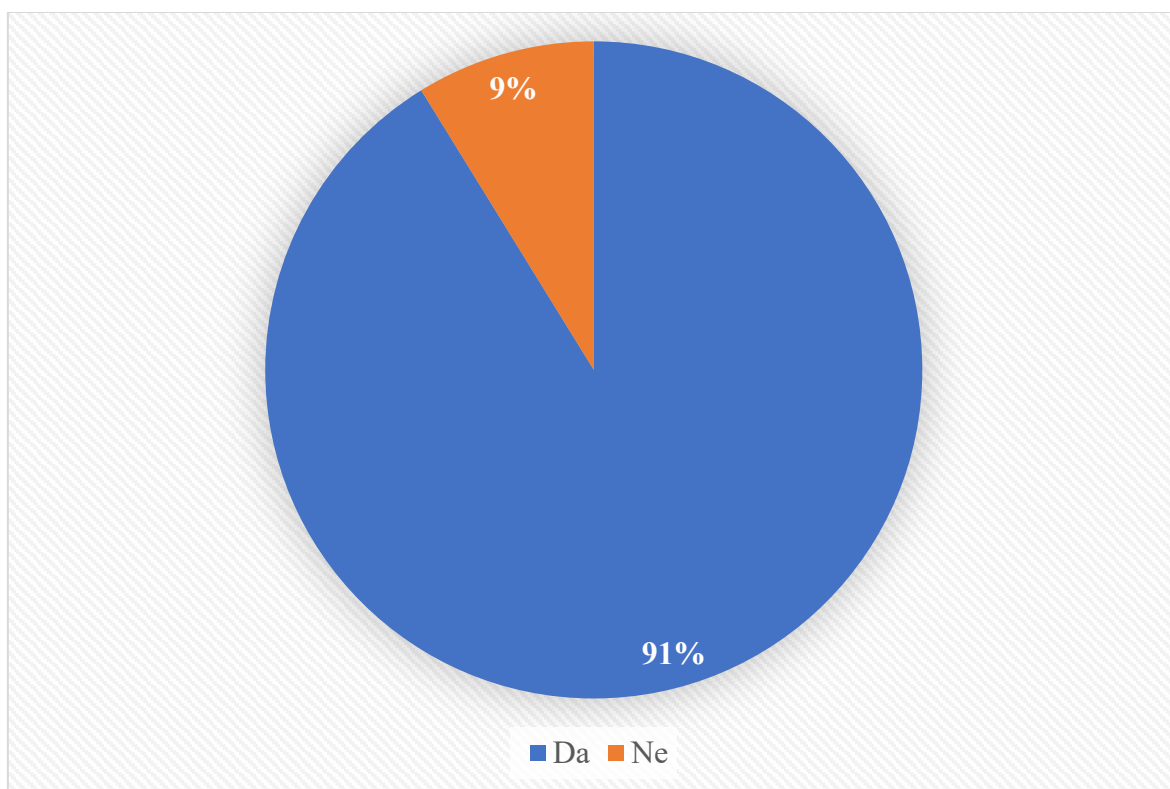
Kot smo zasledili pri raziskovanju teoretičnega dela naloge, je v preteklosti bilo opravljanje vozniških izpitov razdeljeno v drugačne kategorije. Tudi izobraževalni program *Voznik-mehanik* je ponujal stopnjo vozniškega izpita C-kategorije. Danes je zadeva bolj razvejana, kar omogoča postopno pridobivanje višjih kategorij izpita in posledično s tem več izkušenj pri sami vožnji. Kadar izpit kategorije C opravljajo pred dopolnjenim 21 letom, je potrebno opraviti še nacionalno poklicno klasifikacijo, kar pomeni, da kandidati dobijo osnovna znanja z določenega strokovnega področja. Analiza je pokazala, da je odstotek anketiranih, ki imajo opravljeno najvišjo kategorijo vozniškega izpita za tovorna vozila CE (tovorno in priklopno vozilo) zelo visok in tako predstavlja kar 59 odstotkov. Seveda je v mednarodnem prometu teh vozil največ, kar potrjuje dejstvo, da je število anketiranih s to stopnjo izpita tako visoko. Velik se nam zdi tudi delež voznikov, ki imajo vse kategorije vozniških izpitov za poklicnega voznika, to se pravi poleg CE tudi DE (avtobus in priklopnik), kar jim omogoča vožnjo vseh vozil na naših cestah.



Grafikon 6: Katero kategorijo izpita imate?

VPRAŠANJE 7: *Ali imate kodo 95?*

Koda 95 je pri prevozu zelo pomembna. Prav zaradi tega razloga smo pričakovali, da ima kodo 95 vsaj 90 odstotkov vseh anketiranih. Izkazalo se je, da 114 anketiranih (91 odstotkov) ima kodo 95, ostalih 11 (9 odstotkov) pa ne. Naše predpostavke so bile potrjene, saj brez temeljne kvalifikacije težje opravljajo svoj poklic in so posledično težje zaposljivi.

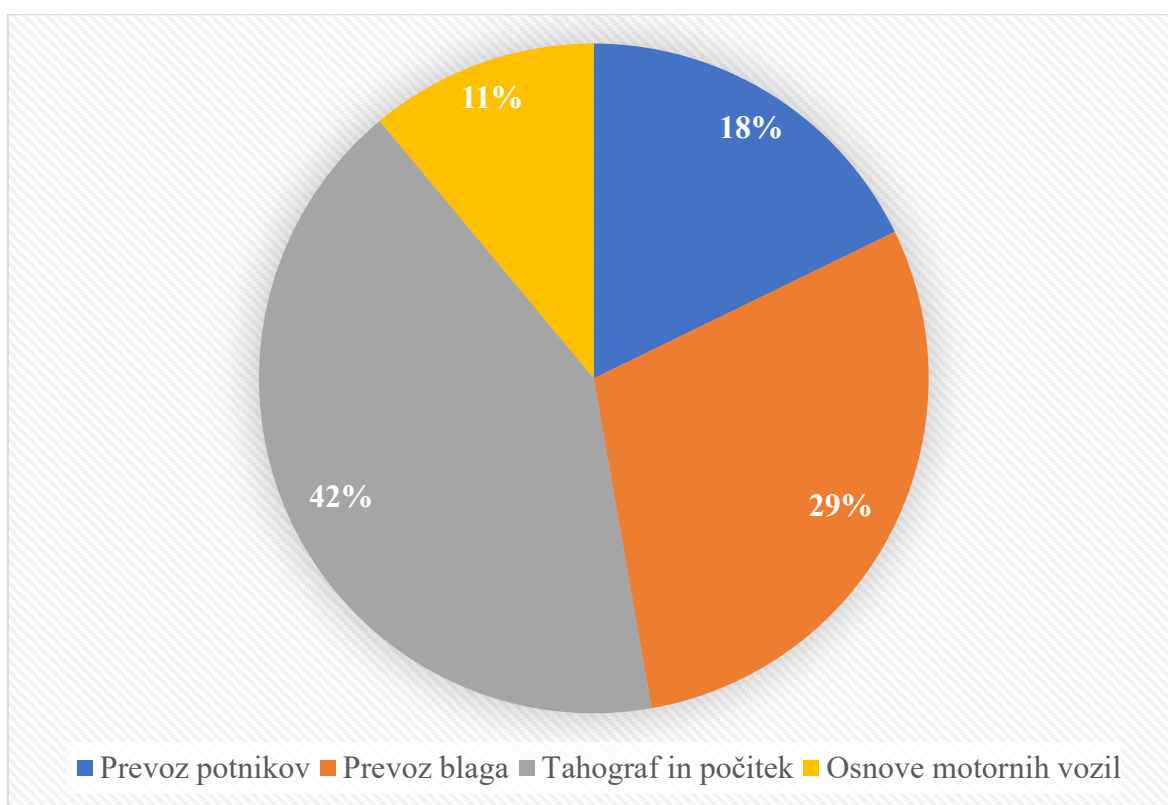


Grafikon 7: Ali imate kodo 95?

VPRAŠANJE 7.1: Če je vaš odgovor DA, kateri sklop teme kode 95 je pri vašem poklicu najbolj koristen?

Pri tem vprašanju so bili na voljo štirje odgovori. Nekateri anketirani so obkrožili več kot en odgovor. Vsi anketirani, ki so pri sedmem vprašanju obkrožili ne, so lahko to vprašanje izpustili. Izkazalo se je, da je 68-tim anketiranim (42 odstotkov) najbolj koristil sklop teme »Tahograf in počitek«; 48-im anketiranim (29 odstotkov) je najbolj koristil sklop teme »Prevoz blaga«; 29-tim (18 odstotkov) pa »Prevoz potnikov«. Najmanjši delež, tj. 18 anketiranih (11 odstotkov) je obkrožilo sklop teme »Osnove motornih vozil«.

