



СЕКТОРСКИ ПРОФИЛ

ДЕЛАТНОСТ САОБРАЋАЈА

Београд, 2018. година.

Садржај

1. Увод.....	4
2. Макроекономски преглед сектора саобраћаја.....	5
2.1. Подаци о привредним друштвима у сектору саобраћаја.....	8
2.2. Закључна разматрања на основу макроекономске позиције сектора саобраћаја.....	11
3. Стратешки правци развоја сектора саобраћаја.....	11
3.1. Закључна разматрања на основу стратешких праваца развоја сектора саобраћаја	14
4. Тражња за радном снагом у сектору саобраћаја	15
4.1. Подаци ЦРОСО о формално запосленима.....	15
4.2. Подаци о лицима запосленим са евиденције НСЗ	18
4.3. Подаци о пријављеним потребама послодаваца код НСЗ.....	20
4.4. Подаци о запосленима на основу Анкете о радној снази.....	22
4.5. Информације добијене из разговора са представницима привреде	26
4.6. Закључна разматрања на основу анализе тражње за радном снагом у сектору саобраћаја	28
5. Понуда радне снаге у сектору саобраћаја.....	29
5.1. Подаци о незапосленима на евиденцији НСЗ	29
5.2. Подаци о дужини чекања на запослење код НСЗ	31
5.3. Подаци о понуди образовних профила из области саобраћаја	32
5.4. Информације добијене из разговора са представницима привреде и незапослених лица .	34
5.5. Закључна разматрања на основу анализе понуде радне снаге у сектору саобраћаја.....	36
6. Закључак и препоруке	37

Списак табела

Табела 1. Индекси физичког обима услуга саобраћаја и телекомуникација у периоду 2012-2016. године (2011=100).....	7
Табела 2. Путнички и тонски километри у сектору саобраћаја у периоду 2012-2016. године (у милионима).....	7
Табела 3. Основни подаци о предузећима регистрованим за делатност саобраћаја у 2016. години ..	9
Табела 4. Профитабилност предузећа регистрованих за делатност саобраћаја у 2016. години.....	9
Табела 5. Финансијски показатељи предузећа регистрованих за делатност саобраћаја у 2016. години	10
Табела 6. Предузећа регистрована за делатност саобраћаја према правном облику	11
Табела 7. Запослени у сектору саобраћаја према делатности предузећа и према старосној групи, просек за 2016. годину.....	15
Табела 8. Запослени у сектору саобраћаја према делатности предузећа и према полу, просек за 2016. годину.....	16
Табела 9. Запослени у сектору саобраћаја према делатности предузећа и нивоу стручне спреме, просек за 2016. годину.....	16
Табела 10. Запослени у сектору саобраћаја према радном месту и стеченом образовању, децембар 2016. године.....	17
Табела 11. Запослени са евиденције НСЗ са занимањима из области саобраћаја према нивоу стручне спреме	19
Табела 12. Запослени са евиденције НСЗ са занимањима из области саобраћаја према делатности.....	19
Табела 13. Запослени са евиденције НСЗ са занимањима из области саобраћаја према старости ...	19
Табела 14. Запослени са евиденције НСЗ са занимањима из области саобраћаја према конкретном занимању.....	20
Табела 15. Пријављене потребе послодаваца за занимањима из области саобраћаја према нивоу стручне спреме	21
Табела 16. Пријављене потребе послодаваца за занимањима из области саобраћаја према делатности	21
Табела 17. Пријављене потребе послодаваца за занимањима из области саобраћаја према конкретном занимању	21
Табела 18. Запослени према занимању из области саобраћаја	22
Табела 19. Запослени према делатности предузећа у којем раде	22
Табела 20. Учешће радника са додатним послом у односу на своју референтну групу, у %.....	23
Табела 21. Проведено време на додатном послу	23
Табела 22. Дужина радног стажа.....	23
Табела 23. Распоред запослених према облику својине.....	23
Табела 24. Тип уговора о запослењу	24

Табела 25. Нето зарада	24
Табела 26. Дужина радног времена.....	25
Табела 27. Незапослени на евиденцији НСЗ са занимањима из области саобраћаја према нивоу стручне спреме	29
Табела 28. Незапослени на евиденцији НСЗ са занимањима из области саобраћаја према делатности	30
Табела 29. Незапослени на евиденцији НСЗ са занимањима из области саобраћаја према старости	30
Табела 30. Незапослени на евиденцији НСЗ са занимањима из области саобраћаја према конкретном занимању	31
Табела 31. Просечна дужина чекања на запослење (у месецима) према занимањима из области саобраћаја	31
Табела 32. Просечна дужина чекања на запослење (у месецима) у периоду 2011-2017 према занимањима из области саобраћаја и према старосним групама	32
Табела 33. Трогодишњи саобраћајни профили – двогодишњи просек (2017-2018).....	33
Табела 34. Четворогодишњи саобраћајни профили – двогодишњи просек (2017-2018)	33
Табела 35. Дипломирани студенти према нивоу студија, академске и струковне – трогодишњи просек (2016-2018)	33

Списак илустрација

Илустрација 1. Структура БДП-а Србије према делатностима за 2016. годину	5
Илустрација 2. БДВ сектора саобраћаја за период 2011-2016. године	6
Илустрација 3. Структура производње БДВ у сектору саобраћаја у 2016. години	6
Илустрација 4. Кретање номиналних зарада према областима у сектору саобраћаја	25

1. Увод

Основни предмет овог извештаја је анализа тренутног стања и динамике на тржишту рада у сектору саобраћаја. При томе, циљ извештаја је пружање релевантних информација креаторима политика у области образовања, како би у наредном периоду понуда рада што боље одговорила на тражњу која постоји у сектору.

За потребе израде овог извештаја, сектор саобраћаја је дефинисан нешто шире у односу на Класификацију делатности, те обухвата цео сектор Н – Саобраћај и складиштење, као и област 61 – Телекомуникације која се према Класификацији делатности налази у сектору Ј. Дакле, сектор саобраћаја обухвата следеће области:

- 49 – Копнени саобраћај и транспорт (железнички, друмски и цевоводни транспорт),
- 50 – Водни саобраћај,
- 51 – Ваздушни саобраћај,
- 52 – Складиштење и пратеће активности у саобраћају,
- 53 – Поштанске активности и
- 61 – Телекомуникације.

У првом делу извештаја представљен је макроекономски преглед сектора, при чему је анализиран значај сектора саобраћаја за привреду Србије са становишта креирања бруто додате вредности и доприноса расту бруто домаћег производа, структура сектора саобраћаја, активност у оквиру области сектора саобраћаја, као и стање и резултати пословања привредних друштава регистрованих за обављање делатности саобраћаја.

Затим су анализирани стратешки правци развоја сектора сагледавањем важећих стратешких докумената, као и разговорима са креаторима политика у сектору саобраћаја.

Тражња за радном снагом у сектору анализирана је на основу података о запосленима из базе Централног регистра обавезног социјалног осигурања и Анкете о радној снази, затим података о пријављеним потребама послодаваца и запосленима са евиденције Националне службе за запошљавање, као и на основу разговора са представницима привреде.

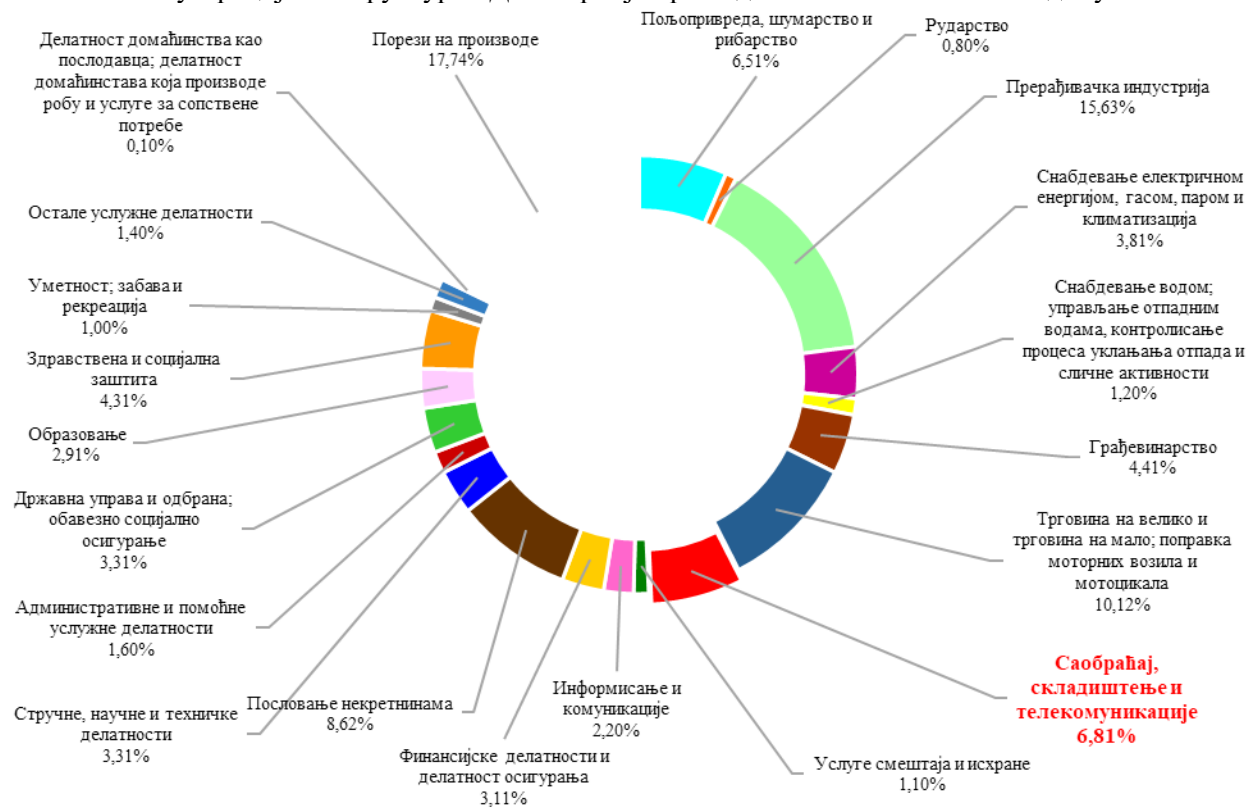
Понуда радне снаге у сектору је анализирана на основу података о незапосленима и дужини чекања на запослење на евиденцији Националне службе за запошљавање, података о понуди образовних профила од стране образовног система Републике Србије, као и на основу разговора са представницима привреде и незапосленим лицима који су стекли образовање за рад у сектору саобраћаја.

Коначно, на основу упоредне анализе понуде и тражње за радном снагом изведени су закључци и формулисане препоруке како би се унапредила комуникација између образовне политике и тржишта рада у сектору саобраћаја.

2. Макроекономски преглед сектора саобраћаја

Сектор саобраћаја, који обухвата делатности саобраћаја, складиштења и телекомуникација, представља четврти по реду сектор привреде Србије мерено учешћем бруто додате вредности (БДВ) у бруто домаћем производу (БДП). Наиме, БДВ сектора саобраћаја је 2016. године износила 6,8% укупног БДП-а Србије (Илустрација 1). Током периода 2011-2016. године ово учешће се није значајније мењало и кретало се у распону од 6,5% до 7,0% БДП-а.

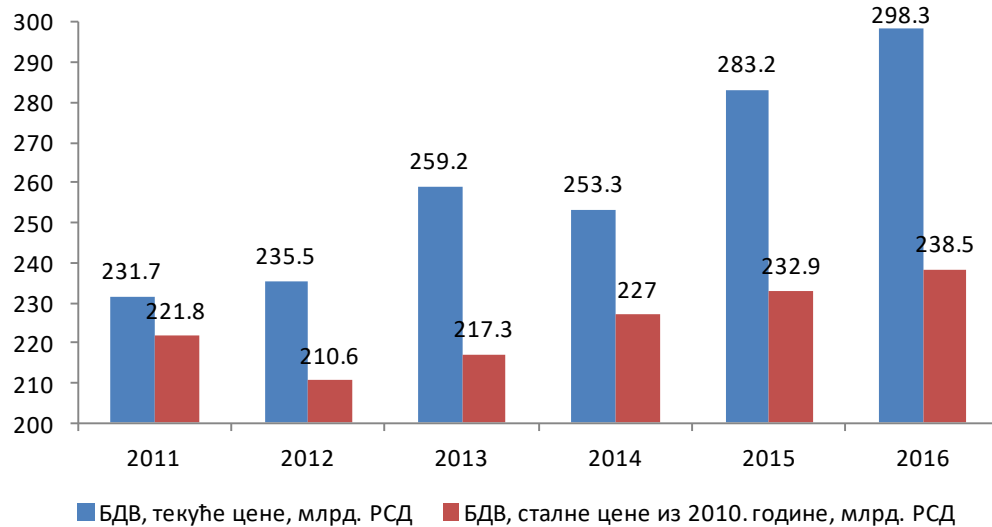
Илустрација 1. Структура БДП-а Србије према делатностима за 2016. годину



Извор: Републички завод за статистику

Бруто додата вредност сектора саобраћаја у 2016. години износила је 298,3 милијарде динара посматрано у текућим ценама, односно око 2,42 милијарде евра исказано према просечном девизном курсу за 2016. годину. Током периода 2011-2016. године, БДВ сектора саобраћаја бележила је раст у текућим ценама (изузев 2014. године), а што је још важније БДВ сектора саобраћаја у сталним ценама (након искључења ефеката раста цена) такође је бележила раст у свим годинама осим 2011. године, и то по стопама од 2,42% па све до 4,46% годишње (Илустрација 2).

