

Dr inż. Andrzej Kulis  
 Prywatna Wyższa Szkoła Ochrony Środowiska w Radomiu  
 ORCID: 0000-0002-6561-6389  
 e-mail: a.kulis@prac.pwsos.pl

# Wpływ pandemii na szkolenie przyszłych kierowców zawodowych w ośrodkach szkolenia kierowców

*The impact of pandemic on the training of future professional drivers organized in driving learning centers*

## Streszczenie

Celem głównym artykułu pt. *Wpływ pandemii na szkolenie przyszłych kierowców zawodowych w ośrodkach szkolenia kierowców* było wykazanie, w jaki sposób pandemia wpłynęła na liczbę osób, które pragnęły odbyć tego rodzaju kurs w okresie jej trwania. Ponadto celem szczegółowym było zobrazowanie wpływu zaistniałej sytuacji na funkcjonowanie i organizację ośrodków szkolenia kierowców, które prowadziły tego rodzaju kursy.

Na podstawie badań przeprowadzonych metodą ankietową w ośrodkach na terenie województwa mazowieckiego wykazano, że w okresie pandemii wzrosła liczba kandydatów na kierowcę zawodowego. Taki rezultat wiązał się bezpośrednio z zapotrzebowaniem (popytem) na rynku pracy, głównie na kierowców przewożących towary. To zaś wynikało z rosnącego popytu na zakupy dokonywane on-line. Na tej podstawie założona teza została zweryfikowana negatywnie.

## Słowa kluczowe:

pandemia, kwalifikacja wstępna, zarządzanie przedsiębiorstwem, ośrodek szkolenia kierowców, metoda ankietowa

## Abstract

The main goal of the article *The impact of the pandemic on the training of future professional drivers organized in driving schools* was to show how the pandemic affected the number of people wishing to do this type of course during it. Moreover, the specific objective was to demonstrate the impact of a given situation on the functioning and organization of driving schools that organized such courses. Based on the survey conducted among centers in the Mazowieckie Voivodeship, it was shown that during the pandemic the number of candidates for professional drivers increased. This result was directly related to the demand (demand) in the labor market, mainly for drivers transporting goods. This, in turn, resulted from the growing demand for on-line purchases. On this basis, the assumed thesis was verified negatively.

## Keywords:

pandemic, pre-qualification, company management, driving school, survey method

JEL: L91, M53

## Wprowadzenie

Kiedy pojawił się nowy wirus SARS-CoV-2, nikt nie przypuszczał, że opanuje on cały świat i przyczyni się do śmierci milionów ludzi. Od początku pandemii COVID-19 na całym świecie odnotowano 184 611 115 przypadków zachorowań, z czego 3 993 159 osób zmarło<sup>1</sup>. Zaistniała sytuacja przyczyniła się do podjęcia przez rządy poszczególnych państw określonych decyzji i działań, które miały na celu przede wszystkim powstrzymanie rozprzestrzeniania się wirusa.

Aby osiągnąć pożądany efekt, wprowadzono szczególne środki ostrożności (maseczki, dezynfekcję, powstawanie specjalistycznych covidowych szpitali, ograniczenie kontaktów międzyludzkich i towarzyskich). Miało to wpływ na funkcjonowanie nie tylko całych społeczeństw, ale też gospodarek narodowych. Należy nadmienić, że każde przedsiębiorstwo jest systemem otwartym, reagującym na wszelkie zmiany zachodzące w jego otoczeniu. Z tego też względu wiele podmiotów gospodarczych (szczególnie świadczących usługi) zostało zamkniętych, np. lokale gastronomiczne, siłownie, baseny czy salony kosme-

tyczne i fryzjerskie. Inne musiały ograniczyć swoją działalność lub zmienić systemy zarządzania.

Artykuł ma na celu ukazanie wpływu pandemii na szkolenie (kwalifikację wstępną) przyszłych kierowców zawodowych przez pryzmat zarządzania i funkcjonowania przedsiębiorstw — ośrodków szkolenia kierowców zlokalizowanych na terenie województwa mazowieckiego, oferujących tego rodzaju szkolenia. Celem szczegółowym jest przedstawienie, jak pandemia wpłynęła na przedsiębiorstwo, jego pracowników oraz na liczbę potencjalnych klientów (kandydatów na kierowców zawodowych). W efekcie doprowadziło to do modyfikacji dotychczas obowiązującego systemu zarządzania.