Anketirani so posledično imeli najslabše predznanje iz področja zakonodaje – *tahografa in počitka*, kar nakazuje na dejstvo, da je poklic res specifičen. Med pogostimi odgovori so bili še prevoz blaga in potnikov, kar se ponovno tiče področja zakonodaje, ki ga v poklicnih srednjih šolah ne obravnavajo. Potrdi se domneva, da je v srednješolskem prostoru mesto za tovrstno usmeritev.



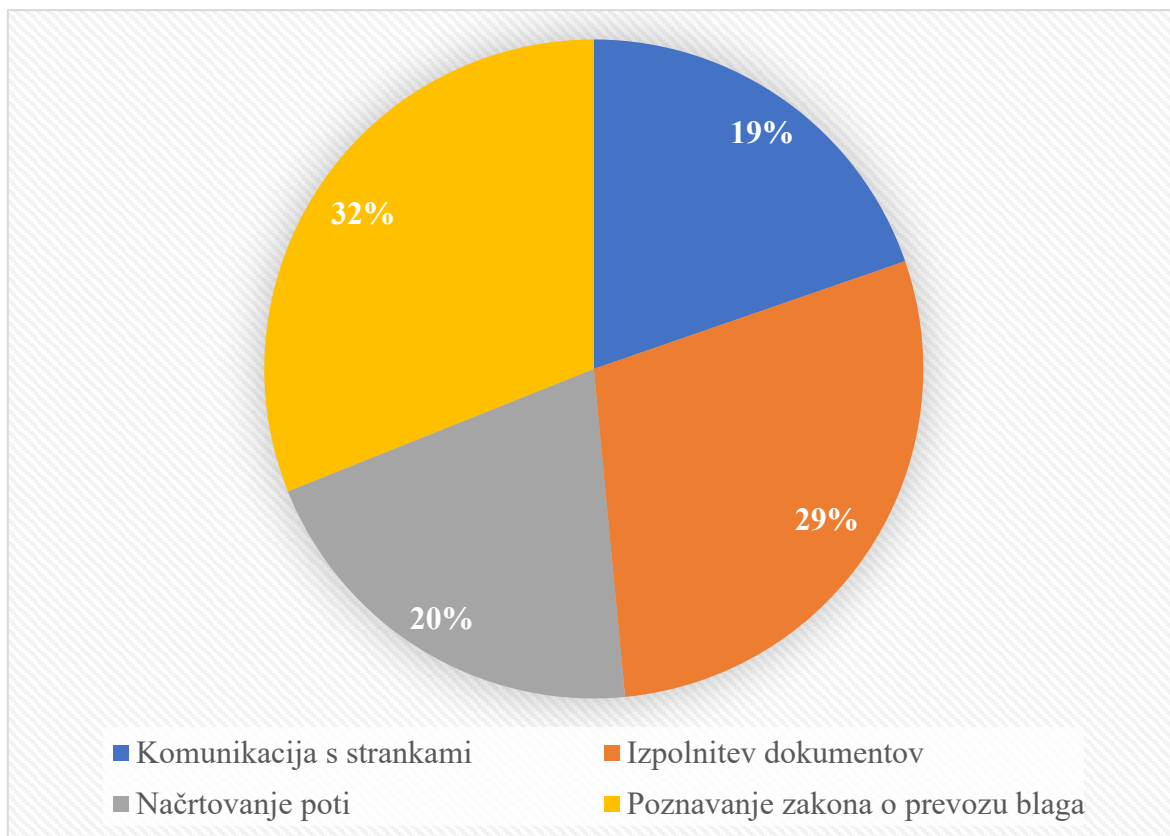
Grafikon 8: Če je vaš odgovor DA, kateri sklop teme kode 95 je pri vašem poklicu najbolj koristen?

VPRAŠANJE 7.2: Kaj pogrešate pri kodi 95?

Pri tem vprašanju smo želeli izvedeti, kaj izmed naštetih štirih možnosti pri kodi 95 anketirani najbolj pogrešajo. Vsi anketirani, ki so pri sedmem vprašanju obkrožili NE, so lahko to vprašanje izpustili. Posledično je na to vprašanje odgovorilo 114 anektiranih. Pri kodi 95 najmanj pogrešajo komunikacijo s strankami. To možnost je obkrožilo 26 anketiranih (19 odstotkov). Načrtovanje poti je obkrožilo 27 anketirancev (20 odstotkov). Možnost »Izpolnitev dokumentov« je obkrožilo 38 anketiranih (29 odstotkov). Na podlagi podatkov, ki smo jih dobili, se je izkazalo, da največji delež anketiranih najbolj pogreša poznavanje zakona o prevozu blaga. To možnost je obkrožilo 41 anketiranih (32 odstotkov). Razlog bi lahko bili obsežni zakoni o prevozu blaga. Hkrati je poznavanje blaga pri prevozih izrednega pomena, saj je od vrste blaga odvisno tudi ravnanje z njim, natovor, raztovor, vse manipulacije ter režim vožnje (hlajeni, zmrznjeni, prevoz nevarnega blaga ...).

Poznavanju blaga sledi potreba o znanju izpolnjevanja dokumentacije. Ta odgovor je obkrožilo kar 29 odstotkov anketiranih, saj je ustrezno in predvsem pravilno izpolnjena dokumentacije ključna pri uspešno opravljenem prevozu blaga. V prometu je transportne dokumentacije veliko, hkrati lahko v določenih primerih ta predstavlja tudi lastništvo blaga in odgovornost za blago, kar je izrednega pomena. Tovrstnega izobraževanja so deležni dijaki v programu *Logistični tehnik*, ki se med drugim osredotoča na transportne dokumente in listine.

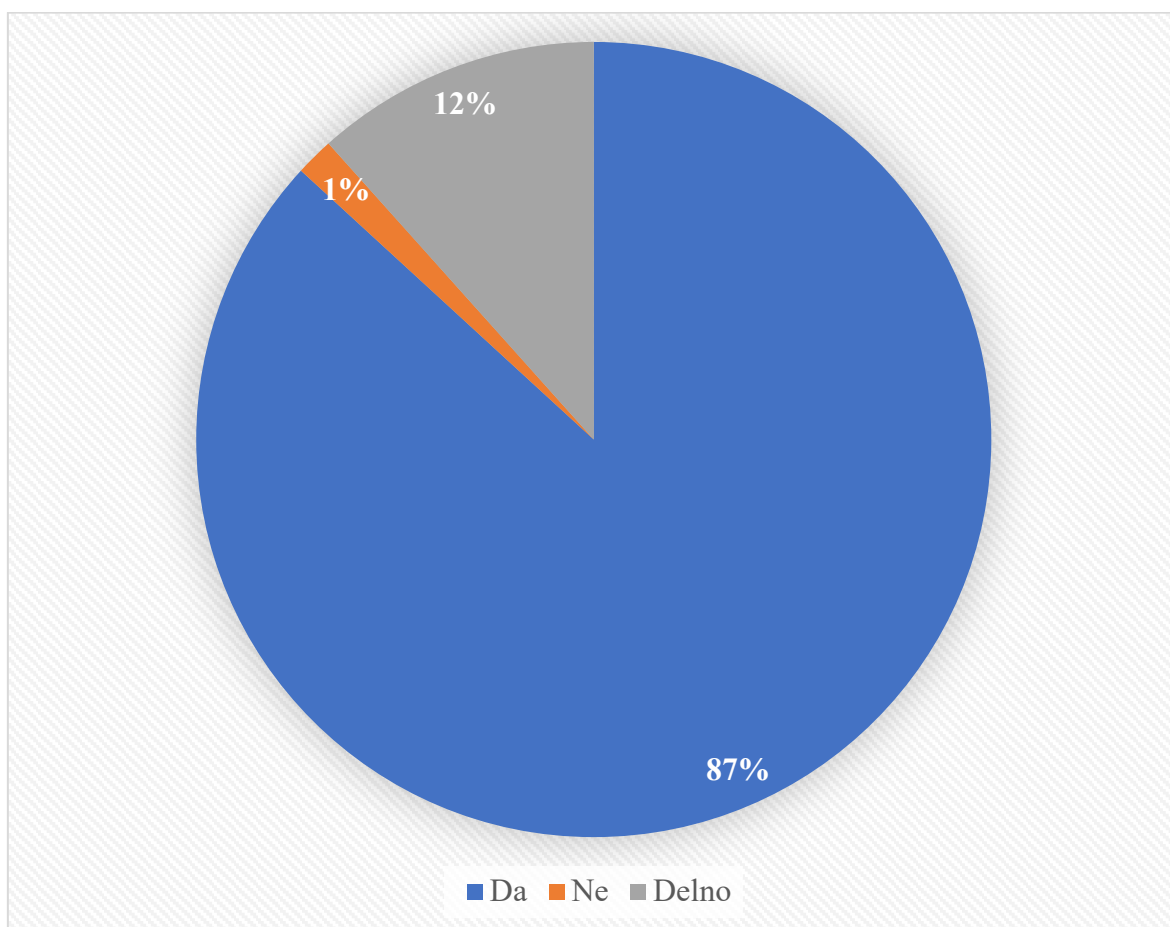
Z analizo zastavljenega vprašanja smo prišli do sklepa, da je za opravljanje poklica voznika potrebno ogromno znanja in kompetenc z različnih področij. Da jih vse osvojimo, so lahko potrebne tudi večletne izkušnje.