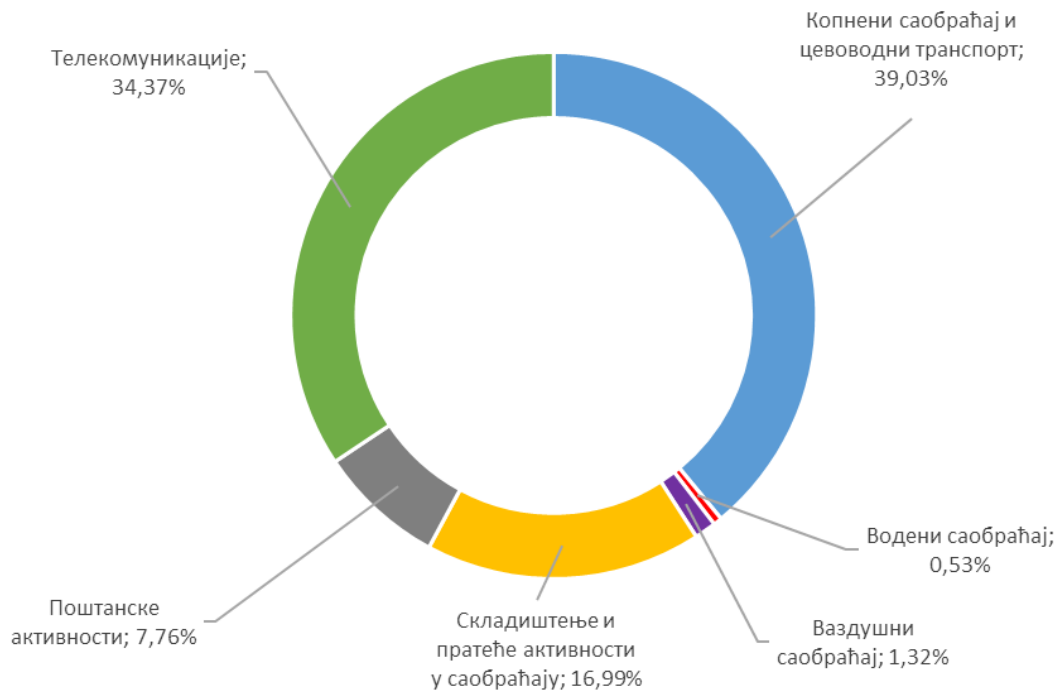
Илустрација 2. БДВ сектора саобраћаја за период 2011-2016. године



Извор: Републички завод за статистику

Према ужој подели, сектор саобраћаја се састоји из следећих области: копнени саобраћај и цевоводни транспорт, водени саобраћај, ваздушни саобраћај, складиштење и пратеће активности у саобраћају, поштанске активности и телекомуникације. На основу последњих података из 2016. године, у оквиру сектора саобраћаја посебно се издвајају копнени саобраћај и цевоводни транспорт са учешћем у БДВ саобраћаја од 39,03% и телекомуникације са учешћем од 34,37%. (Илустрација 3). Током периода 2011-2016. године ова учешћа се нису значајније мењала.

Илустрација 3. Структура производње БДВ у сектору саобраћаја у 2016. години



Извор: Републички завод за статистику

Посматрајући кретање индекса физичког обима услуга саобраћаја и телекомуникација (Табела 1) може се закључити да је физички обим услуга железничког саобраћаја, цевоводног транспорта, градског саобраћаја и поштанских активности у 2016. години, као и током читавог периода 2012-2016. године, био испод нивоа из 2011. године. При томе, најдрастичнији пад обима услуга је забележен у области железничког саобраћаја (15,1% у односу на 2011. годину). Са друге стране, области друмског саобраћаја, саобраћаја унутрашњим пловним путевима, ваздушног саобраћаја и телекомуникација оствариле су раст физичког обима услуга у периоду 2011-2016. године. При томе, најзначајнији раст обима услуга забележен је у области ваздушног саобраћаја (113,6% у односу на 2011. годину).

Табела 1. Индекси физичког обима услуга саобраћаја и телекомуникација у периоду 2012-2016. године (2011=100)

Област	2012	2013	2014	2015	2016
Железнички саобраћај	79,6	87,5	82,9	90,5	84,9
Друмски саобраћај	110,8	117,2	114,5	119,9	141,3
Цевоводни транспорт	89,7	95,3	90,1	91,9	95,0
Градски саобраћај	98,9	97,3	98,7	99,9	98,2
Саобраћај унутрашњим пловним путевима	83,2	96,6	104,5	118,3	127,5
Ваздушни саобраћај	101,0	104,0	173,6	187,0	213,6
Поштанске активности	100,2	99,3	98,0	98,0	98,5
Телекомуникације	118,1	150,0	154,5	156,9	158,8

Извор: Републички завод за статистику

Према подацима о путничким и тонским километрима, може се закључити да је транспорт терета забележио значајнији раст у посматраном периоду у односу на транспорт путника. Укупни путнички километри у 2016. години су износили 12.889 милиона, што је 8,49% више него 2011. године. Са друге стране, укупни тонски километри у 2016. години износили су 9.277 милиона, што је за 37,42% више него 2011. године.

Табела 2. Путнички и тонски километри у сектору саобраћаја у периоду 2012-2016. године (у милионима)

Област	2012	2013	2014	2015	2016
Путнички километри	11.880	11.766	12.265	12.985	12.889
Железнички саобраћај	540	612	453	509	438
Друмски саобраћај	4.640	4.612	4.223	4.601	4.282
Градски саобраћај	5.273	5.071	5.135	5.233	5.161
Ваздушни саобраћај	1.427	1.471	2.454	2.642	3.008
Тонски километри	6.751	7.507	7.613	8.016	9.277
Железнички саобраћај	2.769	3.022	2.988	3.249	3.087
Друмски саобраћај	2.474	2.824	2.959	2.974	4.299
Цевоводни транспорт	901	958	904	923	954
Саобраћај унутрашњим пловним путевима	605	701	759	865	927
Ваздушни саобраћај	1,9	1,9	3,3	4,7	10,2

Извор: Републички завод за статистику

У железничком саобраћају приметан је пад остварених путничких километара и раст остварених тонских километара. У 2016. години остварено је 438 милиона путничких километара, што је 18,9% мање него 2012. године, као и 3.087 милиона тонских километара што је 11,5% више него 2012.

године. У посматраном периоду забележен је и пад возних локомотивских километара у путничком саобраћају од 19,7% и раст возних локомотивских километара у теретном саобраћају од 5,2%.

У друмском путничком саобраћају у 2016. години остварено је 4.282 милиона путничких километара, што је 7,7% мање него 2012. године. Са друге стране, у теретном саобраћају остварено је 4.299 милиона тонских километара, што је 73,8% више него 2012. године. Такође, у 2016. години регистровано је 5.219 теретних превозних средстава, за разлику од 2012. године када је овај број износио 2.788 теретних превозних средстава.

Саобраћај унутрашњим пловним путевима се односи искључиво на теретни саобраћај. У 2016. години регистровано је 128 теретних бродова, што је значајно мање него 2012. године када их је било 287. Носивост бродова износила је 2016. године 171 хиљада тона, што је за око 42% мање него 2012. године. Упркос смањеним капацитетима, остварено је 927 милиона тонских километара у 2016. години, што је 56,8% више него 2012. године.

Основни показатељи ваздушног саобраћаја за 2016. годину указују да је укупна дужина линија износила 48.719 километара (13,9% више него 2012. године), а да су капацитети путничких авиона износили 1.387 путничких места (7,8% више него 2012. године). превезено је 2,66 милиона путника, што је готово двоструко више него 2012. године. Такође, у теретном транспорту забележен је раст саобраћаја са 1.988 хиљада тонских километара у 2012. години на 10.246 хиљада тонских километара у 2016. години.

У области поштанских активности забележен је пад у унутрашњем промету писмоносних пошиљки, којих је 2016. године било 272 милиона (11,1% мање него 2012. године), као и раст у међународном промету писмоносних пошиљки, којих је 2016. године било 5,9 милиона (5,3% више него 2012. године). У сектору телекомуникација у истом периоду забележен је пад минута у фиксној мрежи од 37,46%, као и раст минута у мобилној мрежи од 35%.

У области складиштења и претовара, такође, забележени су бољи резултати. У 2016. години претоварено је 8,08 милиона тона робе, што је 36,8% више него 2012. године.

2.1. Подаци о привредним друштвима у сектору саобраћаја

На основу података Агенције за привредне регистре из 2016. године о привредним друштвима¹ регистрованим за делатност саобраћаја, у сектору саобраћаја послује 7.673 активних привредних друштава. У 6.197 привредних друштава за која су доступни подаци, запослено је 113.210 радника, ова друштва располажу имовином у вредности од 1.167 милијарди динара и остварила су пословне приходе од 762 милијарде динара.

На основу података из Табеле 3, може се закључити да најзначајније области у сектору саобраћаја обухватају друмски транспорт, услужне делатности у саобраћају и телекомуникације. На ове три делатности односи се укупно 95,6% укупног броја предузећа, 82,8% укупне вредности имовине, 75,3% вредности пословних прихода и 75,1% запослених у сектору саобраћаја. При томе, сектор друмског транспорта се посебно истиче као најзначајнији према критеријуму броја предузећа регистрованих за делатност саобраћаја (65,5%), броју запослених (38%) и вредности пословних прихода (31,2%), док се сектори телекомуникација и услужних делатности у саобраћају истиче према вредности имовине имајући у виду природу њихове делатности која подразумева високу

¹ Нису обухваћени предузетници.

вредност основних средстава. Остале делатности, железнички, водни, цевоводни транспорт и складиштење су далеко мање значајне.

Табела 3. Основни подаци о предузећима регистрованим за делатност саобраћаја у 2016. години

Делатност	Број предузећа ²	Укупна актива (мил. дин.)	Пословни приходи (мил. дин.)	Број запослених
Железнички транспорт (49.10,49.20)	15	62.455	20.948	6.839
Друмски транспорт (49.31,49.32,49.39,49.41,49.42)	5.030	209.038	237.979	42.994
Цевоводни транспорт (49.50)	8	25.126	32.300	171
Водни транспорт (50.10,50.20,50.30,50.40)	68	9.699	8.787	975
Ваздушни транспорт (51.10)	48	29.121	41.330	1.819
Складиштење (52.10)	142	34.964	50.496	1.277
Услужне активности у саобраћају (52.21,52.22,52.23,52.24,52.29)	1.792	372.214	121.664	26.006
Поштанске активности (53.10,53.20)	48	38.789	34.441	17.207
Телекомуникације (61.10,61.20,61.30,61.40)	522	385.527	214.532	15.922
УКУПНО СЕКТОР САОБРАЋАЈ	7.673	1.166.933	762.477	113.210

Извор: Агенција за привредне регистре

Предузећа из већине делатности у сектору саобраћаја остварују позитиван нето резултат. Изузетак су делатности железничког саобраћаја и складиштења које су 2016. године пословале са нето губитком. Посматрано према појединачним предузећима, три четвртине предузећа у сектору послује позитивно. Најбољи резултати остварују се у делатности телекомуникација и друмског транспорта (Табела 4).

Табела 4. Профитабилност предузећа³ регистрованих за делатност саобраћаја у 2016. години

Делатност	Број предузећа са добитком	Добитак (мил. дин.)	Број предузећа са губитком	Губитак (мил. дин.)	Нето резултат (мил. дин.)
Железнички транспорт (49.10,49.20)	7	452	4	670	-218
Друмски транспорт (49.31,49.32,49.39,49.41,49.42)	2.814	11.683	850	2.695	8.988
Цевоводни транспорт (49.50)	5	893	2	84	809
Водни транспорт (50.10,50.20,50.30,50.40)	39	393	16	209	184
Ваздушни транспорт (51.10)	19	731	9	37	694
Складиштење (52.10)	73	1.026	35	2.507	-1.481
Услужне активности у саобраћају (52.21,52.22,52.23,52.24,52.29)	1.034	7.675	285	4.372	3.303

² Од Укупног броја активних предузећа (7.673) подаци су доступни за 6.197 предузећа.

³ Од 6.197 предузећа за која су подаци доступни, за 624 предузећа нема података о резултату пословања, или немају ни добитак ни губитак.

Делатност	Број предузећа са добитком	Добитак (мил. дин.)	Број предузећа са губитком	Губитак (мил. дин.)	Нето резултат (мил. дин.)
Поштанске активности (53.10,53.20)	28	4.202	9	5	4.197
Телекомуникације (61.10,61.20,61.30,61.40)	244	26.415	100	4.236	22.179
УКУПНО СЕКТОР САОБРАЋАЈ	4.263	53.470	1.310	14.815	38.655

Извор: Агенција за привредне регистре

Актива по запосленом на нивоу сектора износи 10,31, а приходи по запосленом 6,74 милиона динара. При томе, према овим показатељима посебно се истиче област цевоводног транспорта због високе вредности имовине и мало запослених, као и области складиштења и телекомуникација. Стопа нето добитка, која приказује учешће нето добитка и пословним приходима, износи 5,07% на нивоу целог сектора, а највећа је у области поштанских активности и телекомуникација. Стопа приноса на сопствена средства, која представља учешће пословног добитка у укупној имовини, износи 3,31%, а највећа је у области поштанских активности, телекомуникација и друмског транспорта (Табела 5).

