

System kształcenia i szkolenia pilotów cywilnych i wojskowych w Polsce

Bezpieczeństwo i praca

Opracował:
Waldemar Królikowski
(walkro@o2.pl)

2012-07-15

Senat RP
Komisja Obrony Narodowej

System

- Kształcenie lotnicze
- Szkolenie zawodowe pilotów
- Standaryzacja wymagań
- System licencjonowania pilotów
- Rola Państwa (regulatora)
- Modele finansowania
- Lotniczy rynek pracy
- Z wojska „do cywila”
- Bilans systemu
- Wnioski

Kształcenie lotnicze

- Krajowy system kształcenia (studia I/II stopnia)
- Kierunek „lotnictwo i kosmonautyka”
 - Specjalność „pilotaż”
- Treści programowe MNiSzW
 - Wspólne dla szkolnictwa cywilnego i wojskowego
 - Rozbieżne z wymaganiami wiedzy dla licencji pilota
- Inne kierunki o profilach lotniczych
 - Techniczne (projektowanie, budowa, eksploatacja)
 - Logistyczne (transport, infrastruktury lotnicze)

Szkolenie zawodowe pilotów

- Standardy szkolenia pilotów
 - Międzynarodowy (ICAO Annex 1)
 - Wspólnot Europejskich (Part FCL)
 - W trakcie poważnej „przebudowy” strukturalnej systemu
 - Krajowe i specyficzne (niezawodowe, wojskowe)
- Procesy szkolenia pod ciągłym nadzorem władz
 - Szkolenia tylko w ośrodkach certyfikowanych (ATO)
 - Programy szkoleń zatwierdzane przez władze
 - Kwalifikacje kadry szkoleniowej pod kontrolą władz
- Egzaminy przed niezależną komisją lotniczą

Standaryzacja wymagań

- Międzynarodowy charakter operacji lotniczych
 - Wspólna przestrzeń powietrzna
 - Wspólne zasady ruchu lotniczego
- Bezpieczeństwo
 - Globalne źródło standardów i wymagań (ICAO)
 - Kwalifikacje i umiejętności załóg
 - Kryterium wiedzy, umiejętności i ciągłości praktyki
 - Nabywanie i utrzymywanie kwalifikacji tylko w środowisku nadzorowanym przez Państwo
 - Zunifikowane procedury operacyjne załóg

System licencjonowania

- Licencje „amatorskie” vs. „zawodowe”
 - Różne modele szkolenia lotniczego
 - Teoretycznego
 - Praktycznego/Symulatorowego
 - Różne poziomy wymagania dot. wiedzy i umiejętności
 - Różne rodzaje i zakresy uzyskiwanych uprawnień
 - Różne możliwości zatrudnienia i zarobkowania
 - Licencje „amatorskie” nie pozwalają na zarobkowanie^(*)
 - Różne możliwości uzyskania licencji „zawodowych”
 - Uznawanie praktyki nabytej z licencjami „amatorskimi”

Rola Państwa (regulatora)

- Dostarczyć przepisy, wymagania i normy lotnicze
- Zapewnić warunki dla funkcjonowania branży
 - Lotnisk i infrastruktury lotniczej państwa
 - Transportu lotniczego i lotnictwa gospodarczego
 - Dopływu wykwalifikowanych kadr lotniczych
- Zapewnić funkcje licencjonowania i certyfikacji
- Prowadzić nadzór nad bezpieczeństwem
- Stymulować rozwój branży i rynków lotniczych

Modele finansowania

- Model „publiczny”
 - koszty edukacji i szkolenia pilota do poziomu licencji zawodowej (CPL/IR) ponosi państwo
- Model „sponsorowany”
 - koszty edukacji i szkolenia pilota do poziomu licencji zawodowej (CPL/IR) ponosi sponsor
- Model „rekreacyjny”
 - koszty edukacji i szkolenia do poziomu niezawodowej licencji pilota (PPL) ponosi adept

Modele finansowania

- Model "mieszany"
 - Koszty edukacji są oddzielone od kosztów szkolenia do licencji pilota
 - Dowolny poziom i kierunek wykształcenia formalnego
 - Dowolny model finansowania wykształcenia
 - Koszty szkolenia lotniczego do licencji CPL finansowane są w dowolnym modelu
 - Koszty szkolenia na wyższe licencje (ATPL) i dodatkowe uprawnienia lotnicze (TR) może ponosić pracodawca (polityka zatrudnienia)