Grafikon 9: Kaj pogrešate pri kodi 95?

VPRAŠANJE 8: Ali se pri opravljanju vašega poklica počutite odgovorni za tovor/potnike?

Voznik tovornega vozila ali avtobusa je za tovor oziroma potnike odgovoren sam, vendar smo vseeno ugotovili, da se 2 anketiranca (1 odstotek) ne počutita odgovorna. 112 anketiranih (87 odstotkov) se za tovor ali potnike počuti odgovorno, ostalih 15 (12 odstotkov) pa delno. Za tiste ki so obkrožili »Ne« ali »Delno« lahko sklepamo, da delajo bolj kot ne samo za denar.

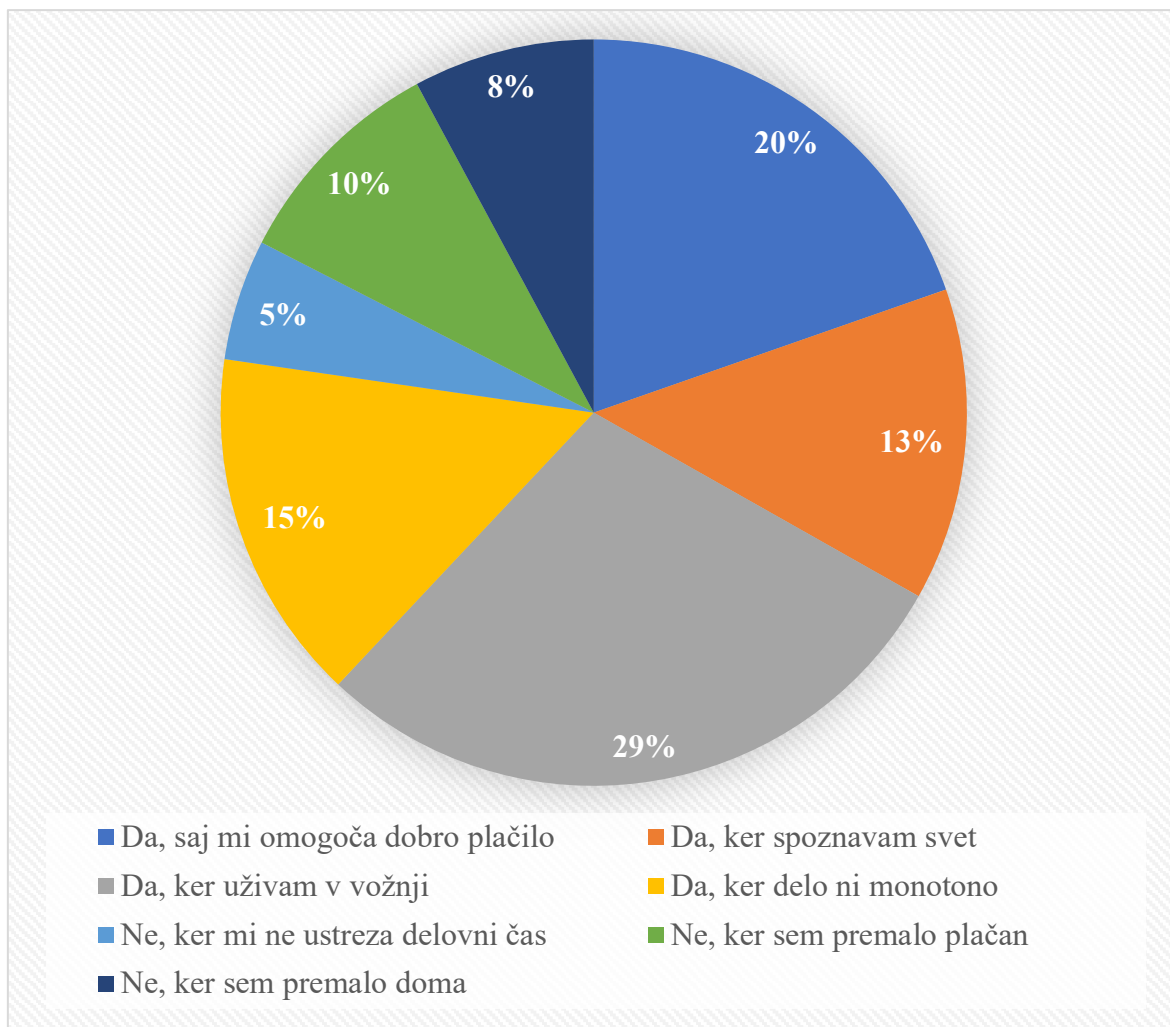


Grafikon 10: Ali se pri opravljanju vašega poklica počutite odgovorne za tovor/potnike?

VPRAŠANJE 9: *Ali ste zadovoljni z vašim poklicem?*

Pri tem vprašanju je bilo na voljo 7 odgovorov ter odprti tip odgovora »Drugo«. Anketiranci so lahko obkrožili več odgovorov. Ugotovili smo, da je največ voznikov zadovoljnih s poklicem, ker uživajo v vožnji. Ta odgovor je obkrožilo 66 anketirancev (29 odstotkov). 45 (20 odstotkov) jih je zadovoljnih s poklicem, ker jim omogoča dobro plačilo; 35 (15 odstotkov) jih je zadovoljnih, ker delo ni monotono; 31 (13 odstotkov) pa jih je zadovoljnih, ker spoznavajo svet. Kar 22 anketirancev s poklicem voznika ni zadovoljnih. 22 (10 odstotkov) anketirancev je odgovorilo, da niso zadovoljni zaradi premajhnega plačila; 18 (8 odstotkov) jih ni zadovoljnih, ker so premalo doma; 12 (5 odstotkov) pa jih ni zadovoljnih, ker jim ne ustreza delovni čas. En anketiranec je pod kategorijo odgovora »Drugo« napisal: »Vsako leto manj!«.

Iz rezultatov analize lahko sklepamo, da se primarno za ta poklic odločajo tisti, ki uživajo v vožnji (29 odstotkov), kar pomeni, da jih opravljanje poklica osrečuje oziroma ga opravljajo z veseljem. Sklepamo lahko, da so pri opravljanju poklica odgovorni in vestni. 20 odstotkov jih pri opravljanju poklica najbolj osrečuje denar. Če evalviramo rezultate v širšem pogledu, sta dve tretjini anketirancev zadovoljnih s poklicem. Zagotovo so med njimi takšni, ki si želijo večjega zaslužka, vendar prevladuje pozitivna naravnost k delu.