Табела 5. Финансијски показатељи предузећа регистрованих за делатност саобраћаја у 2016. години

Делатност	Актива по запосленом (мил. дин.)	Приходи по запосленом (мил. дин.)	Стопа нето добитка ⁴	РОА ⁵
Железнички транспорт (49.10,49.20)	9,13	3,06	-1,04%	-0,35%
Друмски транспорт (49.31,49.32,49.39,49.41,49.42)	4,86	5,54	3,78%	4,30%
Цевоводни транспорт (49.50)	146,94	188,89	2,50%	3,22%
Водни транспорт (50.10,50.20,50.30,50.40)	9,95	9,01	2,09%	1,90%
Ваздушни транспорт (51.10)	16,01	22,72	1,68%	2,38%
Складиштење (52.10)	27,38	39,54	-2,93%	-4,24%
Услугне активности у саобраћају (52.21,52.22,52.23,52.24,52.29)	14,31	4,68	2,71%	0,89%
Поштанске активности (53.10,53.20)	2,25	2,00	12,19%	10,82%
Телекомуникације (61.10,61.20,61.30,61.40)	24,21	13,47	10,34%	5,75%
УКУПНО СЕКТОР САОБРАЋАЈ	10,31	6,74	5,07%	3,31%

Извор: Агенција за привредне регистре

Према подацима Агенције за привредне регистре, број лица која су пријављена као запослена у привредним друштвима из области саобраћаја је у 2016. години износио 113.210, што представља око 5,34% формално запослених у Србији у истој години. Највећи број привредних друштава послује у форми друштва са ограниченом одговорношћу (96%). Када је у питању број запослених, 45,7% је запослено у друштвима са ограниченом одговорношћу, 30,9% у акционарским друштвима, а чак 22,6% у јавним предузећима (Табела 6).

⁴ Нето добитак/пословни приходи.

⁵ Нето добитак/актива.

Табела 6. Предузећа регистрована за делатност саобраћаја према правном облику

Правни облик	Број предузећа	Број запослених
Акционарско друштво	63	35.004
Друштво са ограниченом одговорношћу	7.374	51.721
Командитно друштво	23	71
Ортачко друштво	116	353
Огранак страног правног лица	23	427
Јавно предузеће	50	25.551
Друштвено предузеће	2	0
Задруга	22	83
УКУПНО СЕКТОР САОБРАЋАЈ	7.673	113.210

Извор: Агенција за привредне регистре

2.2. Закључна разматрања на основу макроекономске позиције сектора саобраћаја

Сектор саобраћаја је четврти по значају сектор привреде Србије, који је током посматраног периода 2011-2016. године креирао око 7% укупног бруто домаћег производа Србије годишње. При томе, сектор саобраћаја је током истог периода бележио континуирани реални раст, чак и у 2012. и 2014. години када се привреда Србије налазила у рецесији.

Носеће области сектора саобраћаја, у смислу доприноса реалном расту бруто домаћег производа, представљају друмски саобраћај, телекомуникације и ваздушни саобраћај. Са друге стране, драстичан реални пад забележен је у сектору железничког саобраћаја.

Са аспекта броја запослених, најзначајније области сектора саобраћаја су друмски саобраћај, пратеће активности у саобраћају, поштанске активности и телекомуникације у којима је запослено укупно 90% запослених у сектору саобраћаја. Предузећа из наведених области бележе и највећи позитиван нето резултат у сектору.

На основу макроекономске позиције сектора саобраћаја и резултата пословања предузећа у овом сектору може се закључити да ће у наредном периоду највећа тражња за радном снагом у сектору бити у области друмског саобраћаја, као и у областима пратећих активности у саобраћају (манипулација теретом, послови шпедиције и др.) и телекомуникација.

3. Стратешки правци развоја сектора саобраћаја

У сектору саобраћаја идентификовани су следећи важећи стратешки документи значајни за развој сектора:

1. План развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године;
2. Национални програм јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године;
3. Стратегија развоја водног саобраћаја у Републици Србији од 2015. до 2025. године;
4. Стратегија безбедности саобраћаја на путевима у периоду од 2015. до 2020. године;
5. Стратегија развоја поштанских услуга у Републици Србији за период 2017-2020. године;

6. Стратегија развоја електронских комуникација у Републици Србији од 2010. до 2020. године.

План развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године дефинисао је основне правце развоја по појединачним областима сектора саобраћаја.

У складу са овим стратешким документом, правци развоја железнице обухватају: реформу привредног друштва „Железнице Србије“ а.д. Београд, обнову и изградњу нове железничке инфраструктуре (ремонтавање пруга на Коридору X и Барске пруге, као и изградња нових брзих пруга), проактивно деловање према клијентима на тржишту транспорта робе, унапређење капацитета и квалитета у превозу путника и унапређење безбедности саобраћаја (побољшање поузданости техничких система).

Осим тога, Национални програм јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године обухвата стратешке правце изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре. Развој железничке инфраструктуре подразумева отклањање лаганих вожњи и уских грла санацијом постојећих пруга у циљу враћања на пројектовани ниво, затим савремену двоколосечну електрифицирану пругу за мешовити путнички и теретни саобраћај и интермодални транспорт на целој дужини Коридора X у складу са европским стандардима безбедности и интероперабилности, као и пројектовану брзину од 160km/h, односно 200km/h на Коридору X, на деоницама на којима је то оправдано. Финансијска средства само за пројекте за које су дефинисани извори финансирања (*EIB, EBRD, IPA, WBIF*, кредит Руске Федерације и др.) износе око 3 милијарде евра у наведеном периоду.

Развој друмског транспорта усмерен је на смањење броја незгода са фаталним исходима, са знатно смањеним бројем повређених и знатно смањеним трошковима саобраћајних незгода. Предвиђен је развој путне инфраструктуре у циљу интеграције транспортне мреже Републике Србије у трансевропску транспортну мрежу и решавање уског грла на Балкану (завршетак изградње и модернизација на трансевропским коридорима X и XI, изградња нових и завршетак започетих деоница на „Моравском коридору“, „Фрушкогорском коридору“ и др.).

У ваздушном транспорту фокус је на стварању услова квалитетног инвестиционог амбијента како би се привукле инвестиције приватног сектора. У оквиру развоја инфраструктуре на најзначајнијем месту је модернизација примарног аеродрома „Никола Тесла“ у Београду, као и развој недовољно изграђене инфраструктуре и оспособљавање секундарних аеродрома.

План развоја у оквиру водног транспорта усаглашен је са Стратегијом развоја водног саобраћаја у Републици Србији од 2015. до 2025. године. Водни транспорт се суочава са проблемом недостатка нових савремених бродова унутрашње пловидбе и константним повећањем старости постојећих пловила, као и застарелом опремом у лукама и пристаништима. Такође, за сектор је карактеристичан и недостатак младог и квалитетног стручног кадра који чини посаду бродова.

Основни стратешки циљеви развоја водног саобраћаја обухватају:

- повећан промет на унутрашњим водним путевима до 2025. године за 35% у односу на 2012. годину,
- унапређени пловни путеви у складу са новом инфраструктурном политиком ЕУ,
- укључење најмање три луке у тзв. *Core Network Ports* у складу са Уредбом 1315/2013/ЕУ,
- укључивање лука у мултимодални логистички ланац,
- поуздан речни информациони систем,

- подмлађени кадрови који ће чинити посаду савремених бродова трговачке флоте Републике Србије, као и високо стручни кадрови у бродарству, лучкој делатности и администрацији надлежној за водни саобраћај.

План развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године дефинисао је и фокус развоја интермодалног транспорта и логистичких центара у виду изградње интермодалног терминала у Батајници, уз директну везу са коридором Х.

Основни циљ Стратегије безбедности саобраћаја на путевима у периоду од 2015. до 2020. године подразумева да се омогући изградња одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја који ће омогућити следеће:

- да у саобраћају нема погинуле деце од 2020. године,
- да се преполове годишњи број погинулих, број тешко повређене деце, број тешко повређених лица у 2020. години у односу на 2011. годину,
- да се преполове укупни годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години у односу на 2011. годину.

Стратегија развоја поштанских услуга у Републици Србији за период 2017-2020. године предвиђа развој сектора у правцу постепене либерализације тржишта поштанских услуга у складу са директивама Европске уније. Иновација постојећих и развој модерних поштанских сервиса, као и обезбеђивање ефикасног функционисања поштанске мреже уз унапређење сигурности и безбедности у области поштанског саобраћаја представљају, такође, важне стратешке циљеве овог документа.

Као веома важан циљ наведене стратегије издваја се и развој људских ресурса и унапређење административних капацитета у поштанском сектору кроз интерне и екстерне обуке, преквалификације и доквалификације запослених, полагање стручних испита, семинаре, сајмове, конференције, симпозијуме и сл.

Стратегија развоја електронских комуникација у Републици Србији од 2010. до 2020. године дефинише више циљева у вези електронских комуникација, а за област телекомуникација најзначајније су оријентација ка унапређењу конкуренције на тржишту, и развој широкопојасних мрежа и сервиса.

Преговори са ЕУ

Имајући у виду да Република Србија води приступне преговоре са Европском унијом, од посебног значаја за сектор саобраћаја су поглавља 14 (транспортна политика), 21 (трансевропске мреже) и 10 (информационо друштво и медији). Преговори у оквиру наведених поглавља још увек нису отворени, а међу значајном документацијом за стратешке правце развоја сектора анализиран је Извештај Европске комисије о напретку Србије, са посебним освртом на наведена поглавља од значаја за сектор саобраћаја. Извештај Европске комисије о напретку Србије за 2018. годину оцењује да је Србија умерено припрепљена за преговоре о наведеним поглављима. Према подацима добијеним од креатора политика у сектору, учињен је велики напредак ка испуњењу услова за отпочињање преговора у оквиру наведених поглавља.

У оквиру поглавља 14 потребно је унапредити легислативу у области безбедности саобраћаја, имајући у виду да је број смртних случајевима у саобраћајним несрећама у Србији значајно изнад просека Европске уније. Потребна су унапређења законских решења из области смањења загађења

и енергетске ефикасности возила, интелигентних транспортних система, као и унапређење инфраструктуре ради омогућења коришћења возила на алтернативна горива. Истиче се, такође, неопходност наставка процеса реформисања железнице и потпуног отварања тржишта, као и поштовање захтева које намеће прва транзициона фаза споразума о заједничком европском ваздушном простору.

Када је у питању отварање тржишта у области железничког транспорта, тржиште је прво отворено за домаћа лица, а према информацијама добијеним од креатора политика у сектору, након унапређења конкурентности новоосноване компаније Србија Карго а.д. биће отворено и за страна лица. Друмски, како путнички тако и теретни саобраћај, либерализован је од фебруара 2017. године и сад се суочава са огромним теретом, јер сви имају приступ нашем домаћем тржишту, а наше компаније немају приступ страним тржиштима, те на оперативном нивоу привреда тражи помоћ државе и захтева усаглашавање прописа са прописима ЕУ, али да ти прописи ступе на снагу даном прикључивања Србије ЕУ.

У оквиру поглавља 21 истиче се неопходност усаглашавања са ТЕН-Т (трансевропске мреже) регулативом у вези са планираним пројектима, укључујући пруге Београд-Будимпешта и Београд-граница са Црном Гором. Када је реч о интероперабилности, коридори су уврштени у европску мрежу административно, а да би се у потпуности уврстили неопходан је напредак у области интелигентних транспортних система. Као проблем се истиче интероперабилност у железничком транспорту. Када је реч о прузи Београд-Будимпешта, ЕУ већ годинама поставља питање транспарентности финансирања. Посебне препоруке односе се на цевоводни транспорт, односно убрзање радова на гасној интелеконејкцији са Бугарском. Осим тога, неопходно је ојачати кадровске капацитете у области усвајања регулатива везаних за трансевропске транспортне мреже и усвајање планова за одржавање свих суштинских праваца.

Осигурање независности Регулаторне агенције за електронске комуникације и поштанске услуге РАТЕЛ и јачање општих административних и инспекцијских капацитета надлежног министарства представљају главну препоруку у вези са поглављем 10. Осим тога, истиче се неопходност усвајања регулатива о широкопојасном приступу и мрежама нове генерације.

3.1. Закључна разматрања на основу стратешких праваца развоја сектора саобраћаја

На основу сагледавања стратешких праваца развоја сектора саобраћаја закључује се да ће се у наредном периоду интензивно радити на изградњи нове и унапређењу перформанси постојеће саобраћајне инфраструктуре. Најинтензивнији радови очекују се у области развоја друмске и железничке инфраструктуре.

У складу са тим, **потврђују се очекивања да ће у наредном периоду највећа тражња за радном снагом долазити из области друмског саобраћаја.** Такође, упркос реалном паду који бележи област железничког саобраћаја, а имајући у виду планиране инвестиције у железничку инфраструктуру и текућу реформу система Железнице Србије, **у наредном средњорочном периоду очекује се и пораст тражње за кадровима у области железничког саобраћаја.**

Осим тога, **у наредном периоду очекује се и повећана тражња за кадровима који ће се бавити управљањем безбедности саобраћаја,** имајући у виду усвојене стратешке правце развоја сектора и стандарде потребне да би се отворили преговори са ЕУ у оквиру поглавља везаних за сектор саобраћаја.