W artykule sformułowano tezę: „Pandemia miała negatywny wpływ na funkcjonowanie ośrodków oferujących szkolenia dla przyszłych kierowców zawodowych”. Ośrodki prowadzące taką działalność na danym rynku od niedawna (od roku do trzech lat), nie miały szans na przetrwanie. Skutki pandemii wpłynęły też na ośrodki o stabilnej pozycji rynkowej, funkcjonujące od wielu lat. Zaistniała sytuacja była skutkiem wstrzymania zajęć teoretycznych i praktycznych w ośrodkach w zakresie prowadzenia kursów kwalifikacyjnych na kierowców zawodowych na okres dwóch miesięcy (od marca 2020 r. do początku maja 2020 r.). Na podjęcie takiej decyzji wpłynęła pandemia COVID-19.

Aby dokonać weryfikacji postawionej tezy, przeprowadzono ankietę w formie on-line w ośrodkach zlokalizowanych w województwie mazowieckim, oferujących kursy kwalifikacji zawodowej dla kierowców. Na rozesłane ankiety odpowiedziały 32 ośrodki. Informacje uzyskane w ramach badań umożliwiły sformułowanie ogólnych wniosków, na podstawie których osiągnięto założone cele: ogólny i szczegółowy oraz dokonano weryfikacji postawionej tezy.

## Przedsiębiorstwo — definicja i otoczenie

W literaturze przedmiotu nie funkcjonuje uniwersalna definicja przedsiębiorstwa. Najczęściej jest ono określane jako podmiot gospodarczy (jednostka gospodarcza), który prowadzi na własny rachunek działalność o charakterze produkcyjnym lub usługowym. Działalność ta ma na celu osiągnięcie założonych korzyści, czyli wypracowanie zysku na określonym poziomie (Nasiłowski, 2016, s. 43).

W kontekście prawnym, na podstawie art. 55 Kodeksu cywilnego „przedsiębiorstwo jest zorganizowanym zespołem składników niematerialnych i materialnych przeznaczonym do prowadzenia działalności gospodarczej. Obejmuje ono w szczególności<sup>2</sup>:

- oznaczenie indywidualizujące przedsiębiorstwo lub jego wyodrębnione części (nazwę przedsiębiorstwa),
- własność nieruchomości lub ruchomości, w tym urządzeń, materiałów, towarów i wyrobów, oraz inne prawa rzeczowe do nieruchomości lub ruchomości,
- prawa wynikające z umów najmu i dzierżawy nieruchomości lub ruchomości oraz prawa do korzystania z nieruchomości lub ruchomości wynikające z innych stosunków prawnych,
- wierzytelności, prawa z papierów wartościowych i środki pieniężne,
- koncesje, licencje i zezwolenia,
- patenty i inne prawa własności przemysłowej,
- majątkowe prawa autorskie i majątkowe prawa pokrewne,
- tajemnice przedsiębiorstwa,
- księgi i dokumenty związane z prowadzeniem działalności gospodarczej.

## Ośrodek szkolenia kierowców jako specyficzny rodzaj przedsiębiorstwa

Ośrodek szkolenia kierowców jest również przedsiębiorstwem — o specyficznym charakterze, które prowadzi działalność na określonych warunkach. Artykuł 28 ustawy o kierujących pojazdami<sup>3</sup> stanowi, że:

1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z 6 marca 2018 r. — Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2019 r., poz. 1292 i 1495 oraz z 2020 r., poz. 424) i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców.
2. Ośrodek szkolenia kierowców może prowadzić przedsiębiorca, który:
  - 1) posiada infrastrukturę odpowiednią do zakresu prowadzonego szkolenia:
    - a) salę wykładową,
    - b) pomieszczenie biurowe,
    - c) plac manewrowy oraz
    - d) pojazd przeznaczony do nauki jazdy,
  - 2) zatrudnia w ośrodku szkolenia kierowców co najmniej jednego instruktora posiadającego uprawnienia oraz udokumentowaną 3-letnią praktykę w szkoleniu kandydatów na kierowców, pozwalającą na prowadzenie szkolenia w zakresie uzyskiwania uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi, kategorii prawa jazdy określonej we wniosku, o którym mowa w ust. 4, lub sam jest instruktorem spełniającym te wymagania,
  - 3) posiada w ośrodku szkolenia kierowców zbiory przepisów ruchu drogowego oraz pomoce dydaktyczne właściwe ze względu na rodzaj prowadzonego szkolenia,

- 4) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów — dotyczy to osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej.