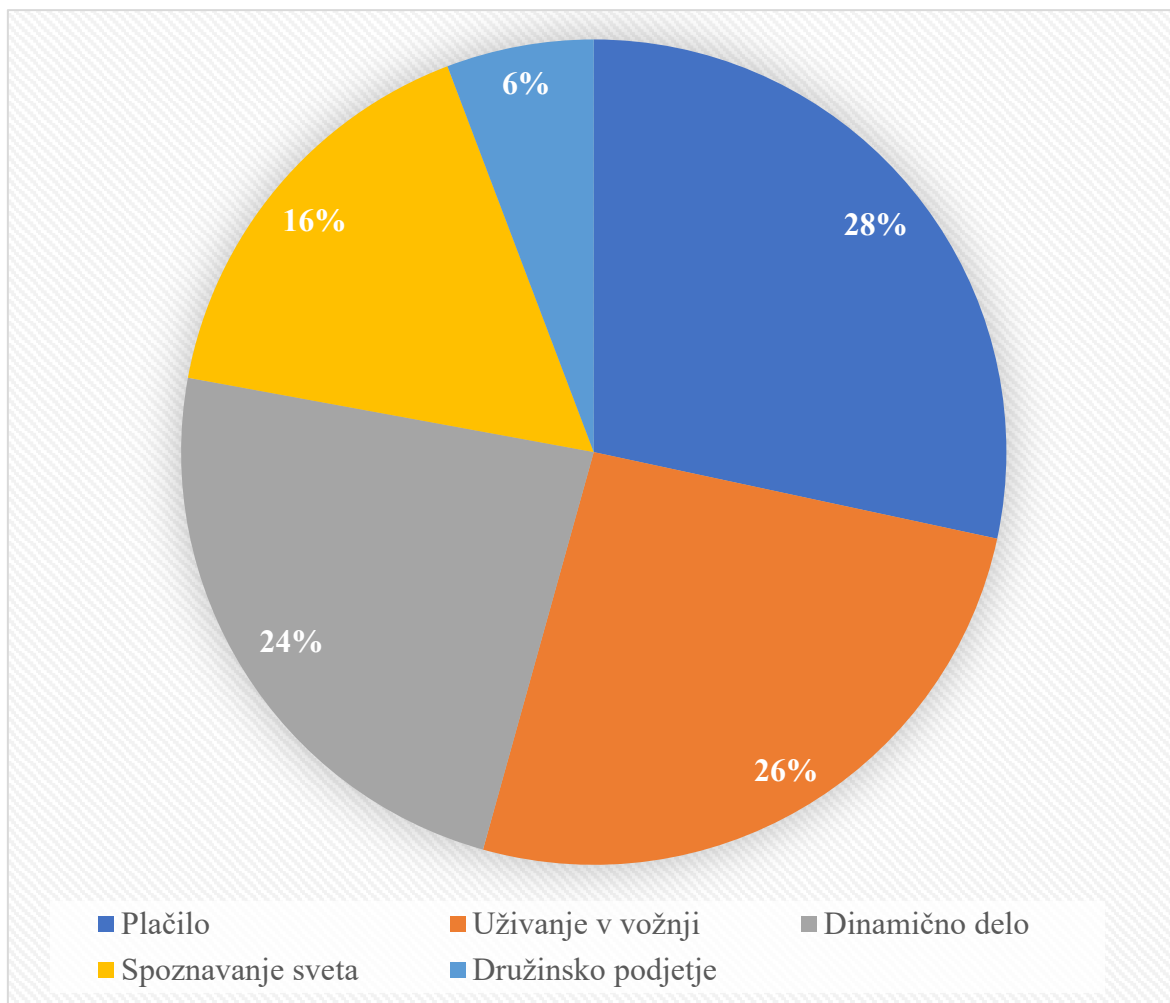


Grafikon 11: Ali ste zadovoljni z vašim poklicem?

VPRAŠANJE 10: *Zakaj ste se odločili za poklic voznika?*

Pri tem vprašanju je bilo na voljo pet različnih odgovorov. Anketiranec je lahko izbral največ dva. Nekateri odgovori so si bili številčno zelo podobni. Največ anketiranih se je za poklic odločilo prav zaradi plačila - 59 anketiranih (28 odstotkov). Nekateri pravijo, da so poklicni vozniki še zmeraj premalo plačani. 54 anketirancev (26 odstotkov) se je odločilo za poklic voznika zaradi uživanja v vožnji; 49 anketiranih (24 odstotkov) se je za poklic voznika odločilo, ker je delo dinamično. 34 anketiranih (16 odstotkov) rado spoznava svet; le 12 (6 odstotkov) pa jih je v tem poklicu zaradi družinskega podjetja.

Rezultati so zanimivi predvsem v primerjavi s prejšnjim vprašanjem, ki je pokazalo, da sta dve tretjini zadovoljnih s svojim delom, ki pa se lahko razlikuje od prvotnega razloga za opravljanje tega poklica. To je predvsem v prvi meri plačilo. Vendar je tudi to vprašanje potrdilo dejstvo, da je glavna motivacija poklicnih voznikov prav užitek v vožnji - 24 odstotkov. Hkrati je poklic dovolj dinamičen in razgiban (40 odstotkov – dinamičen poklic), ki omogoča spoznavanje sveta.

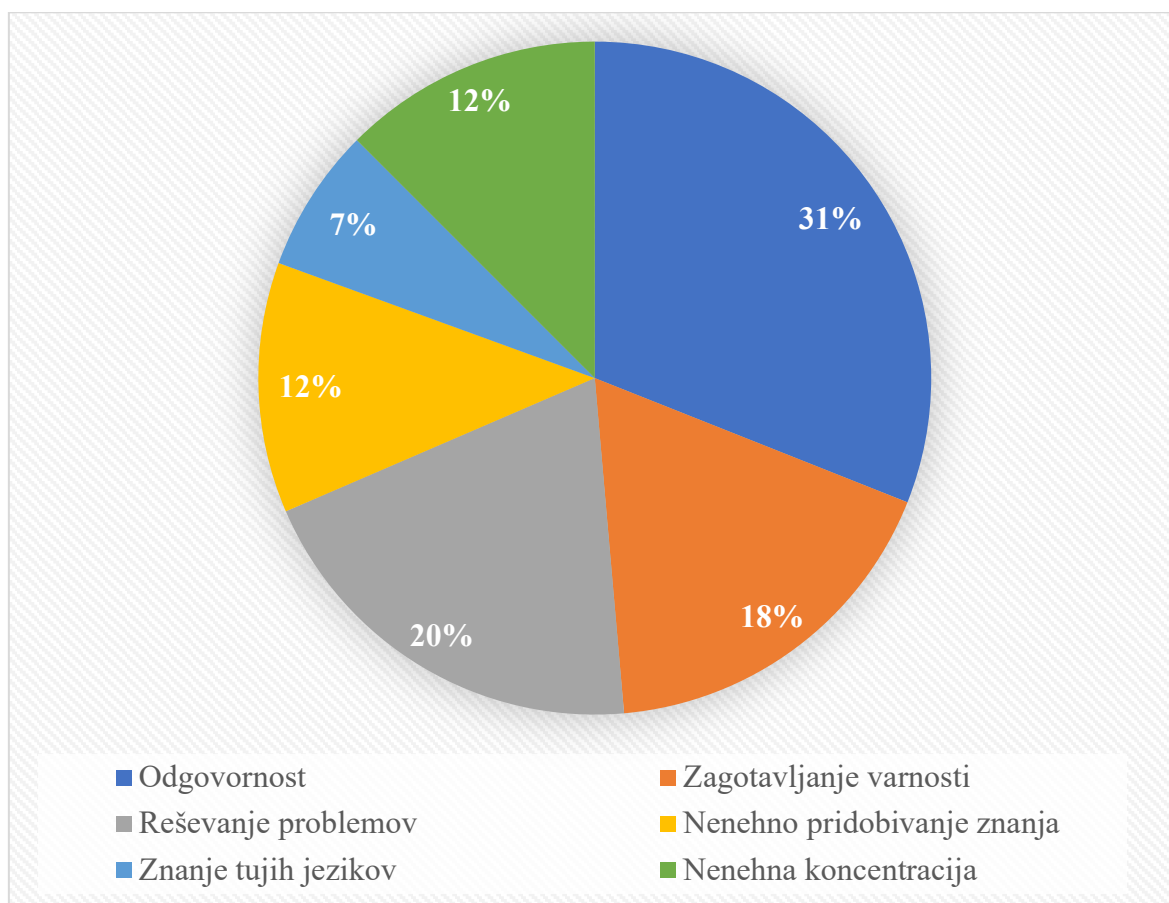


Grafikon 12: Zakaj ste se odločili za poklic voznika?

VPRAŠANJE 11: *Kaj je po vašem mnenju izziv pri opravljanju poklica voznik?*

Pri 11. vprašanju je bilo na voljo 7 odgovorov, eden od njih je bil tudi odprtega tipa »Drugo«. Največ anketiranih meni, da je največji izziv pri opravljanju poklica voznik odgovornost za blago/tovor in prevozno sredstvo. To možnost je obkrožilo 67 (31 odstotkov) anketiranih. Drugi najbolj pogost izziv je po mnenju anketiranih reševanje problemov – kot so okvara vozila, natovor ali celo končna dostava. To možnost je obkrožilo 43 anketiranih (20 odstotkov). 38 anketiranih (18 odstotkov) meni, da je za njih izziv zagotavljanje varnosti. 27 anketiranih (12 odstotkov) misli, da je za njih izziv nenehno pridobivanje znanja. Enako število anketiranih meni, da je za njih izziv nenehna koncentracija. Najmanjši izziv pa predstavlja znanje tujih jezikov. To možnost je izbralo 15 anketirancev (7 odstotkov).

Evalvacija rezultatov je pokazala, da je glavnina voznikov odgovornih in vestnih pri svojem delu ter da se ne ustrašijo problemov, ki jih doletijo na poti. Izkazalo se je, da voznikom znanje tujega jezika ne povzroča enega izmed večjih izzivov, čeprav bi lahko sklepali, da je ravno to razlog za razne nesporazume.