4. Тражња за радном снагом у сектору саобраћаја

Анализа сектора саобраћаја из перспективе тржишта рада, започета је анализом података из базе Централног регистра обавезног социјалног осигурања (ЦРОСО) о формално запосленим лицима у сектору саобраћаја, података о лицима која су се запослила са евиденције Националне службе за запошљавање (НСЗ), података о потребама послодаваца које су пријављене код НСЗ, као и анализом података о запосленима на основу Анкете о радној снази која осим формалне прати и неформалну запосленост.

Коначно, представљене су и анализирани информације о потребама привреде и проблемима са којима се привреда суочава на тржишту рада које су добијене из разговора са послодавцима из више области сектора саобраћаја.

4.1. Подаци ЦРОСО о формално запосленима

Подаци о формално запосленим лицима у предузећима чија се примарна делатност односи на сектор саобраћаја, приказани су у Табели 7, и то према областима сектора саобраћаја и старосној структури. Укупан број запослених у сектору саобраћаја износи 121.863. Овај број је већи него што је приказано у Табели 3, имајући у виду да подаци Агенције за привредне регистре нису обухватили недоступне податке за одређени број привредних друштава, као ни податке за предузетнике. Највећи број радника је запослен у области копненог саобраћаја и транспорта (област 49), као и у области складиштења и пратећих услуга у саобраћају (област 52). Старосна структура у свим областима сектора саобраћаја је слична, а највећи број радника односи се на старосну групу 30-54 године (71,4% радника). Број радника са преко 60 година старости, који у периоду до пет година представљају природан одлив из сектора, износи 8.340, што је 6,8% свих запослених у сектору.

Табела 7. Запослени у сектору саобраћаја према делатности предузећа и према старосној групи, просек за 2016. годину

Област ⁶	Старосна група					Укупно
	До 24	25-29	30-54	55-59	60+	
49	1.278	4.108	39.115	7.076	3.959	55.536
50	37	67	590	149	87	930
51	50	226	843	211	91	1.421
52	710	2.533	21.220	3.723	2.281	30.467
53	308	952	11.889	2.250	1.215	16.614
61	233	1.090	13.328	1.538	708	16.897
УКУПНО	2.616	8.975	86.985	14.947	8.340	121.863

Извор: Централни регистар обавезног социјалног осигурања

Подаци о родној структури, представљени у Табели 8, јасно показују доминантно учешће мушкараца. Овај однос на нивоу целог сектора износи 2,84 запослена мушкараца на једну жену. Једина област саобраћаја која одступа од родне структуре целог сектора је ваздушни саобраћај (област 51) у којој је запослено 1,3 мушкараца на једну жену.

⁶ Двоцифрена област, према Класификацији делатности: 49 - Копнени саобраћај и транспорт (железнички, друмски и цевоводни транспорт), 50 - Водни саобраћај, 51 - Ваздушни саобраћај, 52 - Складиштење и пратеће активности у саобраћају, 53 - Поштанске активности и 61 - Телекомуникације.

Табела 8. Запослени у сектору саобраћаја према делатности предузећа и према полу, просек за 2016. годину

Област	Пол		Укупно
	Мушки	Женски	
49	45.222	10.314	55.536
50	784	145	930
51	807	614	1.421
52	22.662	7.805	30.467
53	10.072	6.542	16.614
61	10.589	6.308	16.897
УКУПНО	90.136	31.727	121.863

Извор: Централни регистар обавезног социјалног осигурања

У Табели 9 представљена је структура запослених у појединачним областима сектора саобраћаја према степену стручне спреме. У свим областима саобраћаја доминирају радници са средњом стручном спремом која обухвата максимално завршену четворогодишњу средњу школу. Запослени у прва четири нивоа стручне спреме чине најмање 75% укупног броја запослених у сектору саобраћаја, под претпоставком да су сви из категорије нераспоређених са спремом изнад четвртог нивоа. Уз много реалистичнију претпоставку да структура нераспоређених радника одговара структури радника за које постоје подаци, ово учешће износи чак 85%. Изнадпросечна заступљеност радника са прва четири нивоа стручне спреме карактеристична је за области копненог и водног саобраћаја (област 49 и 50), док је у областима ваздушног саобраћаја и телекомуникација (области 51 и 61) на нивоу од 50-60%.

Табела 9. Запослени у сектору саобраћаја према делатности предузећа и нивоу стручне спреме, просек за 2016. годину

Ниво стручне спреме	Број запослених према области						Укупно
	49	50	51	52	53	61	
10 - НК	3.442	115	10	3.092	614	200	7.472
20 - ПК	1.096	58	0	2.108	169	73	3.504
30 - КВ	22.125	167	15	4.034	2.100	1.601	30.042
40 - ССС	17.877	401	699	13.922	9.298	7.818	50.014
50 - ВКВ	575	4	169	194	137	258	1.337
60 - ОСС, ОАС	1.374	44	87	1.525	562	874	4.465
70 - ВО, МГ	2.360	85	245	2.672	910	2.641	8.913
80 - ДР	20	1	2	15	2	7	47
нераспоређено	6.667	57	193	2.905	2.822	3.426	16.070
Укупно	55.536	930	1.421	30.467	16.614	16.897	121.863

Извор: Централни регистар обавезног социјалног осигурања

У Табели 10 дати су подаци о најзаступљенијим занимањима у предузећима из области саобраћаја на основу посла који запослени обављају на радном месту, али и према њиховом стеченом образовању. Како је велики део података неадекватно унет у базу Централног регистра обавезног социјалног осигурања (од 28% до чак 57%) не можемо поуздано коментарисати ове податке. Оно што се може поуздано закључити је да у области копненог саобраћаја доминирају возачи (возач

друмског возила, возач теретног моторног возила, возач аутобуса), а у области поштанских активности техничари ПТТ саобраћаја и поштари.

Табела 10. Запослени у сектору саобраћаја према радном месту и стеченом образовању, децембар 2016. године⁷

Област	Запослени у сектору саобраћаја према радном месту			Запослени у сектору саобраћаја према стеченом образовању		
	Назив радног места	Број	Учешће	Назив занимања	Број	Учешће
49	Неадекватни подаци	≥16.000	≥28,2%	Неадекватни подаци	≥21.340	≥38,5%
	Возач друмског возила	7.542	13,29%	Возач друмског возила	3.057	5,5%
	Возач теретног мот. возила	6.649	11,71%	Аутомеханичар	2.139	3,9%
	Возач аутобуса	5.730	10,10%	Техничар железничког саобраћаја	1.650	3,0%
	Менаџер	1.213	2,14%	Матурант гимназије	1.579	2,9%
	Техничар друмског саобраћ.	1.051	1,85%	Техничар друмског саобраћаја	1.335	2,4%
50	Неадекватни подаци	≥375	≥40,1%	Неадекватни подаци	≥403	≥43,0%
	Морнар	122	13,0%	Матурант гимназије	34	3,6%
	Менаџер	28	3,0%	Дипломирани економиста	24	2,6%
	Заповедник брода	27	2,9%	Економиста	18	1,9%
	Наутичар унутр. пловидбе	22	2,4%	Техничар бродског саобраћаја	17	1,8%
	Техничар бродског саобраћ.	13	1,4%	Бродомашински техничар	15	1,6%
51	Неадекватни подаци	≥810	≥57,6%	Неадекватни подаци	≥541	≥39,1%
	Професионални пилот авиона	106	7,5%	Матурант гимназије	135	9,8%
	Ваздухопловна стјуардеса	59	4,2%	Дипломирани економиста	56	4,0%
	Пилот авиона - специјалиста	38	2,7%	Професионални пилот авиона	54	3,9%
	Ваздухопловни механичар	35	2,5%	Ваздухопловни саобр. техничар	37	2,7%
	Менаџер	31	2,2%	Дипл. инжењер за ваздушни саобр.	27	2,0%
52	Неадекватни подаци	≥14.772	≥48,2%	Неадекватни подаци	≥9.960	≥34,3%
	Техничар железничког саобр.	869	2,8%	Матурант гимназије	1.168	4,0%
	Административни техничар	707	2,3%	Економски техничар	775	2,7%
	Курир	610	2,0%	Дипломирани економиста	764	2,6%

⁷ Приказано је по пет најбројнијих радних места и пет најбројнијих занимања према стеченом образовању за област саобраћаја по Делатностима. За значајан број запослених подаци или нису унети или су унети на неадекватан начин (нпр. уместо радног места наведено је занимање) - ови подаци су приказани као неадекватни подаци.

Област	Запослени у сектору саобраћаја према радном месту			Запослени у сектору саобраћаја према стеченом образовању		
	Назив радног места	Број	Учешће	Назив занимања	Број	Учешће
	Менаџер	574	1,9%	Техничар друмског саобраћаја	466	1,6%
	Економски техничар	536	1,7%	Економиста	443	1,5%
53	Неадекватни подаци	≥7.010	≥41,6%	Неадекватни подаци	≥9.617	≥57,4%
	Техничар ПТТ саобраћаја	3.112	18,48%	Матурант гимназије	953	5,7%
	Поштар	2.137	12,69%	Техничар ПТТ саобраћаја	849	5,1%
	Курир	508	3,02%	Економски техничар	527	3,1%
	Административни техничар	327	1,94%	Дипломирани економиста	224	1,3%
	Економски техничар	222	1,32%	Техничар друмског саобраћаја	161	1,0%
61	Неадекватни подаци	≥8.088	≥47,9%	Неадекватни подаци	≥8.107	≥48%
	Техничар ПТТ саобраћаја	712	4,22%	Техничар ПТТ саобраћаја	690	4,1%
	Административни техничар	681	4,04%	Дипломирани економиста	480	2,8%
	Телефониста	420	2,49%	Економски техничар	290	1,7%
	Менаџер	321	1,90%	Дипл. инж. електротехн. за телек.	271	1,6%
	Продавац	275	1,63%	Електротехничар за телекомуник.	219	1,3%

Извор: Централни регистар обавезног социјалног осигурања

4.2. Подаци о лицима запосленим са евиденције НСЗ

Оцена потенцијалне тражње у сектору саобраћаја може се једним делом обавити на основу података о броју лица која су била пријављена на евиденцији НСЗ, а за које је у посматраном периоду пристигла потврда о пријављивању на обавезно социјално осигурање. Ова процена представља доњи ниво тражње у сектору из разлога што је стваран ниво тражње овако праћен потцењен на два начина. Прво, овим се обухватају само формално запослени радници што умањује укупан број запослених у сектору. Друго, лица која се запосле, а да претходно нису била на евиденцији НСЗ, такође нису обухваћена овом евиденцијом. За разлику од података из базе ЦРОСО, овде се посматрају запослени према шифри занимања коју су попунили приликом пријаве на НСЗ, услед чега би подаци требало да приказују све раднике, чије стечено образовање спада у сегмент саобраћаја.

Подаци у Табели 11 приказују број запослених са занимањем из сектора саобраћаја у периоду 2011-2017 према нивоу стручне спреме. Тренд кретања укупног броја запослених са евиденција НСЗ у посматраном периоду показује константно повећање од 500-1000 запослених годишње, са изузетком последње године. Највећи раст тражње је код послова са средњом стручном спремом који уједно имају и највеће учешће у новозапосленим радницима у свакој посматраној години. Уколико узмемо у обзир да ови подаци из претходно поменутих разлога не укључују све новозапослене раднике, можемо закључити да је годишња тражња минимално на нивоу од око 10.000 радника.

Табела 11. Запослени са евиденције НСЗ са занимањима из области саобраћаја према нивоу стручне спреме

Ниво стручне спреме	Укупан број на нивоу године						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
10 - НК	18	7	6	3	3	8	6
20 - ПК	317	293	278	282	270	365	360
30 - КВ	2.292	2.488	2.577	2.868	3.098	3.405	3.276
40 - ССС	2.487	3.070	3.490	3.911	4.435	5.012	5.011
50 - ВКВ	98	149	126	132	114	137	104
60 - ОСС, ОАС	359	499	514	508	508	500	584
70 - ВО, МГ	549	683	666	709	605	650	570
80 - ДР	0	0	0	0	1	0	1
Укупно	6.120	7.189	7.657	8.413	9.034	10.077	9.912

Извор: Национална служба за запошљавање

Када се посматрају групе основних занимања које се сврставају у област саобраћаја, приметно је константно повећање броја запослених у свих седам група у периоду 2011-2016. Највећи релативни раст бележи се у групи 57 – железнички саобраћај, од око 80%. Највећи раст апсолутно посматрано остварен је код занимања у групи 56 – друмски саобраћај, код којих је остварен раст од нешто више од три хиљаде запослених радника годишње више у 2016. години у односу на почетну.

Табела 12. Запослени са евиденције НСЗ са занимањима из области саобраћаја према делатности

Делатност ⁸	Укупан број на нивоу године						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
27	642	726	700	791	774	891	867
56	4.374	5.219	5.539	6.062	6.599	7.409	7.251
57	391	432	485	548	642	705	735
58	138	138	182	188	219	182	210
59	63	64	83	86	107	85	59
60	205	260	255	271	255	269	312
61	307	350	413	467	438	536	478
Укупно	6.120	7.189	7.657	8.413	9.034	10.077	9.912

Извор: Национална служба за запошљавање

Старосна структура запослених са евиденције НСЗ указује на то да се млађи радници више запошљавају. Највећи релативни раст броја запослених је у старосној групи 15-29 година (раст од око 70%), затим у старосној групи 30-54 година (раст од око 60%), док је старосна група 55+ забележила најнижи раст (око 47%).