## Otoczenie przedsiębiorstwa

Otoczenie przedsiębiorstw można podzielić na makrootoczenie i mikrootoczenie. W każdym z nich wyróżnia się pewne charakterystyczne elementy. Makrootoczenie to całokształt zjawisk, procesów i instytucji określających możliwości funkcjonowania przedsiębiorstwa, a także kształtowania procesów rozwojowych. W skład makrootoczenia wchodzi czynniki o charakterze politycznym, demograficznym, prawnym oraz technologicznym i międzynarodowym (Gierszewska & Romanowska, 2014, s. 27 i n.). Czynniki te mogą wpływać zarówno negatywnie, jak i pozytywnie na działalność danego przedsiębiorstwa, głównie w kwestii finansowej.

Z kolei do mikrootoczenia można zaliczyć m.in. warunki i siły tkwiące wewnątrz przedsiębiorstwa, czyli: zarząd (właścicieli), pracowników (klientów wewnętrznych danego przedsiębiorstwa), związki zawodowe, dostawców, sojuszników strategicznych i konkurentów (Gierszewska & Romanowska, 2014, s. 71 i n.).

Dla ośrodków szkolenia kierowców każdy z wymienionych elementów otoczenia dalszego i bliższego jest niesłychanie ważny. Jako przedsiębiorstwa świadczące usługi są szczególnie podatne na wszelkie sygnały i zmiany zachodzące w ich otoczeniu. Wprowadzana w miarę na bieżąco modyfikacja procesu zarządzania może przyczynić się nie tylko do efektywniejszego funkcjonowania przedsiębiorstwa, ale też uchronić je od bankructwa. Na podstawie powyższych stwierdzeń, można wnioskować, że każde przedsiębiorstwo ustawicznie powinno monitorować otoczenie zarówno dalsze, jak i bliższe. Dzięki temu będzie miało możliwość dokonywania bieżących modyfikacji w procesie zarządzania, co z kolei przełoży się na efektywne funkcjonowanie w zmieniających się warunkach.

## Pandemia

W ciągu ostatnich miesięcy główną rolę w otoczeniu przedsiębiorstw odgrywała pandemia. Definiowana jest jako epidemia, która występuje na dużych obszarach globu, tj. na kilku kontynentach i w wielu krajach, a jednocześnie charakteryzuje się wysoką zapadalnością<sup>4</sup>. Dotychczas o pandemii można było usłyszeć w kontekście szerzenia się dżumy, cholery czy ospy prawdziwej w ubiegłych stuleciach,

a w obecnych czasach — zakażenia wirusem HIV wywołującym AIDS czy ptasiej grypy.

W ostatnich miesiącach mamy do czynienia z pandemią COVID-19 wywołaną wirusem SARS-CoV-2 i jego mutacjami, które opanowały cały świat. Jedną z przyczyn tak szybkiego rozprzestrzeniania się wirusa, często wymienianą przez światowe organizacje zajmujące się problematyką zdrowia, są migracje pomiędzy różnymi krajami czy kontynentami (Semenza i in., 2016, s. 73–83). W związku z zaistniałą sytuacją zostały wprowadzone (w ramach poszczególnych państw) obostrzenia, których głównym celem jest zapobieganie rozprzestrzenianiu się wirusa. W Polsce podmiotem, który odpowiada za monitorowanie zagrożeń o charakterze epidemiologicznym, jest Główny Inspektor Sanitarny łącznie z Dyrektorem Narodowego Instytutu Zdrowia Publicznego — Państwowego Zakładu Higieny (Kicman-Gawłowska, 2008).

Jednak w przypadku niektórych przedsiębiorstw, głównie o charakterze usługowym, wprowadzone obostrzenia miały negatywny wpływ na ich funkcjonowanie. Dotyczyło to również ośrodków szkolenia kierowców. Niemal dwumiesięczna przerwa w działalności diametralnie wpłynęła na ich sytuację finansową (pomimo tarczy ochronnej).

Ośrodki o stabilnej pozycji rynkowej miały już stworzone platformy e-learningowe proponujące wykłady czy materiały teoretyczne o charakterze on-line bądź były w stanie je szybko stworzyć. Dla małych ośrodków taka inwestycja nie była osiągalna. Z tego też względu ośrodki funkcjonujące na obrzeżach miasta stołecznego Warszawy albo zawiesiły prowadzoną działalność, albo ogłosiły upadłość.

## Zarządzanie przedsiębiorstwem

Proces zarządzania jest definiowany jako proces, który polega na podejmowaniu decyzji w kwestii wykorzystania określonych zasobów, by osiągnąć pożądane cele (wcześniej założone przez właściciela/właścicieli) oraz na koordynowaniu aktywności osób (pracowników), którzy mają ze sobą współpracować, w celu osiągnięcia sformułowanych wcześniej założeń. Założenia te byłyby trudne do realizacji indywidualnie, jednak działając w grupie, łatwiej jest je osiągnąć (Bogdanienko, 2010, s. 16–17).