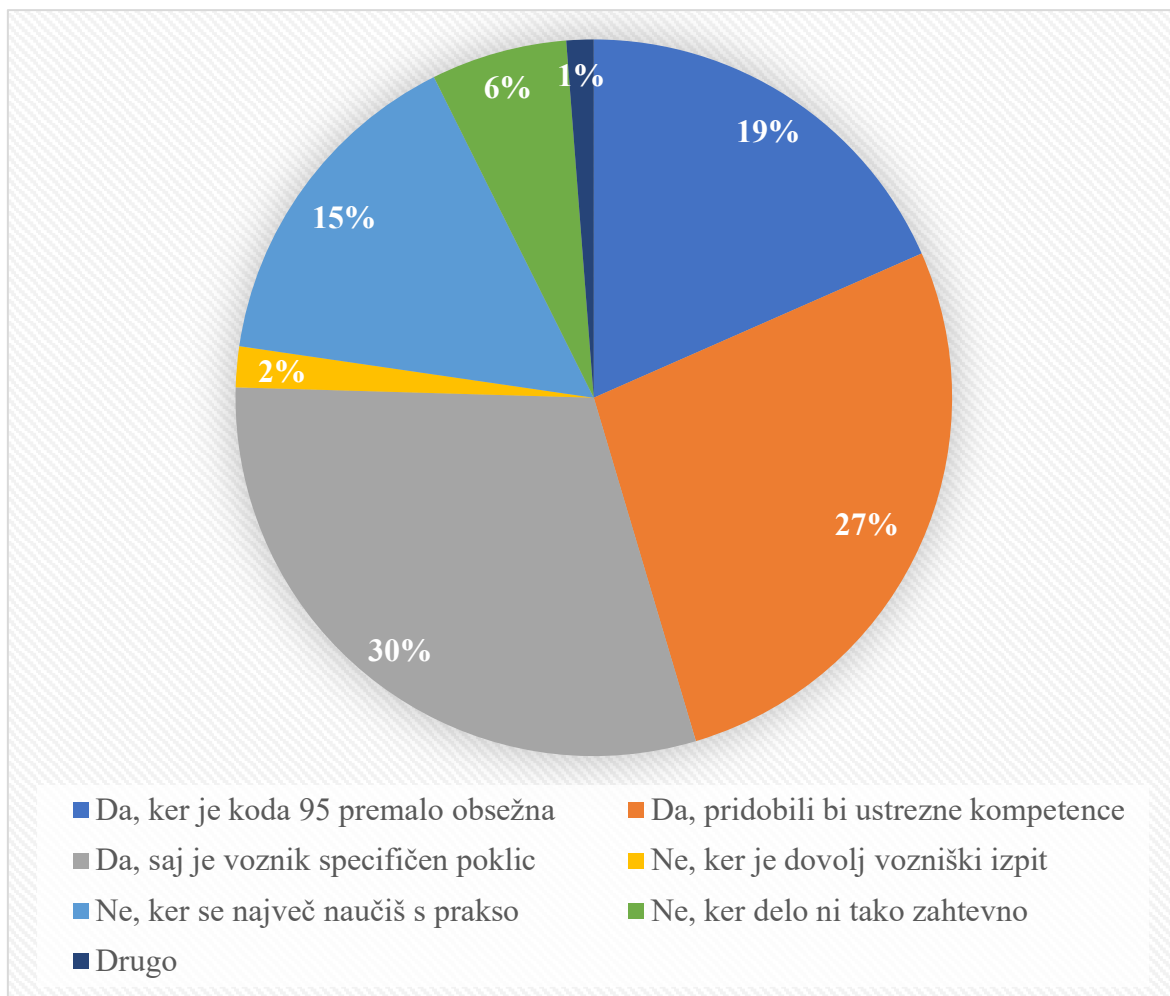


Grafikon 13: Kaj je po vašem mnenju izziv pri opravljanju poklica voznik?

VPRAŠANJE 12: *Ali se vam zdi smiselno, da bi uvedli 3-letni izobraževalni program za poklic Voznika?*

Z vprašanjem »Ali je smiselno, da se uvede izobraževalni program za poklicnega voznika?« smo želeli izvedeti, kakšno je stališče anketirancev. Na voljo je bilo sedem odgovorov, eden izmed njih je bil odprtega tipa. Največ anketirancev, tj. 49 je odgovorilo »Da, saj je voznik specifičen poklic« (30 odstotkov). 44 anketirancev (27 odstotkov) jih je odgovorilo: »Da, ker bi lahko pridobili vse ustrezne kompetence s tega področja.« 30 anketirancev (19 odstotkov) jih meni, da bi bilo smiselno, saj je koda 95 premalo obsežna. 25 anketirancev (15 odstotkov) jih meni da ne, saj se največ naučiš s prakso; 10 anketirancev (6 odstotkov) jih meni da ne, saj delo ni tako zahtevno, da bi potrebovali posebno izobraževanje; 3 anketiranci (2 odstotka) menijo da ne, saj je opravljen ustrezni vozniški izpit dovolj. Dva anketiranca (1 odstotek) sta uporabila odprti tip odgovora. Eden je napisal, da ni potreben; drugi pa, da je obvezen, saj voznikov primanjkuje.

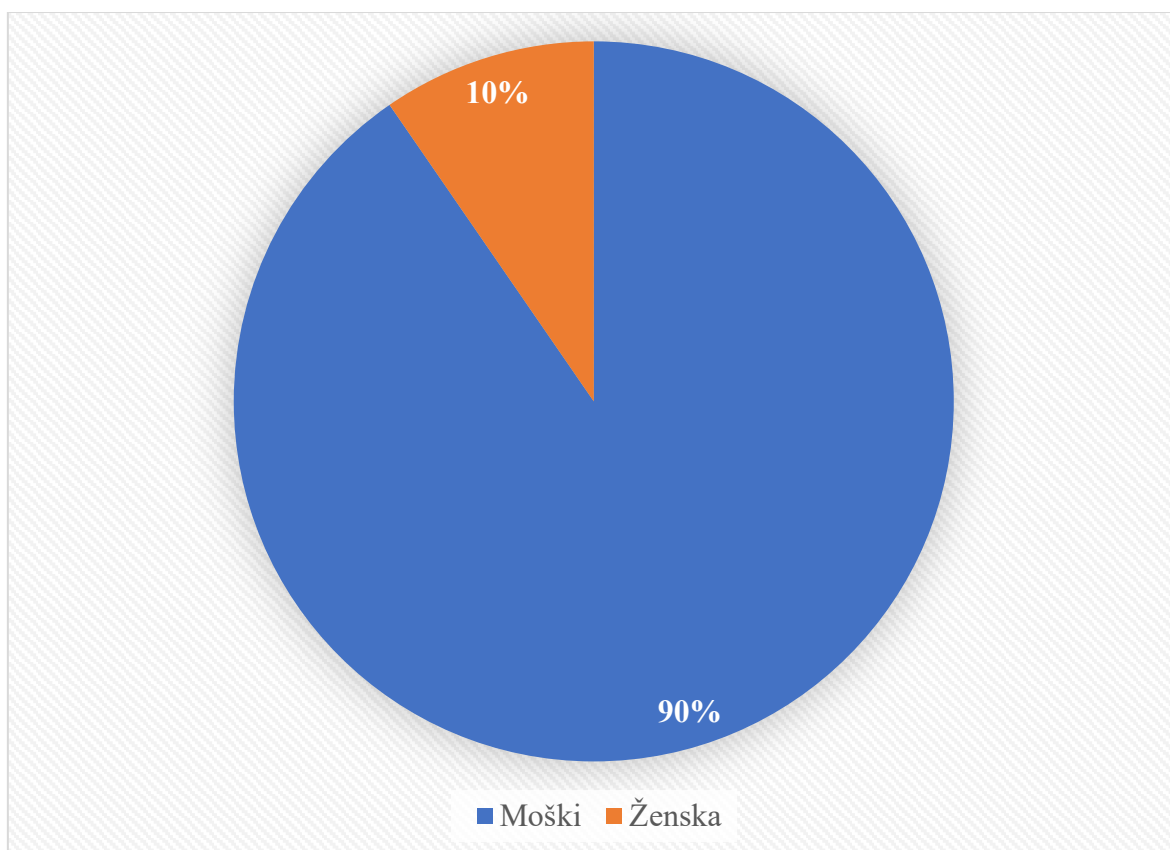
Rezultati so zagotovo pritrdilni v smeri potrebe po ustreznem izobraževalnem programu, ki bi bil namenjen zgolj poklicnim voznikom. Kar slabih 80 odstotkov je na to vprašanje pritrdilo, kar pomeni, da ta poklic zahteva specifična znanja in veščine, ki jih v ostalih izobraževalnih programih ne nudijo. Zagotovo se strinjamo tudi s trditvijo, da se tega poklica brez ustreznega praktičnega dela ne da učinkovito opraviti, kar je pritrdilo 15 odstotkov anketiranih. Rešitev vidimo v uvedbi triletnega poklicnega izobraževanja, ki bi temeljil na strokovnem teoretičnem in praktičnem usposabljanju ter se zaključil z opravljenim vozniškim izpitom kategorije C. Po modelu kot je bilo v preteklosti tudi na sedanji Srednji šoli za storitvene dejavnosti in logistiko.