Табела 13. Запослени са евиденције НСЗ са занимањима из области саобраћаја према старости

Старосна група	Укупан број на нивоу године						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
15-29	3.121	3.741	3.874	4.311	4.785	5.325	5.094
30-54	2.485	2.943	3.221	3.484	3.570	3.998	3.908
55+	514	505	562	618	679	754	910
Укупно	6.120	7.189	7.657	8.413	9.034	10.077	9.912

⁸ Делатност према друге две цифре шифре занимања: 27 - Телекомуникације, 56 - Друмски саобраћај, 57 - Железнички саобраћај, 58 - Водни саобраћај, 59 - Ваздушни саобраћај, 60 - Поштанске активности, 61 - Пратеће активности.

Извор: Национална служба за запошљавање

У периоду 2011-2017. године више од 55% свих запослених из области саобраћаја односи се на свега два занимања из друмског саобраћаја: техничар друмског саобраћаја и возач друмског возила (Табела 14).

Табела 14. Запослени са евиденције НСЗ са занимањима из области саобраћаја према конкретном занимању

Шифра занимања	Назив занимања	Просечан годишњи број запослених у периоду 2011-2017	Учешће у укупном броју запослених из сектора саобраћаја
405600	Техничар друмског саобраћаја	2,582	30,94%
305600	Возач друмског возила	2,053	24,61%
402700	Електротехничар за телекомуникације	313	3,75%
625629	Струковни инжењер саобраћаја	188	2,25%
406100	Техничар унутрашњег транспорта	184	2,21%
Укупно за 5 занимања са највећим учешћем		5.320	63,76%

Извор: Национална служба за запошљавање

4.3. Подаци о пријављеним потребама послодаваца код НСЗ

Поред података о запосленим лицима са евиденције НСЗ, као индикатор тражње из области саобраћаја могу се користити и подаци о пријављеним потребама за посредовање при запошљавању, који се добијају од послодаваца. Овај податак такође потцењује стварни ниво тражње из разлога што послодавци нису у обавези да запошљавање врше путем НСЗ већ могу користити услуге агенција за посредовање или самостално обављати ову функцију, чиме се умањује реалан број потребних радника.

Према подацима у Табели 15 према степену стручне спреме, квалификовани радници су били најтраженији у сектору саобраћаја у посматраном периоду. Више од 95% пријављених потреба послодаваца односи се на занимања са прва четири степена стручне спреме.

Табела 15. Пријављене потребе послодаваца за занимањима из области саобраћаја према нивоу стручне спреме

Ниво стручне спреме	Пријављене потребе послодаваца на нивоу године						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
10 - НК	5	24	3	4	10	13	56
20 - ПК	157	188	129	117	245	280	373
30 - КВ	944	1.027	803	981	1.533	2.041	2.565
40 - ССС	309	189	163	154	458	302	532
50 - ВКВ	6	14	0	0	17	6	5
60 - ОСС, ОАС	31	26	39	13	34	17	18
70 - ВО, МГ	78	97	65	47	129	108	150
80 - ДР	0	0	0	0	0	0	0
Укупно	1.530	1.565	1.202	1.316	2.426	2.767	3.699

Извор: Национална служба за запошљавање

У 2017. години послодавци из области саобраћаја су пријавили потребу за 3699 радника. Више од три четвртине пријављених потреба односи се на делатност друмског транспорта (делатност 56).

Табела 16. Пријављене потребе послодаваца за занимањима из области саобраћаја према делатности

Делатност	Пријављене потребе послодаваца на нивоу године						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
27	50	80	28	27	72	112	121
56	1.254	1.249	975	1.073	1.946	2.170	2.868
57	10	9	16	6	63	32	24
58	12	5	14	4	9	8	19
59	0	0	1	2	5	6	4
60	39	25	39	87	59	88	222
61	165	197	129	117	272	351	441
Укупно	1.530	1.565	1.202	1.316	2.426	2.767	3.699

Извор: Национална служба за запошљавање

Преглед појединачних занимања за које послодавци достављају највећи број упита НСЗ представљен је у Табели 17. Приметно је да првих пет занимања са највећим учешћем представљају готово 70% свих пријављених потреба и обухватају кадрове са доминантно трећим и четвртим степеном стручне спреме. Пре свега, у питању су возачи друмског возила, теретњака и аутобуса.

Табела 17. Пријављене потребе послодаваца за занимањима из области саобраћаја према конкретном занимању

Шифра занимања	Назив занимања	Просечне годишње потребе послодаваца у периоду 2011-2017	Учешће у укупним потребама из сектора саобраћаја
305600	Возач друмског возила	661	31,90%
305604	Возач теретњака	448	21,63%
206111	Возач виљушкара	138	6,68%
405600	Техничар друмског саобраћаја	105	5,06%
305605	Возач аутобуса	79	3,83%

Шифра занимања	Назив занимања	Просечне годишње потребе послодаваца у периоду 2011-2017	Учешће у укупним потребама из сектора саобраћаја
Укупно за 5 занимања са највећим учешћем		1.431	69,10%

Извор: Национална служба за запошљавање

4.4. Подаци о запосленима на основу Анкете о радној снази

Подаци који су представљени у овом делу, за разлику од података из базе ЦРОСО и НСЗ, посматрају не само формално, већ и неформално запослена лица. Као и у бази НСЗ, посматрана су сва лица која су као опис занимања навели неко из сектора саобраћаја, тако да селекција није вршена као у бази ЦРОСО на основу примарне делатности предузећа, већ конкретног посла које лице пријављује да обавља. Иако се тиме добија бољи обухват лица која раде на пословима из сектора саобраћаја, треба имати у виду да се подаци добијају на бази анкете и као такви представљају процену стања.

Према подацима из анкете АРС-2016 о формално запосленима који за своје занимање наводе неко из области саобраћаја, број ових радника је за око 11.000 већи у односу на податке из базе ЦРОСО о лицима која су запослена у фирмама са примарном делатношћу из сектора саобраћаја (Табела 18). Ова разлика се највећим делом може објаснити разликама у обухвату ове две базе. Према подацима АРС-2016 постоји барем још око 9.000 радника са занимањима из области саобраћаја који нису формално пријављени, што представља око 7% укупне запослености у сектору. При томе, већина неформално запослених (око 97%) су мушкарци.

Табела 18. Запослени према занимању из области саобраћаја⁹

Запослени	Пол	
	Мушки	Женски
Формално запослени	109.914	13.705
Неформално запослени	8.675	289
Укупно	118.589	13.994

Извор: Анкета о радној снази - 2016

Податак о броју радника са занимањима из области саобраћаја који раде у предузећима која су према основној делатности класификована у сектор саобраћаја (Табела 19) сугерише да више од половине запослених ради у предузећима која нису примарно регистрована за послове из области саобраћаја.

Табела 19. Запослени према делатности предузећа у којем раде

Делатност	Број радника	Учешће у %
Из области саобраћаја	53.689	45,28
Остали послови	64.900	54,72

Извор: Анкета о радној снази - 2016

Број радника који поред свог примарног посла обављају додатни посао представљен је у Табели 20. Око 9% запослених има допунски посао, при чему је ово учешће веће код формално запослених

⁹ Посматрана су само лица која су за занимање (општу карактеристику посла који обављају) навели неко из ИСЦО класификације које је везано за област саобраћаја.

радника. Овај податак обично указује на постојање додатне тражње за радницима која не може да се подмири из постојећег фонда понуде на тржишту рада.

Табела 20. Учешће радника са додатним послом у односу на своју референтну групу, у %

Запослени	Имали други посао	
	Да	Не
Формално запослени	9,06	90,94
Неформално запослени	6,82	93,18
Укупно	8,91	91,09

Извор: Анкета о радној снази – 2016

Готово 50% радника који имају додатни посао проводи више од 15 сати недељно на додатном послу (Табела 21).

Табела 21. Проведено време на додатном послу

Време	Број радника	у %
До 5 сати	2.398	20,3
5,1-15 сати	3.613	30,6
15,1-40 сати	5.511	46,6
преко 40 сати	292	2,5

Извор: Анкета о радној снази – 2016

Према дужини радног стажа највећи број запослених са занимањима из области саобраћаја сконцентрисани су у групе са 11-20 година и 21-35 година стажа (Табела 22). Број радника са преко 36 година износи 7.381 што такође представља процену потенцијалног природног одлива радника услед пензионисања у наредних пет година са овим типом занимања. Ова процена одговара процени донетој на основу старосне доби запослених у сектору (Табела 7).

Табела 22. Дужина радног стажа

Стаж	Број радника	у %
До 5 година	21.243	16,0
6-10 година	23.650	17,8
11-20 година	39.333	29,7
21-35 година	40.976	30,9
36 година и више	7.381	5,6

Извор: Анкета о радној снази - 2016

Највећи број радника запослено је у приватним предузећима (нешто мање од две трећине), док једна трећина ради у правним лицима у државној својини (Табела 23).

Табела 23. Распоред запослених према облику својине

Облик својине	Број радника	у %
Приватна – регистрована	79.562	60,0
Приватна – нерегистрована	2.752	2,1
Државна	48.929	36,9
Остала - регистрована	1.339	1,0

Извор: Анкета о радној снази - 2016

Када се посматрају подаци о типу уговора, већина запослених има уговор на неодређено време (69%), док су остали ангажовани на одређено, сезонски или повремено. Запослени који су према

овом критеријуму разврстани у групу „недефинисано“ нису дали одговор на ово питање у упитнику. Број тих радника је нешто већи од броја неформално запослених који раде без уговора тако да се може претпоставити да ову групу највише чине запослени који су ангажовани на црно.

Табела 24. Тип уговора о запослењу

Тип запослења	Број радника	у %
На неодређено	92.024	69,4
На одређено	21.653	16,3
Сезонски	1.218	0,9
Повремено	3.403	2,6
Недефинисано	14.286	10,8

Извор: Анкета о радној снази - 2016

Подаци о нето зарадама анкетираних радника представљени су у Табели 25, при чему за 72,7% запослених подаци нису доступни. То значајно утиче на поузданост процене која се базира на овако смањеном узорку, услед чега исте треба узети са резервом. Од радника који су се изјаснили о висини плате највећи део, око 32%, пријављује да прима између 25-35 хиљада динара месечно, док тек око 6% пријављује да прима преко 60 хиљада динара месечно.

Табела 25. Нето зарада

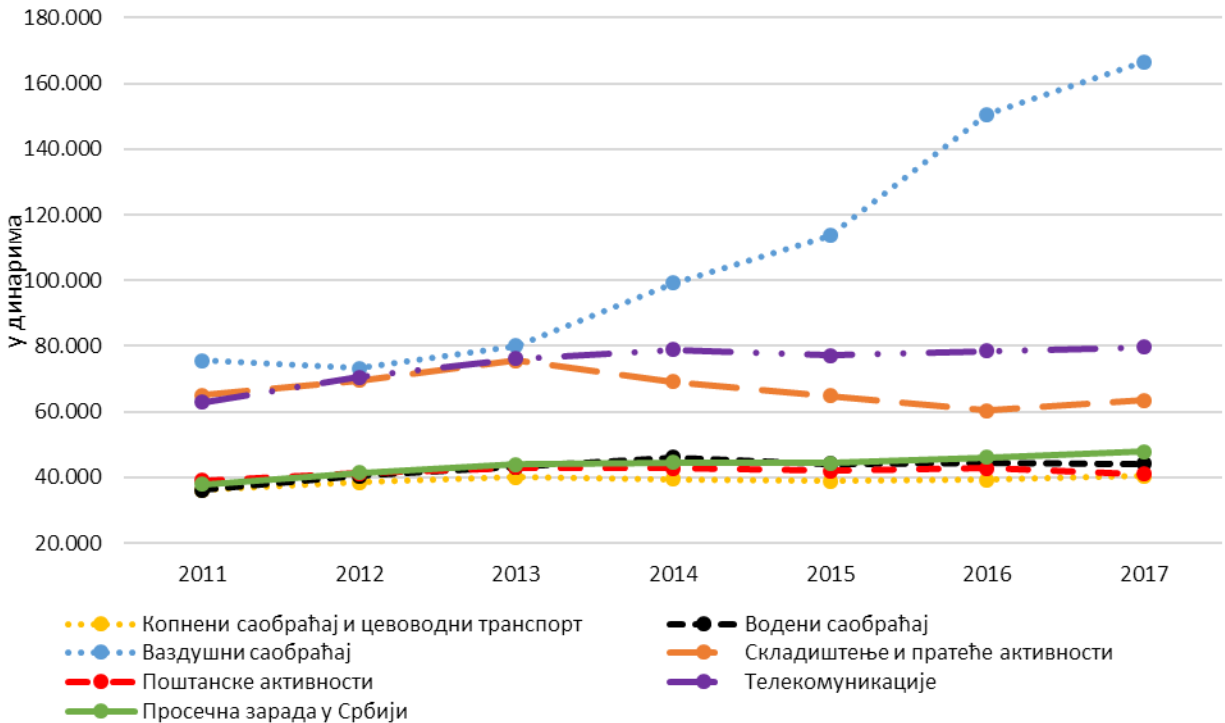
Зарада	Број радника	у %
Лице није имало зараду више месеци	667	0,5
Мање од 17 000 динара	3.408	2,6
Између 17 001 и 25 000 динара	5.938	4,5
Између 25 001 и 35 000 динара	15.020	11,3
Између 35 001 и 45 000 динара	6.271	4,7
Између 45 001 и 60 000 динара	3.077	2,3
60 001 и више	1.798	1,66
Лице одбија да одговор	14.802	11,2
Недефинисано	81.603	61,5

Извор: Анкета о радној снази – 2016

Подаци о кретању нето зарада за период 2011-2017. године у сектору саобраћаја који су донекле репрезентативнији представљени су на Илустрацији 4. Представљени подаци о кретању нето зарада засновани су такође на узорку, али за разлику од анкете АРС ови подаци су базирани на истраживању о запосленим и зарадама запослених (образац РАД-1) на намерно изабраном узорку правних лица. Послодавци који су изабрани у узорак су у обавези да дају податке о зарадама запослених¹⁰ које се користе у статистичке сврхе чиме се решава проблем који је присутан у анкети АРС.