Lotniczy rynek pracy

- Zarobkowy transport lotniczy (AOC)
 - Piloci z licencją zawodową (CPL) lub liniową (ATPL)
 - Kwalifikacje na typach statków (TR)
 - Uprawnienia do lotów IFR (IR)
- Lotnictwo usługowe i gospodarcze (AW)
 - Piloci z licencją zawodową (CPL)
 - Kwalifikacje na klasie/typie statku (CR/TR)
- Ośrodki szkolenia lotniczego (ATO)
 - Piloci z licencją zawodową i uprawnieniami instruktorów (FI)

Lotniczy rynek pracy

- Lotnictwo sił zbrojnych
 - Klasy wyszkolenia pilota (III; II; I; M)
- Lotnictwo służb porządku publicznego
 - Dwie różne formacje – Policja i Straż Graniczna
 - System kwalifikacji pilotów – „niedookreślony”
- Migracje zarobkowe pilotów
 - Z wojska do „cywila”
 - Migracje zagraniczne (In-Out)
- Problem „podkradania” pilotów

Lotniczy rynek pracy

- Cechy rynku pracy dla pilotów
 - Rynek pracy pilotów jest globalnie otwarty, szczególnie europejski dla posiadaczy licencji FCL
 - Zmiany są generowane przez rynki lotnicze
 - Występują silne, okresowe fluktuacje potrzeb
 - Bariery wejścia i utrzymania się na rynku pracy
 - Proces szkolenia pilota do CPL trwa najmniej 2 – 3 lata
 - Wysokie koszty uzyskania i utrzymania licencji
 - Rośnie popularność modelu „*low cost*” – „martw się pilocie sam o swoje licencje”, albo żegnaj

Lotniczy rynek pracy

- Wielkość cywilnego rynku pracy (szacunki)
 - Lotnictwo „komunikacyjne”
 - Zatrudnia ok. 900 pilotów (ATPL/CPL/IR/TR)
 - Absorpcja roczna średnio ok. 20 – 40 pilotów (CPL)
 - Nowe otwarcia (AOC) – skokowo rośnie do np. 80 pilotów
 - Lotnictwo gospodarcze i usługi (AW)
 - Zatrudnia średnio ok. 350 pilotów (CPL)
 - Absorpcja roczna średnio ok. 20 – 30 pilotów
 - Szkoły lotnicze (ATO)
 - Zatrudniają średnio ok. 250 pilotów (CPL/FE)
 - Absorpcja roczna średnio ok. 20 -30 pilotów

Z wojska „do cywila”

- Uznanie kwalifikacji nabytych „w wojsku”
 - Na podstawie „Raportu zaliczenia”, który zatwierdza EASA, w zakresie:
 - Wiedzy teoretycznej
 - Umiejętności praktycznych
 - Doświadczenia zawodowego
- Uznaje się tylko te elementy, które są identyczne
- Konieczność odbycia szkolenia pomostowego
- Obowiązek poddania się egzaminom przed komisją egzaminacyjną (państwową, cywilną)

Bilans systemu

- Potencjał kształcenia akademickiego
- Uzupełnienie treści programowych kształcenia akademickiego o wymagania wiedzy dla licencji pilota (Part FCL)
- Elastyczna oferta szkolenia w ATO
- Możliwe szybkie uzupełnienie doraźnych braków dopływem pilotów z zagranicy (licencje FCL)
- Potencjalna groźba degradacji systemu szkolenia przez rosnącą lukę pokoleniową

Podsumowanie

- Bezpieczeństwo

- Integrować cywilne i wojskowe przepisy, wymagania oraz standardy lotnicze
- Integrować treści programowe MNiSzW z wymaganiami wiedzy dla licencji pilota Part FCL

- Ekonomia

- Maksymalizować wykorzystanie istniejącego potencjału akademickiego i szkolenia praktycznego
- Zbudować bardziej przyjazne modele finansowania szkoleń praktycznych w powietrzu

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