Grafikon 14: Ali se vam zdi smiselno, da bi uvedli 3-letni izobraževalni program za poklic *Voznika*?

VPRAŠANJE 13: *Katerega spola ste?*

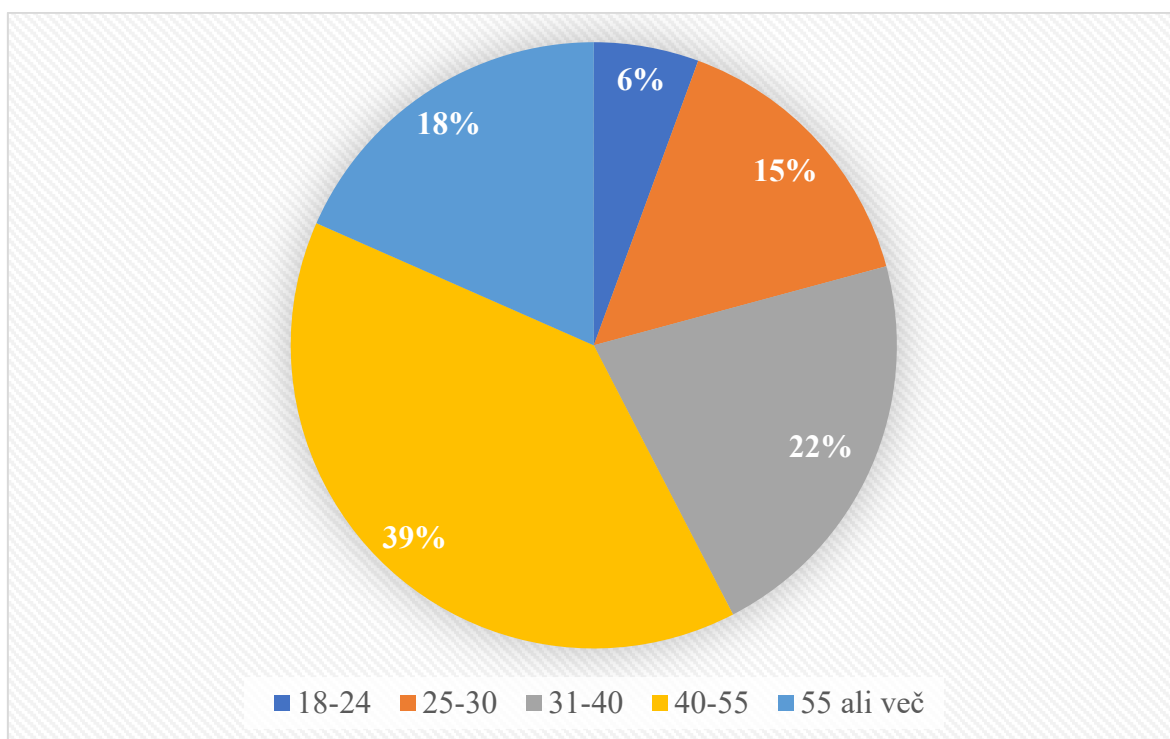
Z vprašanjem smo želeli izvedeti, ali je poklic voznika res samo »moški« poklic. Izkazalo se je, da danes vse pogosteje ta poklic opravljajo tudi ženske. Statistika je pokazala, da je izmed vseh 125 anketiranih 12 žensk (10 odstotkov), ostalih 113 (90 odstotkov) pa je moških.



Grafikon 15: Katerega spola ste?

VPRAŠANJE 14: *Koliko ste stari?*

Dani odgovori so bili razdeljeni na pet kategorij: od 18 do 24, od 25 do 30, od 31 do 40, od 40 do 55 in 55 let ali več. Ugotovili smo, da je večina anketiranih voznikov bilo starejše populacije. 49 anketiranih (39 odstotkov) je starih med 40 in 55 let. Iz tega lahko razberemo, da imajo bogate izkušnje tako iz delovnega področja kot tudi iz življenja. 27 anketiranih (22 odstotkov) je starih med 31 in 40 let; 23 anketiranih (18 odstotkov) je starih 55 let ali več; 19 anketiranih (15 odstotkov) je starih med 25 in 30 let. Najmanj jih je starih med 18 in 24 let – 7 anketiranih (6 odstotkov). Iz tega lahko sklepamo, da se mladi ne odločajo več tako pogosto za poklic voznika. Iz grafa lahko sklepamo, da je vzorec anektiranih reprezentativen.



Grafikon 16: Koliko ste stari?

6 RAZPRAVA

Glavno vodilo skozi celotno raziskovalno nalogo je bilo osvetliti poklic voznika, predstaviti zahtevnost dinamičnega dela ter ovrednotiti potrebna znanja in veščine, ki so nujne pri opravljanju prevoza. Kot smo si že v naslovu zastavili vprašanje »Poklicni voznik – izziv ali delo?« nas je zanimal motiv za opravljanje tega poklica. Želeli smo preveriti, kaj je tisto, kar žene poklicne voznike, da opravljajo delo, ki od njih zahteva dolge ure vožnje, nenehno potovanje in predvsem stalno odsotnost od družine. Slednje smo preverili z anketnim vprašalnikom, ki je bil namenjen izključno poklicnim voznikom. V anketi je sodelovalo 125 anketiranih, od tega je bilo 113 moških in 12 žensk. Anketiranci so bili starejši od 18 let in ki lahko opravljajo delo poklicnega voznika. Ankete smo razdelili na širšem celjskem območju in vključili delavce, ki so zaposleni tako v zasebnih kot javnih podjetjih. Glede na raznoliko starost, izobrazbo, kategorijo izpita in spol sklepamo, da je bil vzorec anketiranih reprezentativen.

6.1 Opredelitev hipotez

HIPOTEZA 1: Večina poklicnih voznikov nima predhodne strokovne izobrazbe za opravljanje tega poklica.

Hipotezo lahko delno potrdimo, saj je na tretje vprašanje »Katero stopnjo izobrazbe imate?« odgovorilo 81 anketirancev »srednjo šolo«, kar je relativno dobra izobrazba za ta poklic, a jih je dobrih 37 odgovorilo »osnovno šolo«, kar pomeni, da niso primerno izobraženi za opravljanje dela, ostalih 7 je izbralo »končano fakulteto« in ni nezanemarljiv delež. Poudarek bi tukaj postavili na strokovno izobrazbo, saj smo tekom raziskovanja spoznali, da je za opravljanje tega poklica potrebno imeti ustrezna znanja in veščine. Od 125 anketiranih jih ima ustrezno strokovno področje izobrazbe (voznik – 4 anketirani, logistični tehnik – 5 anketiranih, avtomehanik – 20 anketiranih) skupaj 29 anketiranih oziroma 43 odstotkov. Če k tem podatkom prištejemo še strojne tehnike, ki so usposobljeni o delovanju strojev (motor na notranje zgorevanje), potem se ta podatek dvigne na 42 anketiranih oziroma 55 odstotkov. Zagotovo pa lahko trdimo, da imajo v celoti ustrezna predhodna znanja iz področja poklicnih voznikov zgolj tisti anketirani, ki so v mladosti uspešno opravili izobraževalni program *Voznik*, teh je 6 odstotkov. Vendar znanja o delovanju motorja niso dovolj, saj so anketirani v večjih vprašanjih izpostavili potrebe po dodatnem izobraževanju (koda 95) ter prav tako

se jih večina (slabih 80 odstotkov) strinja z uvedbo izobraževalnega programa voznika. S tega vidika smo *hipotezo delno potrdili*.

HIPOTEZO SMO DELNO POTRDILI ✓

HIPOTEZA 2: Glavno vodilo za opravljanje tega poklica je denar.