¹⁰ Обавеза давања података темељи се на члану 26, а казнене одредбе за одбијање давања података или давање непотпуних и нетачних података на члану 52 Закона о званичној статистици („Службени гласник РС“, број 104/2009).

Илустрација 4. Кретање номиналних зарада према областима у сектору саобраћаја



Извор: Републички завод за статистику

Ипак, ови подаци обухватају само формално запослене у сектору саобраћаја и са те стране, иако показују изузетно прецизне податке о зарадама у сектору, не омогућавају сагледавање целокупне слике, јер радници који нису пријављени нису обухваћени овим подацима, као ни плаћање које се обавља мимо рачуна радницима који су иначе пријављени на минималну зарату.

У поређењу са просечном зарадом у Републици Србији, зараде су значајно више у области ваздушног саобраћаја, за који је карактеристичан најизраженији тренд раста зарада, као и у областима телекомуникација и складиштења и пратећих активности у саобраћају.

Податак о дужини радног времена приказан у Табели 26 показује да највећи број запослених са занимањем из сектора саобраћаја има пуно радно време, док се свега 3,9% изјашњава да ради са скраћеним радним временом.

Табела 26. Дужина радног времена

Дужина радног времена	Број радника	у %
Пуно радно време	127.396	96,1
Краће од пуног радног времена	5.188	3,9

Извор: Анкета о радној снази – 2016

4.5. Информације добијене из разговора са представницима привреде

Информације добијене из разговора са представницима привреде у сектору саобраћаја о тражњи за радном снагом могу се поделити у следеће три групе:

1. Информације о недостајућим кадровима,
2. Информације о недостајућим знањима и компетенцијама на тржишту рада и
3. Информације о будућим потребама на тржишту рада

Када је реч о недостајућим кадровима, највећи проблеми су везани за свега две групе занимања:

1. Возачи и
2. Посаде у водном саобраћају.

Према информацијама из привреде, возачи на дневном нивоу одлазе из Србије, а овај проблем има више узрока. Наиме, један од проблема су зараде возача. Зараде се у области међународног транспорта крећу од 1.000 до 1.200 евра, и оне континуирано расту, док су, са друге стране, зараде у области унутрашњег транспорта знатно мање и износе од 300 до 500 евра, и управо ови возачи већином напуштају земљу иако недовољно обучени за међународни транспорт. Зараде и радни услови у земљама Западне Европе су далеко бољи, прописане су минималне сатнице које морају да се исплате без обзира на порекло предузећа, синдикати су далеко моћнији. Такође, и у готово свим земљама Европске уније постоји дефицит возача, те је овај процес одласка возача тиме потпомогнут. Проблем дефицита возача посебно добија на значају јер, како тврде представници привреде, одлазе најбољи, најобученији и најискуснији возачи.

Други проблем са возачима односи се на старосне године када се може добити дозвола. Наиме, возачи своје школовање завршавају са 18 година, а дозволу не могу да добију пре напуњене 21 године, када је у питању теретни саобраћај. У случају транспорта путника, проблем је још израженији, јер се чека и по шест година, до напуњене 24 године на посао.

Трећи проблем са возачима се односи на дугу и скупу обуку и проблем њеног финансирања, те су и могућности за преквалификацију других кадрова у возаче ограничене. Наиме, будући возачи треба да издвоје око годину дана и до 1.500 евра за обуку, и да се након тога још додатно обучавају у предузећима јер немају довољно искуства.

Привредници који се суочавају са дефицитом возача, често запошљавају пензионере. Поједини превозници имају возаче и од 70 година које су одмах након пензионисања запослили по уговорима и држе их на послу све док имају позитиван лекарски преглед. Већина домаћих компанија прима доста кандидата који су о свом трошку завршили обуку у ауто-школама и додатно их обучавају.

Проблеми са дефицитом комплетних посада у водном саобраћају су такође веома изражени. Наиме, у питању су занимања која подразумевају одвојеност од породице, стање бродова је веома лоше, флота је стара и услови за рад су у најмању руку непривлачни. Осим тога, компаније не могу да исплате зараде које би задовољиле раднике који раде у наведеним условима. Временске прилике, појава леда, лош род пшенице и слично утичу на мировање бродова. Привреда је од државе у више наврата захтевала у таквим случајевима мировање одређених дажбина, пореза и слично, али без успеха. Посада, као резултат наведеног стања, већином одлази на прекоокеанске бродове.

Поједине компаније из друмског транспорта указују да на тржишту постоји и проблем са механичарима и електричарима, међутим доста мањег обима у односу на проблем са возачима.

У разговору са представницима привреде уочен је и проблем у сектору железничког саобраћаја. Наиме, Железница Србије се налази у поступку реорганизације и рационализације радне снаге у периоду до 2020. године. Иако је у почетку идеја рационализације била да предузећа напусти више администрације, синдикати су се изборили за право да сви радници могу добровољно да оду уз отпремнине, те је дошло до одласка извршитеља и многе пограничне станице су остале без кадра. У питању су слабо плаћени послови, а кадар се не може наћи на тржишту. Пример могу бити маневристи који су дефицитаран кадар на тржишту и стога се јављају одређени проблеми у области организације и безбедности саобраћаја. Након рационализације и одласка ових кадрова појавио се проблем са ангажовањем нових услед забране запошљавања у јавном сектору.

Такође, када се ради о потребама послодаваца на тржишту железничког саобраћаја, треба нагласити потребу истовременог образовања за више профила (возовођа, маневриста и др.). Док се у Србији кадрови образују за појединачне профиле, у суседним земљама, Мађарској, Румунији и другим, један човек ради више послова, док се у Србији мора запослити четири извршилаца.

Информације о недостајућим знањима и компетенцијама на тржишту рада указују на потребу послодаваца за профилима из области саобраћаја који, осим знања из уске струке, познају финансије и економију, као и правне прописе из својих области. Такође, потребно је и знање страних језика, и то не само енглеског, већ и других, као нпр. немачког језика. Послодавци наводе да је било случајева у друмском транспорту да се расписују огласи за диспечере са знањем немачког језика и да ни један кандидат није јавио на такве огласе.

Пре неколико година, Удружење за саобраћај Привредне коморе Србије је организовало радионицу са представницима компанија и образовних установа и заједнички су донети закључци о неопходним додатним компетенцијама које су потребне сектору саобраћаја, а то су следеће:

- Компетенције у области менаџмента (управљање променама, управљање ресурсима, управљање финансијама, управљање временом),
- Компетенције у области личних вештина (критичко мишљење, просуђивање и доношење одлука, активно учење, лидерство, андрагогија) и
- Компетенције у области социјалног и пословног окружења (социјална перцепција, преговарање, усмереност ка клијентима).

Представници привреде у нредном периоду очекују повећану тражњу за инжењерима логистике, имајући у виду успешност пословања и отварање нових дистрибутивних и логистичких центара. Осим тога, и тражња за извршиоцима са средњом стручном спремом и квалификованим радницима у области логистике, попут магационера и виљушкариса, порашће у наредном периоду. Довољно је само напоменути долазак компаније Лидл у Србију у овом контексту. У друмском саобраћају очекује се тражња за радницима у сегменту управљања путевима, сигнализацијом, имајући у виду развој инфраструктурних капацитета.

4.6. Закључна разматрања на основу анализе тражње за радном снагом у сектору саобраћаја

У сектору саобраћаја запослено је нешто више од 130.000 радника, од чега око 7% представља неформалну запосленост без уговора о раду. Око 7% запослених, такође, је старости преко 60 године, те се очекује њихов природан одлив из сектора у наредних пет година.

Најизраженија је тражња за радном снагом у области друмског саобраћаја (75% свих пријављених потреба послодаваца код Националне службе за запошљавање) и пратећих активности у саобраћају (манипулација теретом, шпедиција и др.). Затим следе област поштанских активности и телекомуникација, што је у складу са макроекономским подацима анализираним у другом поглављу овог извештаја.

Највећа тражња у сектору је за радницима до четвртог степена стручне спреме. Ови радници чине око 85% свих запослених у сектору саобраћаја, као и око 95% укупних пријављених потреба послодаваца код Националне службе за запошљавање. Изузетак од овакве структуре тражње представљају области ваздушног саобраћаја и телекомуникација у којима је запослено између 50% и 60% лица са која поседују највише четврти степен стручне спреме.

Када је реч о конкретним занимањима, највећа је тражња за возачима (укључујући све возаче, возаче друмских возила, теретних моторних возила, аутобуса и др.). Две трећине укупних пријављених потреба послодаваца из сектора саобраћаја Националној служби за запошљавање односи се на возаче. Овакви статистички подаци о тражњи су у потпуности у складу са информацијама добијеним од привредника (описаним у поглављу 4.5.). Узроци дефицита возача на тржишту радне снаге су вишеструки и укључују одлазак возача у иностранство (услед бољих услова рада, већих зарада, дефицита возача на тржиштима земаља Западне Европе), високо постављену старосну границу за возаче (три до шест година након завршетка школовања може се добити лиценца), дугу и скупу обуку која представља препреку за преквалификацију радника из других занимања и др.

Осим возача, привреда истиче и дефицит са комплетним посадама у водном саобраћају. Узроци, пре свега, укључују специфичности посла (одвојеност од породице), лоше стање флоте и лоши услови за рад, али и недостатак кадра на тржишту рада.

У железничком саобраћају постоји потреба за радном снагом која је школована за више профила истовремено (нпр. возовођа и маневриста и сл.), што је пракса у земљама окружења. Осим тога, према речима привредника, тренутно постоји и дефицит маневриста.

Информације о недостајућим знањима и компетенцијама на тржишту рада **указују на потребу послодаваца за профилима из области саобраћаја који, осим знања из уске струке, познају финансије и економију, као и правне прописе из својих области. Такође, потребно је и знање страних језика, и то не само енглеског, већ и других, као нпр. немачког језика.**

У наредном периоду, **рашће тражња за радном снагом у области логистике, како за високо образованим кадровима (инжењери логистике), тако и за појединим занимањима која подразумевају трећи и четврти степен стручне спреме, попут виљушкарста и магационера.**

5. Понуда радне снаге у сектору саобраћаја

Као главни извор информација о потенцијалној понуди кадрова из сектора саобраћаја, комбиновани су подаци Министарства просвете, науке и технолошког развоја о годишњем приливу свршених средњошколаца (трогодишњих и четворогодишњих програма) и дипломираних студената (различитих степена студија), као и подаци о незапосленим лицима пријављеним на евиденцију НСЗ.

Осим тога, представљене су и анализирани информације добијене из разговора са послодавцима из различитих области сектора саобраћаја, као и информације добијене из разговора са незапосленим лицима која су се школовала за рад у сектору саобраћаја.

5.1. Подаци о незапосленима на евиденцији НСЗ

У посматраном периоду 2011-2017. године, број незапослених лица на евиденцији НСЗ са занимањем из области саобраћаја пратио је тренд кретања реалне бруто додате вредности у овом сектору. Пад активности током прве две посматране године условио је раст незапослених, док је каснији раст активности утицао на пад броја незапослених лица. Укупан број незапослених на евиденцији НСЗ износио је у 2017. години 17.114 лица, од чега се око 89% односи на лица са прва четири степена стручне спреме. При томе, број пријављених незапослених у 2017. години је за све нивое стручне спреме испод вредности на почетку посматраног периода.

Табела 27. Незапослени на евиденцији НСЗ са занимањима из области саобраћаја према нивоу стручне спреме

Ниво стручне спреме	Просечан број незапослених на евиденцији НСЗ						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
10 - НК	107	81	64	52	51	51	49
20 - ПК	1.999	1.748	1.662	1.491	1.345	1.210	1.091
30 - КВ	8.327	8.280	8.317	8.027	7.692	6.934	5.874
40 - ССС	8.369	8.993	9.537	9.587	9.475	9.146	8.293
50 - ВКВ	348	360	364	341	316	279	232
60 - ОСС, ОАС	1.055	1.101	1.113	1.059	1.018	955	880
70 - ВО, МГ	926	984	1.031	971	868	810	694
80 - ДР	0	0	1	1	2	0	0
Укупно	21.132	21.546	22.089	21.529	20.767	19.384	17.114

Извор: Национална служба за запошљавање

Уколико се посматрају уже класе делатности у које се незапослени радници могу сврстати према пријављеном занимању, примећује се сличан тренд као и у претходном случају (Табела 28). За све класе занимања број пријављених незапослених је у 2017. години био мањи него на почетку посматраног периода. Око 71% незапослених је из области друмског транспорта, док се око 8-9% незапослених односи на област телекомуникација и железничког транспорта.

