



Исследование транспортного сектора OSKA

В исследовании OSKA транспортный сектор разделен на четыре подсектора: воздушный, морской, автомобильный и железнодорожный транспорт.

Тенденции, влияющие на развитие сектора и навыков

Среди тенденций, влияющих на транспортные подсектора, наиболее важными считаются «зеленая революция» и технологический прогресс. Транспорт — одна из самых загрязняющих отраслей, поэтому в ближайшие десятилетия все больше внимания будет уделяться сокращению углеродного следа транспорта. Существует также политическое стремление перевести больше грузов с автомобильного на железнодорожный и морской транспорт. Для достижения целей защиты окружающей среды разрабатываются инфраструктура, новые виды топлива и транспортные средства. Это, в свою очередь, влияет на изменение квалификации работников отрасли, которые должны знать, как соблюдать требования экологической безопасности и ограничения по выбросам, избегать загрязнения окружающей среды и использовать экологически безопасные технологии, включая эффективное и безопасное использование новых видов топлива.

Три ключевых слова для развития технологий — это цифровизация, автоматизация и удаленное управление. Последнее скорее всего начнет оказывать более сильное влияние на рабочую силу в конце десятилетия, но первые решения уже сейчас применяются на дорогах (дистанционно управляемые фургоны), на море (роботизированное судно для мониторинга Балтийского моря) и в воздухе (беспилотники и цифровые диспетчерские башни). Цифровизация, в первую очередь, выражается в переводе потока информации о грузе в цифровой формат. Когда обмен информацией идет в цифровом формате, это также позволяет автоматизировать многие процессы, что означает, что управление транспортом должно стать более эффективным и быстрым. Однако от работников это все чаще требует владения цифровыми технологиями и технического чутья, а также умения справляться с киберугрозами.

Третья тенденция — изменение отношения и ценностей людей, касающихся требований к рабочему месту и ожиданий от него. В традиционном транспортном секторе сложно добиться баланса между работой и личной жизнью и гибкого графика работы (постоянное пребывание вне дома, ночные смены и т. д.), поэтому многие профессии в сфере транспорта не являются привлекательными для современной молодежи. Это проблема, которую предприятиям придется решить в течение следующего десятилетия.

Будущее занятости в транспортном секторе зависит и от геополитических событий. В частности, на нашу деятельность влияет то, как долго продлится агрессия России против Украины и какими будут последствия этой войны. Многие будут зависеть и от успеха внедрения альтернативных грузовых коридоров.

Потребности в рабочей силе по подсекторам

В сфере воздушного транспорта самой большой проблемой является нехватка инженеров-связистов, вызванная, в частности, стремительным развитием нового типа авиации



(беспилотных летательных аппаратов). Как и многие другие инновации в истории, эта тенденция обусловлена развитием военного дела. Менее чем за два года беспилотная авиация вышла на совершенно новый уровень. Агрессия России против Украины оказывает еще более непосредственное влияние на эстонскую авиацию. Исчезновение рейсов в Азию, проходивших над территорией России, резко сократило потребность в авиадиспетчерах. Если до вторжения восточного соседа объем таких рейсов был настолько велик, что приходилось сотрудничать с финскими коллегами, то теперь столы диспетчеров пустуют. Однако авиадиспетчеры — это важная профессия, прерывать обучение которой нельзя по двум причинам: во-первых, это строго сертифицированная сфера, а во-вторых, она связана с внутренней и внешней безопасностью страны. Потребность в пилотах будет расти в будущем в связи с общим ростом сферы авиации. Согласно международным прогнозам, этот рост составляет не менее 3% в год. То же самое относится и к авиаоператорам.

Для морского транспорта проблемой является то, что морское образование в Эстонии не имеет систематического характера, и учащимся трудно понять возможные пути карьерного роста и обучения. Именно поэтому выпускники Эстонской морской школы все чаще продолжают обучение в Финляндии. Среди ключевых профессий в ближайшем будущем особое внимание будет уделяться подготовке судовых механиков, особенно электромехаников, поскольку потребность в них в будущем будут расти, а новых сотрудников будет недостаточно. Также существует нехватка судовых электриков. В целом, международная конкуренция на рынке труда характеризуется переизбытком рядовой рабочей силы (матросы, мотористы), в то время как местные компании ощущают ее нехватку. В то же время, приток членов экипажа, выполняющих простую работу, обеспечивают курсы повышения квалификации и уровневое обучение. Таким образом, речь идет о провале рынка, в котором играет роль зарплатная конкуренция с северными соседями. Иначе обстоит дело с капитанами судов, где нехватка в большей степени ощущается на международном рынке труда.

В автомобильном транспорте самой большой проблемой по сравнению с другими сферами транспорта является старение рабочей силы: в ближайшее десятилетие около 40% водителей грузовых автомобилей и около 60% водителей автобусов покинут рынок труда. Ситуация с водителями общественного транспорта и дальнобойщиками в значительной степени представляет собой провал рынка. Данные о количестве людей, проходящих обучение, свидетельствуют о том, что прирост числа новых профессиональных водителей более чем достаточен, однако работодатели ощущают острую нехватку водителей. Причины низкой занятости водителей в первую очередь связаны с условиями труда (включая оплату, рабочее время, нагрузку, гибкость). Улучшение работы общественного транспорта и организация движения станут одними из приоритетов страны на ближайшее десятилетие, поэтому инженеров по мобильности будет требоваться все больше и больше.

В железнодорожном секторе система профессий устарела. В прошлом в этой сфере для каждого участка работы обычно выделялся отдельный человек и отдельная профессия. Такая система нуждается в реформе. На сектор в целом влияет сокращение до минимума транзитных грузоперевозок и, с другой стороны, амбициозные цели эстонского государства в отношении пассажирских железнодорожных перевозок. Согласно текущему плану, строительство Rail Baltic должно быть завершено к концу периода прогноза. Пока неизвестно, кто будет эксплуатировать подвижной состав на новой линии 1435 мм. Однако завершение строительства нового железнодорожного маршрута обязательно увеличит потребность в оборудовании для обеспечения безопасности и механиках. Увеличение потребности в



машинистах связано с планами компании Eesti Liinirongide AS (Elron) ввести в ближайшее время 16 новых пассажирских поездов. Это также приведет к увеличению числа людей, занимающихся обслуживанием клиентов. Сокращение потребности в операторах связано с модернизацией систем безопасности и заменой старых (релейных) систем управления на цифровые.

Проведение исследований системы мониторинга и прогнозирования навыков и потребности в рабочей силе OSKA поддерживает Эстонское квалификационное агентство из средств Европейского социального фонда.



Co-funded by
the European Union



Investing
in your future