To hipotezo lahko ovrednotimo z 9. in 10. vprašanjem, ki se glasita »Ali ste zadovoljni z vašim poklicem« ter »Zakaj ste se odločili za poklic voznika?« pri katerih je bilo možno izbrati dva odgovora hkrati. Odgovori na prvo vprašanje so bili presenetljivi, saj je kar 29 odstotkov (66 anketiranih) izbralo odgovor, da so z izbiro poklica zadovoljni, ker uživajo v vožnji. Šele na to je sledil odgovor, ki je vezan na plačilo. Zgolj 20 odstotkom (45 anketiranim) je najpomembnejša motivacija za delo plačilo. Opazno je dejstvo, da se je glavnina anketiranih v ta poklic podala zaradi plačila, ker je na vprašanje o razlogu za odločitev za ta poklic prevladovalo prav plačilo, 28 odstotkov (59 anketiranih) je ta poklic na začetku izbralo zaradi denarnih razlogov. Drugi najpogostejši dogovor je bil, da so poklic izbrali zaradi uživanja v vožnji, ta je predstavljal 26 odstotkov (54 anketiranih). Poleg dveh najpogostejše zastopanih odgovorov »uživanje v vožnji« in »plačilu« je potrebno izpostaviti več pozitivnih vidikov tega poklica, ki so bili zastopani med izbranimi odgovori, kot so dinamičnost poklica, spoznavanje sveta. Moramo pa se zavedati, da čisto vsak posameznik opravlja delo zaradi plačila in zagotovo je pri vsem vodilo, da mu delo, ki ga opravlja, nudi določen življenjski standard. Težko z gotovostjo trdimo, da je plačilo tisto glavno vodilo, ki motivira naše anketirance. Zagotovo je pomemben del tega poklica, ampak kot že omenjeno je plačilo pomemben del vsakega poklica. Predvsem nas veseli dejstvo, da so poklicni vozniki v 87 odstotkih počutijo odgovorni pri delu, saj je bil odgovor na 8. vprašanje »Ali se pri opravljanju vašega poklica počutite odgovorno za tovor/potnike?« v veliki večini pritrdilen. Če strnemo vse navedene podatke, lahko sklepamo, da hipoteza delno ne drži. Tako smo *hipotezo delno potrdili*.

HIPOTEZO SMO DELNO POTRDILI ✓

HIPOTEZA 3: Poklicnim voznikom je znanje kode 95 pomembno.

Hipotezo lahko potrdimo. Koda 95 pomembno doprinese k poznavanju osnov prevoza blaga in potnikov, motornih vozil in o tahografu. Z vprašanji »Ali imate kodo 95?«, »Kateri sklop teme kode 95 je pri vašem poklicu najbolj koristil?«, »Kaj pogrešate pri kodi 95?« smo dobili

podatke o pomembnosti znanja koda 95. 114 anketiranih je opravilo kodo 95. Najbolj jim je koristil sklop »Tahograf in počitek«, kar 42 odstotkov (68 anketiranih), pogrešajo tudi poznavanje zakona o prevozu blaga. Koda 95 je še bolj pomembna z vidika stanja izobrazbe poklicnih voznikov, saj smo v raziskavi spoznali, da velika večina nima primerne strokovnega predznanja za opravljanje poklica voznika. Tako jim koda 95 omogoča pridobitev vsaj osnovnih znanja z omenjenih področji. Posledično smo hipotezo z gotovostjo potrdili.

HIPOTEZO SMO POTRDILI. ✓

HIPOTEZA 4: Večina anketirancev je zadovoljna s svojim poklicem.

Hipotezo lahko potrdimo. Potrdili smo jo z vprašanjem »Ali ste zadovoljni z vašim poklicem?« Največ jih je izbralo, da so zadovoljni s poklicem zaradi uživanja v vožnji. 29 odstotkov oziroma dobra polovica (66 od 125) jih je med večjimi možnimi odgovori obkrožila prav zadovoljstvo v vožnji. Iz pridobljenih rezultatov lahko sklepamo, da je poklic voznika res način življenja in ne zgolj dela. Tako da se za ta poklic odločajo tisti, ki radi sedijo za volanom, pa naj bo to tovornega vozila ali avtobusa. Prav tako se vprašanje »Ali se pri opravljanju vašega poklica počutite odgovorne za tovor/potnike?« navezuje na potrditev hipoteze, saj je tisti, ki svoje delo opravlja vestno in odgovorno, zagotovo zadovoljen v poklicu, ker se na ta način osebno izpopolnjuje. Kar 87 odstotkov oziroma 112 anketiranih je na vprašanje odgovorilo pritrdilno.

HIPOTEZO SMO POTRDILI. ✓

HIPOTEZA 5: Za opravljanje poklica voznika je smiselno uvesti izobraževalni program Poklicni voznik.

Skozi pisanje raziskovalne naloge smo spoznali, koliko različnih področij je potrebno za opravljanje poklica voznika. Področja so zelo široka, poleg vsega se tudi skozi čas spreminjajo, saj jih je večina vezanih na trenutno veljavno zakonodajo. Spoznali smo, da je na našem območju v preteklosti že potekal redni izobraževalni program *Voznik-mehanik*, ki je bil namenjen primarno dijakom, ki so nadaljevali svojo poklicno kariero v transportni dejavnosti kot vozniki. Na zastavljeno vprašanje »Ali se vam zdi smiselno, da bi uvedli izobraževalni program za poklic voznika?«, je 49 anketirancev (30 odstotkov) pritrdilo, saj je voznik specifičen poklic, 44 anketirancev (27 odstotkov) jih je odgovorilo »Da, ker bi

lahko pridobili vse ustrezne kompetence s tega področja.« 30 (19 odstotkov) jih meni, da bi bilo smiselno, saj je koda 95 premalo obsežna. Če povzamemo, jih je slabih 80 odstotkov pritrdilo, da bi bila uvedba izobraževalnega programa *Voznik* smiselna, saj bi tako pridobili ustrezno izobrazbo za opravljanje tega dela. Včasih so vozniki to možnost že imeli. Danes bi bila v korist, saj voznikov manjka. Če bi se uvedla smer *Voznik*, bi se lahko posameznik odločil za njo že po končani osnovni šoli, kar bi mu pomagalo popolnoma spoznati in se naučiti vse vidike tega poklica.

HIPOTEZO SMO POTRDILI. ✓

7 ZAKLJUČEK

Cestni promet je pomemben za gospodarsko dejavnost že od nekdaj. Omogočanje prevoza je pomagalo k vzpostavitvi dobavnih in oskrbovalnih verig ter mobilnosti potnikov, kakršne poznamo danes. Pred mnogo leti je bilo potrebno za razvoj cestnega prometa najprej izumiti ustrezna pogonska in prevozna sredstva. Med pomembne dosežke štejemo parni stroj, ki je osnova industrijske revolucije. Pred cestnim prometom se je uporabljal v železniškem in rečnem prometu. K napredku cestnega prometa je ključno vlogo odigral motor na notranje zgorevanje. Danes so prevozna sredstva vse večja, močnejša, hitrejša in tehnološko dovršena. Posledično mora napredku slediti tudi uporabnik, v našem primeru poklicni voznik.

Lahko bi trdili, da je poklic voznika star toliko kot so stara prva prevozna sredstva. Tekom raziskovanja smo zasledili podatke o prvih vozniki na našem današnjem ozemlju ter tudi izobraževalnem programu *Voznik-mehanik*, ki se je izvajal na Srednji šoli Borisa Kidriča v Celju.

Spoznali smo interdisciplinarnost znanja, ki je potreben v tem poklicu; število zakonov, ki so vezani na opravljanje te dejavnosti; pogoje, ki so potrebni in jih morajo opraviti bodoči vozniki (NPK, koda 95, opravljen ustrezen vozniški izpit). Podatki Mednarodnega združenja za cestni transport kažejo na hud deficit na področju zaposlovanja poklicnih voznikov, kar s seboj potegne ogromno težav, ki jih imajo tako delodajalci kot tudi delavci. Pojavlja se tendenca po zaposlovanju nekvalificiranega kadra (brez ustrezne izobrazbe), kadra iz tujine, ki potrebuje daljše obdobje uvajanja v poklic in delo na določenem območju.

Pred izdelavo raziskovalne naloge smo si zadali pet hipotez, ki smo jih ovrednotili s pomočjo raziskave in analize anket. Pri treh hipotezah so bila naša predvidevanja potrjena. Dve hipotezi smo potrdili delno. Hipotezo *Večina poklicnih voznikov nima predhodne strokovne izobrazbe za opravljanje tega poklica* smo potrdili delno, saj je glavnina anketiranih končalo srednjo šolo, vendar sklepamo, da ni pomembna zgolj stopnja temveč predvsem smer izobrazbe. Se je pa izkazalo, da jih ima zgolj 6 odstotkov končano izobrazbo *Voznika*, ki je najbolj primerna in pokriva vsa področja potrebna za opravljanje tega poklica. Kar nekaj je avtomehanicov (20) in logističnih ter strojnih tehnikov - skupaj 18. Te usmeritve delno obravnavajo področja, ki ustrezajo znanju, potrebnim za poklicnega voznika. Vsi ostali so končali srednjo šolo, ki ne pokriva področja, katera smo med raziskavo zaznali kot nujna za učinkovito in varno opravljanje tega poklica. Tudi hipotezo, ki trdi, da je *glavno vodilo za*

opravljanje tega poklica denar, smo lahko na podlagi rezultatov anket potrdili delno. Rezultati so namreč pokazali, da kar 66 od 125 anketiranih opravlja poklic zaradi uživanja v vožnji, šele nato sledi kot razlog plačilo (45 od 125). Seveda so se anketirani primarno za ta poklic odločili zaradi denarja, vendar v njem ostajajo zaradi osebnega zadovoljstva, kar zagotovo odigra ključno vlogo pri kakovosti opravljenega dela.