Табела 28. Незапослени на евиденцији НСЗ са занимањима из области саобраћаја према делатности

Делатност ¹¹	Просечан број незапослених на евиденцији НСЗ						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
27	2.065	2.141	2.134	2.072	1.963	1.801	1.599
56	15.054	15.373	15.863	15.532	15.041	13.990	12.159
57	1.436	1.453	1.482	1.452	1.387	1.309	1.317
58	431	464	479	463	433	407	370
59	185	188	199	190	177	175	146
60	819	798	785	735	736	728	673
61	1.142	1.129	1.148	1.086	1.030	974	850
Укупно	21.132	21.546	22.089	21.529	20.767	19.384	17.114

Извор: Национална служба за запошљавање

Преглед старосних група који је приказан у Табели 27, упућује на закључак да је једино старосна група 55+ бележила пад броја незапослених током читавог посматраног периода, што је охрабрујуће имајући у виду да, према постојећој дефиницији, у рањиве групе на тржишту рада се поред осталих сврставају и лица са преко 50 година старости услед отежаних услова за проналажење посла. Остале старосне групе су пратиле динамику укупног фонда незапослених лица.

Табела 29. Незапослени на евиденцији НСЗ са занимањима из области саобраћаја према старости

Старосна група	Просечан број незапослених на евиденцији НСЗ						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
15-29	7.847	8.262	8.576	8.487	8.169	7.565	6.299
30-54	9.445	9.550	9.818	9.505	9.148	8.511	7.641
55+	3.840	3.734	3.695	3.538	3.450	3.308	3.174
Укупно	21.132	21.546	22.089	21.529	20.767	19.384	17.114

Извор: Национална служба за запошљавање

Према конкретно пријављеном занимању, највише незапослених у сектору саобраћаја припада трогодишњим и четворогодишњим средњошколским профилима (Табела 30), и то пре свега из области друског саобраћаја: техничар друског саобраћаја и возачи друских возила и теретњака. Број незапослених техничара друског саобраћаја и возача друског возила вишеструко превазилази пријављене потребе послодаваца. Разлози за ово могу бити различити, од недовољне мобилности радне снаге, непоклапања знања и вештина које радници поседују са оним што се на тржишту тражи или ниске наднице која не превазилази резервациону вредност испод које незапослени нису заинтересовани да прихвате посао.

¹¹ Делатност према друге две цифре шифре занимања: 27 - Телекомуникације, 56 - Друски саобраћај, 57 - Железнички саобраћај, 58 - Водни саобраћај, 59 - Ваздушни саобраћај, 60 - Поштанске активности, 61 - Пратеће активности.

Табела 30. Незапослени на евиденцији НСЗ са занимањима из области саобраћаја према конкретном занимању

Шифра занимања	Назив занимања	Просечан годишњи број незапослених у периоду 2011-2017	Учешће у укупном броју незапослених из сектора саобраћаја
405600 и 405612	Техничар друмског саобраћаја	5.694	27,76%
305600	Возач друмског возила	5.084	24,79%
205602	Возач лаких моторних возила	799	3,90%
402700	Електротехничар за телекомуникације	771	3,76%
305604	Возач теретњака	565	2,75%
Укупно за 5 занимања са највећим учешћем		12.913	62,96%

Извор: Национална служба за запошљавање

5.2. Подаци о дужини чекања на запослење код НСЗ

Као додатни показатељ ефикасности упаривања понуде и тражње за занимањима из области саобраћаја, израчунато је просечно време чекања на запослење за лица на евиденцији НСЗ. Овај податак се односи само на оне особе које су се запослиле, а да су претходно биле евидентирани у бази НСЗ као незапослена лица. Пошто незапослена особа није у обавези да се пријави НСЗ и да преко ње тражи посао овај податак не обухвата све потенцијалне случајеве, али је добар индикатор стопе транзиције између незапосленог и запосленог стања.

Према подацима у Табели 31 о најзначајнијим занимањима из области саобраћаја, стопе транзиције у 2017. години у односу на почетак посматраног периода су осетно повећане за већину значајних занимања - мерено у месецима. Овај раст је посебно уочљив у последње две до три године посматраног периода, када се и бележи највеће релативно повећање. Узимајући у обзир да се број незапослених на евиденцији смањује, а стопа транзиције од незапослености до запослености повећава, највероватнији разлог је да је значајан број незапослених из овог сектора само формално пријављено на евиденцији НСЗ, а да у реалности или раде у неформалном сектору или нису активни на тржишту рада.

Табела 31. Просечна дужина чекања на запослење (у месецима) према занимањима из области саобраћаја

Шифра занимања	Назив занимања ¹²	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
205602	Возач лаких моторних возила	23,1	24,2	24,0	24,4	23,6	28,4	29,5
302700	Монтер телекомуникационих мрежа	18,7	17,3	18,1	19,5	22,6	20,1	22,7
305600	Возач друмског возила	15,9	14,1	14,4	16,9	16,0	16,7	19,0
402700	Електротехничар за телекомуникације	17,0	14,7	17,3	14,6	15,9	13,7	15,1

¹² Наведена су најзначајнија занимања по броју незапослених на евиденцији НСЗ и према броју оних који су запослени са евиденције НСЗ.

Шифра занимања	Назив занимања ¹²	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
405600 i 405612	Техничар друмског саобраћаја	15,7	14,6	16,3	17,1	15,7	16,2	17,9
406100	Техничар унутрашњег транспорта	18,0	15,0	16,5	11,4	12,4	12,9	12,9
615600	Инжењер друмског саобраћаја	19,1	17,8	22,9	24,9	27,4	19,7	27,0
625629	Струковни инжењер саобраћаја	11,0	13,4	13,5	17,0	18,8	15,6	16,7
715631	Дипломирани инжењер саобраћаја	8,0	8,9	9,0	10,9	10,9	11,3	10,9

Извор: Национална служба за запошљавање

Исти показатељ у зависности од старосне групе показује да је најмање време чекања без обзира на конкретно занимање присутно код лица 15-29 година старости. Лица преко 55 година старости која спадају у рањиву групу на тржишту рада имају у зависности од конкретног занимања и до 2,5 пута већу стопу транзиције из стања незапослене особе на евиденцији до тренутка проналажења посла.

Табела 32. Просечна дужина чекања на запослење (у месецима) у периоду 2011-2017 према занимањима из области саобраћаја и према старосним групама

Шифра занимања	Назив занимања	15-29	30-54	55+
205602	Возач лаких моторних возила	15,19	26,39	26,13
302700	Монтер телекомуникационих мрежа	18,13	24,20	17,10
305600	Возач друмског возила	13,63	16,91	26,19
402700	Електротехничар за телекомуникације	12,28	18,84	25,12
405600	Техничар друмског саобраћаја	13,90	21,20	26,24
406100	Техничар унутрашњег транспорта	10,04	18,99	2,25
615600	Инжењер друмског саобраћаја	18,28	23,55	28,42
625629	Струковни инжењер саобраћаја	14,69	21,67	19,25
715631	Дипломирани инжењер саобраћаја	9,93	11,11	20,55

Извор: Национална служба за запошљавање

5.3. Подаци о понуди образовних профила из области саобраћаја

Поред понуде која потиче од лица која су незапослена, за пројекцију будућег стања треба узети у обзир и годишње приливе нових лица на тржиште рада која завршавају формално образовање из области саобраћаја. На основу података МПН који представљају целокупан обухват ученика и студената у државним и приватним образовним установама из области саобраћаја, може се добити изузетно прецизна слика о броју и типу кадрова који пристижу на тржиште.

Ако се посматрају трогодишњи профили у средњим школама из области саобраћаја (Табела 33), укупан број ђака који годишње изађе на тржиште рада је 884. Овај број на нивоу целе Србије је значајно испод пријављених потреба послодаваца које износе око 2500 КВ радника. Уколико се узме у обзир да не пријављују сви послодавци потребе за запосленима јасно је да постоји велика неусклађености између ученика који уписују одређене профиле занимања и тражње на тржишту.

Табела 33. Трогодишњи саобраћајни профили – двогодишњи просек (2017-2018)

Занимање	Број одељења	Број ђака	у %
Возач моторних возила	35	867	98
Возовођа	1	10	1
Кондуктер у железничком саобраћају	1	7	1
Укупно	37	884	

Извор: Министарство просвете, науке и технолошког развоја – база Доситеј 2017-2018

Преглед ученика са завршеном четворогодишњом школом из области саобраћаја дат је у Табели 34. Њихов број, чак и уколико се претпостави да не настављају даље школовање је испод процењеног природног одлива запослених у области саобраћаја.

Табела 34. Четворогодишњи саобраћајни профили – двогодишњи просек (2017-2018)

Профил	Број одељења	Број ђака	у %
Наутички техничар – поморски смер	1	28	1,04
Наутички техничар – речни смер	4	80	2,97
Саобраћајно – транспортни техничар	5	88	3,26
Техничар ваздушног саобраћаја	5	114	4,23
Техничар вуче	3	40	1,48
Техничар друмског саобраћаја	69	1.723	63,89
Техничар за безбедност саобраћаја	10	263	9,75
Техничар ППТ саобраћаја	3	77	2,86
Техничар техничко – колске делатности	2	24	0,89
Техничар унутрашњег транспорта	5	165	6,12
Транспортни комерцијалиста	2	95	3,52
Укупно	109	2.697	

Извор: Министарство просвете, науке и технолошког развоја – база Доситеј 2017-2018

Број дипломираних студената различитог степена студија на годишњем нивоу износи 1.601 према подацима из Табеле 35. Овај податак није у складу са потребама тржишта, имајући у виду диспропорцију између пријављених потреба послодаваца за занимањима према нивоу стручне спреме, који су 9:1 у корист занимања са максимално четвртим степеном. Иако ови студенти нису нужно ограничени само на тражење посла у предузећима из области саобраћаја, њихова флексибилност је у том смислу мања у поређењу са студентима одређених друштвених наука.

Табела 35. Дипломирани студенти према нивоу студија, академске и струковне – трогодишњи просек (2016-2018)

Профил	Број студената	у %
Дипломирани инжењер саобраћаја	390	24,36
Дипломирани инжењер електротехнике и рачунарства*	138	8,62
Мастер инжењер саобраћаја	258	16,11
Мастер инжењер електротехнике и рачунарства*	79	4,93
Доктор наука саобраћајно инжењерство	8	0,50
Доктор наука електротехника и рачунарство*	10	0,62
Струковни инжењер саобраћаја	434	27,11

Профил	Број студената	у %
Струковни инжењер заштите животне средине	9	0,56
Струковни инжењер електротехнике и рачунарства*	85	5,31
Специјални струковни инжењер саобраћаја	136	8,49
Специјални струковни инжењер електротехнике и рачунарства*	38	2,37
Специјалиста инжењер саобраћаја	13	0,81
Специјалиста инжењер електротехнике и рачунарства*	3	0,19
Укупно	1601	

*посматрани су само програми студија који су везани за телекомуникације
Извор: Министарство просвете, науке и технолошког развоја – база Доситеј 2016-2018

5.4. Информације добијене из разговора са представницима привреде и незапослених лица

Информације добијене из разговора са представницима привреде у сектору саобраћаја о понуди радне снаге могу свести на проблеме у вези са постојећим компетенцијама радника и неопходности њиховог додатног обучавања. Међу представницима привреде се препознаје заинтересованост за унапређење квалитета образовања и усаглашавање образовних програма са потребама послодаваца. Већина представника привреде, при томе, похваљује разговоре у овом циљу уз запажање да их готово 30 година није ни било.

Удружење за саобраћај Привредне коморе Србије је у оквирима радионице са представницима компанија и образовних установа дефинисало одређене карактеристике образовног система у домену високог образовања, те су идентификоване следеће:

- Слабости система: тромост система, слаба комуникација са послодавцима, низак ниво предзнања из средње школе, недостатак радних места;
- Предности система: одличне теоријске основе, квалитетан наставни кадар, постојање предузећа за пример, тј. добре праксе;
- Претње система: корупција и сива економија, хиперпродукција лоших инжењера, увоз кадрова на одговорним позицијама, преклапање струка у одговорностима;
- Могућности/шансе система: измена система, усаглашавање регулативе, сарадња са привредом и државом, преузимање добре праксе од интернационалних компанија и земаља ЕУ.

У области железничког саобраћаја постоје проблеми са понудом радне снаге средње стручне спреме. Наиме, ђаци који заврше средњу школу, нпр. за отправника возова, нису спремни за рад. Средња школа нема ни пуну опрему да би у пракси показала како се посао ради. На пример, постоји пет врста скретница, а у школи се ђаци сусрећу са практичним радом на само неким врстама. На тржишту рада недостаје кадрова из саобраћајне струке са добрим економским знањима.

Послодавци су најзадовољнији радницима који су се школовали за послове логистике. Међутим, примећују да логистичарима недостају нека основна знања из друмског транспорта. Такође, послодавци су најзадовољнији кадровима који долазе са Универзитета у Београду и истичу њихову флексибилност, способност да брзо уче и велику предност у односу на кадрове са других универзитета. У државним компанијама се, упркос томе, примећује учесталије ангажовање радне снаге са стеченим високим образовањем на приватним универзитетима. Истакнуто је да има веома мало радника који су средње образовање завршили са одличним успехом.