Na osnovi raziskave in opravljene analize ankete smo prišli do ugotovitve, da je glavno vodilo za opravljanje poklicnega voznika prav užitek v vožnji. Lahko bi rekli, da je to način življenja, »nafto imajo v krvi«. Poklicni vozniki v svojem delu vidijo izziv in ne zgolj delo. Radi spoznavajo svet, skrbijo za tovor ali potnike ter predvsem za svoje vozilo. Tudi če sami niso lastniki prevoznega sredstva. Težava je, da bo v prihodnje vse manj ljudi, ki bi si želeli ta poklic opravljati vsakodnevno. Možno rešitev vidimo v uvedbi izobraževalnega programa *Voznik*, kjer bi kandidati pridobili poleg znanja tudi ustrezen vozniški izpit. Za to sklepamo, da bi bila primerna motivacija za vpis dijakov v ta program, saj je danes pridobitev vozniških izpitov relativno težaven in predvsem drag postopek. Z ustrežno izobrazbo bi bili vozniki boljše usposobljeni in tudi samozavestnejši za opravljanje tega poklica.

8 VIRI IN LITERATURA

- 1 24UR. [Online]. Ljubljana, 24. jan. 2023. [Citirano 7. feb. 2023; 15.24]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.24ur.com/novice/dejstva/cez-tri-leta-bo-manjkalo-vec-kot-10000-poklicnih-voznikov.html>.
- 2 AMZS. [Online]. Pridobivanje temeljnih kvalifikacij (koda 95). [Citirano 30. jan. 2023; 17.52]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.amzs.si/cvv/programi/zatovorna-vozila-in-avtobuse/pridobivanje-temeljnih-kvalifikacij-koda-95>.
- 3 AVP. [Online]. Statistika uspešnosti kandidatov na vseh kategorijah pri praktičnem in teoretičnem delu voznškega izpita – skupaj 2022. [Citirano 7. feb. 2023; 10.57]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/vozniski-izpiti/analize-in-statisticni-podatki-o-opravljanju-vozniskih-izpitov/>.
- 4 AVTOŠOLA Ježica. [Online]. [Citirano 20. feb. 2023; 18.15]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avtosola-jezica.com/>.
- 5 CPI. [Online]. [Citirano 17. jan. 2023; 15.57]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://cpi.si/poklicno-izobrazevanje/izobrazevalni-programi/programi/spi/#voznik>.
- 6 LETNO poročilo Srednje šole Boris Kidrič v Celju, 1981-1982, 1982-1983, 1983-1984, 1984-1985.
- 7 LOVCI na doživetja. [Online]. Kaj je tahograf in kako deluje, 21. jun. 2021 [Citirano 19. jan. 2023; 12.28]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.lovecnacene.si/blog/kaj-je-tahograf-in-kako-deluje/>.
- 8 MOTORNO vozilo. Ljubljana: Tehniška založba Slovenije. 2022
- 9 NPK. [Online]. Vprašanja in odgovori o NPK. [Citirano 17. dec. 2022; 20.16]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://npk.si/vprasanja/>.
- 10 PIS. [Online]. Kolektivna pogodba za cestni potniški promet Slovenije. [Citirano 4. dec. 2022; 10.07]. Dostopno na spletnem naslovu: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=KOLP584>.
- 11 PIS. [Online]. Kolektivna pogodba za dejavnost prevoza blaga v cestnem prometu Slovenije. [Citirano 26. nov. 2022; 19.17]. Dostopno na spletnem naslovu: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=KOLP89>.
- 12 PIS. [Online]. Zakon o motornih vozilih. [Citirano 8. feb. 2023; 12.03]. Dostopno na spletnem naslovu: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7333>.

- 13 PIS. [Online]. Zakon o pravilih cestnega prometa. [Citirano 8. feb. 2023; 16.24].
Dostopno na spletnem naslovu:
<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5793>.
- 14 PIS. [Online]. Zakon o voznikih. [Citirano 13. sep. 2022; 15.38]. Dostopno na spletnem naslovu: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7164>.
- 15 SIOL. net. [Online]. [Citirano 10. feb. 2023; 14.50]. Dostopno na spletnem naslovu: – siol.net/avtomoto/zanimivosti/prvi-slovenski-poklicni-vozniki.
- 16 SLEDILCI. [Online]. [Citirano 19. OKT. 2022; 12.13]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://seguidores.online/sl/quien-invento-la-maquina-de-vapor/>.
- 17 VOZNIŠKI izpit. [Online]. [Citirano 12. jan. 2023; 13.47]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://vozniski-izpit.com/kako-do-izpita/kategorija-c-c1/>.

9 PRILOGA

PRILOGA 1: Anketa

Poklicni voznik – izziv ali delo?

Smo dijaki četrtega letnika logistične usmeritve. Na podlagi raziskovalne naloge o poklicnih voznikih vas prosimo, da izpolnite naslednjo anonimno anketo. Prosimo pišite čitljivo.

1. Kako dolgo se že ukvarjate s tem poklicem?

- a) Od 0 do 5 let.
- b) Od 6 do 15 let.
- c) Od 16 do 25 let.
- d) 26 let ali več.

2. Koliko delodajalcev ste že zamenjali do sedaj?

- a) 0
- b) 1–2
- c) 3–4
- d) 4 ali več

3. Katere stopnje izobrazbe imate?

- a) Osnovna šola.
- b) Srednja šola.
- c) Fakulteta.
- d) Drugo: _____

4. Smer izobrazbe:

5. Koliko ur na teden opravite?

- a) Manj kot 40.
- b) 40.
- c) Več kot 40.

6. Katere kategorije izpita imate? (Obkrožite.)

C1 

D1 

C1E 

D1E 

C 

D 

CE 

DE 

7. Ali imate kodo 95?

- a) Da.
- b) Ne.

7.1 Če je vaš odgovor DA, kateri sklop teme kode 95 vam je pri vašem poklicu najbolj koristil?

- a) Varovanje/privez blaga.
- b) Prevoz blaga.
- c) Tahograf in počitek.
- d) Osnove motornih vozil.

7.2 Kaj pogrešate pri kodi 95?

- a) Komunikacijo s strankami.
- b) Izpolnitev dokumentov.
- c) Načrtovanje poti.
- d) Poznavanje zakona o prevozu blaga.

8. Ali se pri opravljanju vašega poklica počutite odgovorne za tovor/potnike?

- a) Da.
- b) Ne.
- c) Delno.

9. Ali ste zadovoljni z vašim poklicem? (Obkrožite največ dva odgovora.)

- a) Da, saj mi omogoča dobro plačilo.
- b) Da, ker spoznavam svet.
- c) Da, ker uživam v vožnji.
- d) Da, ker delo ni monotono.
- e) Ne, ker mi ne ustreza delovni čas.
- f) Ne, ker sem premalo plačan.
- g) Ne, ker sem premalo doma.
- h) Drugo: _____

10. Zakaj ste se odločili za poklic voznika? (Možnih je več odgovorov.)

- d) Plačilo.
- e) Uživanje v vožnji.
- f) Dinamično delo.
- g) Spoznavanje sveta.
- h) Družinsko podjetje.
- i) Drugo: _____

11. Kaj je po vašem mnenju izziv pri opravljanju poklica voznik? (Obkrožite največ dva odgovora.)

- a) Odgovornost za blago/potnike in prevozno sredstvo.
- b) Zagotavljanje varnosti.
- c) Reševanje problemov (okvara vozila, natovor, končna dostava).
- d) Nenehno pridobivanje znanja.
- e) Znanje tujih jezikov.
- f) Nenehna koncentracija.
- g) Drugo: _____

12. Ali se vam zdi smiselno, da bi uvedli 3-letni izobraževalni program za poklic *Voznik*?

- a) Da, ker je koda 95 premalo obsežna.
- b) Da, ker bi lahko pridobili vse ustrezne kompetence s tega področja.
- c) Da, saj je voznik specifičen poklic.
- d) Ne, ker je dovolj, da imaš vozniški izpit ustrezne kategorije.
- e) Ne, ker se največ naučiš s prakso.
- f) Ne, ker to ni tako zahtevno delo, da bi potreboval posebno izobraževanje.
- g) Drugo: _____

13. Katerega spola ste?

- a) Moški.
- b) Ženska.

14. Koliko ste stari?

- a) 18–24
- b) 25–30
- c) 31–40
- d) 40–55
- e) 55 ali več