Такође, послодавци сматрају и да свршени студенти током наставе имају врло мало практичне наставе, односно да се пракса своди на форму, а не на суштину, те да у неким државним предузећима постоји и проблем неадекватног начина обављања приправничког стажа уз учешће малог броја колега из предузећа.

Осим наведених проблема са компетенцијама, послодавци посебно истичу проблем потребе дошколовавања новозапослених радника. Наиме, држава намеће велики број обука које су измештене из школског система, а онда приватници треба додатно да улажу своја средства у раднике. У одређеним компанијама, попут Милшпеда, постоје интерне академије у којима се радници обучавају. Већина послодаваца пружа могућност обављања праксе, која је чак у одређеним случајевима и плаћена. Упркос томе, према речима послодаваца, све је мање и мање кандидата за посао који прихватају праксу.

Удружење за саобраћај Привредне коморе Србије је основало Центар за стручно оспособљавање у транспорту. Циљ овог центра је стално животно образовање запослених у транспортним и осталим привредним друштвима везаним за сектор саобраћаја. Рад Центра за стручно оспособљавање у транспорту ослања се на три основна стуба сарадње:

- IRU академију (акредитовани центар Међународног удружења друмског транспорта који обезбеђује највиши квалитет обуке из области друмског саобраћаја),
- FIATA програме обуке (FIATA је међународна невладина организација која представља око 40 хиљада шпедитерских и логистичких компанија са 15 милиона запослених у преко 150 земаља света. Развила је програм обуке запослених у шпедитерским и спољнотрговинским привредним друштвима),
- сарадњу са државном управом Републике Србије (Министарство надлежно за послове саобраћаја, Министарство надлежно за унутрашње послове и Министарство надлежно за просвету).

У складу са овим, стандардна понуда Центра за стручно оспособљавање у транспорту обухвата обуке и курсеве акредитоване од стране IRU академије и FIATA, обуке за које Привредна комора Србије поседује одобрење националних институција, као и независне курсеве и семинаре који су засновани на актуелним потребама привреде.

Осим Привредне коморе Србије, и Аеродром има свој центар за обуку у коме обучава све кадрове према Закону о ваздушном саобраћају. Према том закону, ваздухопловном особљу чији послови посредно утичу на безбедност ваздушног саобраћаја издаје се одговарајућа потврда о обучености у коју се уписују овлашћења имаоца потврде. Ту потврду о обучености издаје центар за обуку ваздухопловног особља. Центар је при Аеродрому формиран још почетком осамдесетих година 20. века, поседује адекватан простор и опрему и он данас обухвата следеће:

- Центар за обуку особља које обавља послове прихвата и отпреме ваздухоплова, путника и ствари на ваздухопловном пристаништу;
- Центар за обуку особља које обавља послове контроле исправности површина за кретање ваздухоплова, као и објеката и инсталација аеродрома;
- Центар за обуку особља из области опасних материја;
- Центар за обуку спасилачко-ватрогасног особља;
- Центар за обуку особља које обавља послове снабдевања ваздухоплова горивом.

Током обуке у овом центру, користе се приручници које је израдио тим инструктора из различитих области ваздушног саобраћаја, а обуку обављају лиценцирани инструктори. При томе, одобрење за рад, сагласност на наставни план и програм, лиценцирање наставног особља и контролу рада овог центра врши Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије.

Када је реч о дуалном образовању, одређени послодавци имају уговоре са средњошколским установама. Тако на пример Аеродром Никола Тесла има уговор са Ваздухопловном академијом, при чему Аеродром пружа практичну обуку у реалном радном окружењу. У оквиру Саобраћајно-техничке школе у Земуну такође постоји пракса од 2. године школе за профил техничара за логистику и шпедицију.

Информације добијене из разговора са представницима незапосленим лицима школованим за рад у сектору саобраћаја указују на низ проблема са којима се млади суочавају приликом проналаска посла у сектору, а који обухватају, пре свега, следеће:

1. Проблеми са неформалним запошљањем и уговорима на одређено време
2. Проблеми са лошим условима рада
3. Проблеми са недостатком праксе и искуства

Наиме, велики број незапослених пријављених на евиденцији је имао искуства неформалне запослености без формалног уговора о раду, и то претежно у другим секторима. Такође, млади примећују устаљену праксу запошљавања лица са евиденције НСЗ на одређено време ради стицања бенефиција прописаних законом, а након истека уговора они се не обнављају, већ се траже нова лица.

Постоји учестало одбијање лица са евиденције да прихвате понуђене послове услед лоших услова и ниских зарада пре свега. Они који су радили, преко омладинских задруга или неформално, имају искуства, пре свега у друмском транспорту, да се не поштују ни минимални законски прописи везани за услове рада, да су радни и финансијски услови изразито лоши. Стога, већина се усавршава и време проведено на евиденцији НСЗ користи ради завршавања виших школа и факултета.

Такође, млади препознају и да многи који се нису школовали за рад у сектору саобраћаја налазе посао у сектору, доквалификују се, ванредно заврше за неки профил и тиме им представљају конкуренцију.

Велики проблем је недостатак искуства, јер се у готово свим огласима за посао тражи одређено искуство. Сви су имали праксу током школе која се преваходно сводила на форму, без стицања суштинског знања. Одређени број незапослених тврди да су након школовања сами тражили могућност неплаћене праксе, али да нису ни такву прилику добијали од послодаваца. Ради се пре свега о незапосленима са завршеном средњом школом са техничара друмског саобраћаја. Они незапослени који су имали праксу увидели су да су бољи услови у приватном сектору, у односу на државни, када је реч о друмском транспорту.

Незапослени на евиденцији НСЗ већином нису задовољни оним што им пружа НСЗ, а то се пре свега односи на незапослене из приградских општина Београда који никада нису позивани иако су више година на евиденцији.

Мањи број незапослених је размишљао о започињању сопственог бизниса, међутим, постоји изразито ограничена могућност за прибављање неопходних финансијских средстава.

5.5. Закључна разматрања на основу анализе понуде радне снаге у сектору саобраћаја

Највећи број незапослених лица у сектору саобраћаја су лица са највише четвртим степеном стручне спреме (око 90% незапослених). Незапослених лица пријављених на евиденцији НСЗ је 4,6 пута

више од пријављених потреба послодаваца код НСЗ. Највећи број незапослених су лица која су се школовала за послове у области друмског транспорта (око 70% незапослених), а претежно се ради о техничарима друмског транспорта и возачима. Незапослених возача има око 3 пута више на евиденцији НСЗ него што су пријављене потребе послодаваца код НСЗ, а техничара друмског транспорта око 2,2 пута више.

Оваква упоредна анализа понуде и тражње указује на то да се на евиденцији НСЗ налазе лица са неадекватним компетенцијама. Наиме, иако пријављени као возачи, што је занимање које се добија након трогодишње средње школе, они не могу да обављају посао док не стекну старосне границе прописане законом. Такође, ради се и о возачима са недовољно искуства, пре свега у међународном транспорту, као и о возачима који не желе да прихвате лоше услове рада и ниске зараде у домаћем транспорту. Возачи, преа статистичким подацима, најдуже и чекају на добијање посла, али то није последица непостојања тражње, него већ наведених проблема са старосним границама.

Као посебан проблем истиче се некомпетентност и потреба за додатним обукама лица са завршеним средњим образовањем. Разлози за овакво стање обухватају лош систем пракси, непостојање комплетне опреме у школама, нешколовање за више профила истовремено или уз добијање барем базичних знања из других области.

Овај проблем се може решити развојем дуалног образовања, за које постоје примери добре праксе који обухватају сарадњу Аеродрома Никола Тесла и Ваздухопловне Академије, као и програме Саобраћајно-техничке школе у Земуну за профил техничара за логистику и шпедицију.

Послодавци су најзадовољнији кадровима са Универзитета у Београду и уопште кадровима са високим образовањем, те у овом сегменту није идентификована потреба за било каквим ревидирањем уписних политика.

Установљено је да је велики број обука измештен из школског система, па обуке прописане или непрописане законом спроводе саме компаније (примери Аеродрома Никола Тесла, Привредне коморе Србије, Милшпеда и др.), те се указује потреба за интегрисање у школски систем што већег броја обука, по узору на возачке дозволе.

6. Закључак и препоруке

Сектор саобраћаја представља веома важан сектор привреде Србије, имајући у виду да креира око 7% бруто домаћег производа Србије. За разлику од већине других сектора, њега карактерише континуирани реалан раст у периоду након 2011. године. Са аспекта учешћа у бруто додатној вредности сектора саобраћаја, најзначајније области представљају телекомуникације и друмски транспорт. Ове области су, такође, најзначајније и са аспекта раста обима пружених услуга током посматраног периода, уз додатак ваздушног саобраћаја.

У сектору саобраћаја је запослено између 115 и 130 хиљада радника, у зависности од различитих процена на основу података Централног регистра обавезног социјалног осигурања, Агенције за привредне регистре и Анкете о радној снази. При томе, мање од 10% овог броја односи се на неформалну запосленост.

Према броју запослених, као и према броју предузећа регистрованих за делатност саобраћаја, **најважнија област сектора саобраћаја је друмски транспорт. Стога, препорука аутора је да**

креатори политика у сектору образовања треба посебно да се фокусирају на решавање проблема у области друмског транспорта.

Најважнији проблем са којим се суочава друмски транспорт је дефицит возача. При томе, **недостају возачи свих категорија, посебно у међународном транспорту робе.** Анализирајући податке Националне службе за запошљавање, може се закључити да је на евиденцији просечно годишње највише управо возача, као и да се возачи највише просечно годишње запошљавају. При томе, број запослених са евиденције је за 50% мањи од броја пријављених на евиденцију. Разлог томе је, пре свега, старост пријављених кадрова који су завршили школу, али немају довољно година да могу да обављају делатност, јер након завршене школе мора да се чека од три до шест година на запослење због старосних граница које прописује закон. Такође, други разлог за то је неспремност да прихвате ниске зараде у области домаћег транспорта, као и неспособност за међународни транспорт. Додатни проблеми у домену возача представљају континуирани одлазак најобученијих кадрова у иностранство услед виших зарада и бољих услова рада.

Имајући у виду изразиту сложеност проблема са дефицитом возача на тржишту рада, препорука аутора је да се, уз учешће представника послодаваца, образовних институција и релевантних државних институција, размотри алтернативни начини за превазилажење овог проблема, на пример путем преквалификације. У разговорима са послодавцима, изнети су предлози за организацију преквалификација. Наиме, у одређеним земљама постоји додатна такса за регистрацију возила, која није виша од 10 евра, из које се финансира преквалификација различитих занимања у возаче, чиме се послодавци ослобађају терета финансирања обуке, а тржиште добија нове потребне кадрове. Такође, неопходна је и израда психолошких профила, јер постоје учестали случајеви улагања у возаче, који касније не могу да поднесу терет и притисак свог посла, поготово у међународном транспорту у коме носе велику одговорност.

Осим проблема са дефицитом возача, у сектору саобраћаја је присутан и проблем са дефицитом читавих посада у водном саобраћају, те је препорука аутора да се, у сарадњи са послодавцима, размотри унапређење програма средњег образовања у овој области. Унапређење би се могло направити увођењем дуалног образовања по узору на добру праксу у области ваздушног саобраћаја и логистике.

С обзиром на спроведену реформу Железница Србије и на рационализацију запослених која је у току, на све динамичније тржиште рада и комплексније потребе послодаваца, по угледу на европске земље препорука аутора је да се размотри могућност образовања ђака у средњим школама за више профила у железничком саобраћају истовремено.

Имајући у виду потребу послодаваца и недостатке постојећег кадра на тржишту, препорука аутора је да се у средњим школама из области саобраћаја размотри увођење предмета и унапређење наставе из области финансија, економије, саобраћајних прописа, као и страних језика, и то не само енглеског, већ и немачког језика, јер управо ова знања недостају на тржишту рада.

Такође, препорука аутора је да креатори политика у области образовања размотре укључивање многих законом прописаних обука (попут оних у ваздушном саобраћају) у школски систем, као што је то учињено са дозволом за Ц категорију у друмском транспорту.

Заједничка оцена послодаваца и незапослених је да се пракса коју ђаци имају у средњим школама, али и на факултетима, своди на форму и да ђаци не добијају потребна искуства неопходна за самостално обављање делатности. У том смислу, препорука аутора је разматрање начина за унапређење система практичне наставе у образовном систему. Као добра пракса могу да послуже примери дуалног образовања и то: сарадња између Аеродрома Никола Тесла и

Ваздухопловне Академије и профили Саобраћајно-техничке школе у Земуну за техничара логистике и шпедиције.

Имајући у виду задовољство послодаваца високообразованим кадровима и статистичке податке о понуди и тражњи за радном снагом, **у сегменту високог образовања није идентификована потреба за било каквим ревидирањем уписних политика.** Са друге стране, **сву пажњу креатора образовних политика потребно је усмерити ка унапређењу средњег образовања** имајући у виду да се на кадрове са средњим образовањем односи око 85% запослених у сектору и око 90% пријављених потреба послодаваца, као и информације до којих се дошло у разговорима са послодавцима.