W odniesieniu do ośrodka szkolenia kierowców proces ten polega na podejmowaniu decyzji o rozpoczęciu kursu dla kierowców pragnących rozszerzyć swoje umiejętności, wykorzystując posiadane zasoby materialne i niematerialne, jakimi dysponują. Obecnie, gdy otoczenie przedsiębiorstw charakteryzuje się wysokim poziomem turbulencji i konkurencji, nadrzędnym celem do osiągnięcia jest zaspokojenie potrzeb klienta, tak aby był on zadowolony i usatysfakcjonowany.

nowany (Kowalczyk, 2015, s. 38–52). Jest to szczególnie ważne dla przedsiębiorstw świadczących usługi, do których zalicza się ośrodki szkolenia kierowców.

W procesie zarządzania wyróżnia się następujące funkcje (Dołhasz (red.), 2009, s. 49–53):

- planowanie — to przewidywanie przyszłych warunków, opracowanie planów i wskazanie środków do ich realizacji; w odniesieniu do ośrodków szkolenia kierowców ta funkcja jest niezwykle ważna; należy wziąć pod uwagę przede wszystkim takie czynniki otoczenia jak:
  - demograficzny — osoby osiągające wiek wymagany w ramach kwalifikacji;
  - ekonomiczny — rozwój rynku TSL (transport — spedycja — logistyka) na danym obszarze; może to przyczynić się do wzrostu liczby osób, które będą pragnęły rozszerzyć swoje umiejętności (np. zdobyć prawo jazdy na samochody ciężarowe), by uzyskać pracę;
  - prawny — związany z przepisami ruchu drogowego oraz planowanymi zmianami, w tym dotyczącymi prowadzenia ośrodków;
  - technologiczny — pojawienie się nowych urządzeń i technologii ułatwiających naukę teoretyczną (np. tworzenie platform e-learningowych), co zostało docenione w okresie pandemii;
- organizowanie — polegające na doborze określonych środków i warunków działania oraz uporządkowaniu ich zarówno pod względem czasu, jak i przestrzeni; w przypadku ośrodków szkolenia kierowców funkcja ta przejawia się głównie w strukturze organizacyjnej i określeniu zależności pomiędzy poszczególnymi pracownikami oraz jasno sprecyzowanych obowiązków poszczególnych pracowników;
- koordynowanie — funkcja ta obejmuje dopasowanie działań wszystkich osób, tak aby założone wcześniej cele i zadania były realizowane w sprawny sposób; w ośrodku szkolenia kierowców oznacza to skoordynowanie pracy o charakterze teoretycznym z praktyczną nauką jazdy;
- przewodzenie — to jasne określenie, kto formułuje zadania dla poszczególnych pracowników, kto je rozdziela i kto odpowiada za ich wykonanie; w ośrodku szkolenia kierowców to właściciele określają zakres obowiązków i odpowiedzialności poszczególnych pracowników, np. instruktorów, wykładowców przepisów ruchu drogowego czy pracowników biurowych, w tym: przyjmujących zgłoszenia na kurs czy księgową;
- kontrolowanie — polega na ustalaniu wyników oraz ocenie przebiegu podjętych działań (porównywanie rzeczywistych miar z wyznaczonymi normami); dla ośrodków szkolenia kierowców oznacza to kontrolę pracowników biurowych (zapisy na kurs, księgowość).

Każda z tych funkcji jest niezwykle ważna dla przedsiębiorstwa, szczególnie dla tego, które świadczy usługi (przedsiębiorstwa usługowego) (Sudoł, 2012, s. 46).

## Metodyka badań

### Zasady kwalifikacji wstępnej

Aby wykonywać zawód kierowcy w transporcie drogowym, wymagane jest uzyskanie odpowiedniej kwalifikacji wstępnej, o której mowa w ustawie o transporcie drogowym<sup>5</sup>, oraz odpowiednie prawo jazdy, o czym stanowi ustawa o kierujących pojazdami<sup>6</sup>.

Przedsiębiorca lub inny podmiot wykonujący przewóz drogowy może zatrudnić kierowcę, jeżeli osoba ta:

- 1) ukończyła:
  - a) 18 lat — w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii:
    - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,
    - C1 lub C1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,
  - b) 21 lat — w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii:
    - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,
    - D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,
    - D1 lub D1+E, o ile przewóz wykonywany jest na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,
  - c) 23 lata — w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną;
- 2) posiada odpowiednie uprawnienie do kierowania pojazdem samochodowym, określone w ustawie z 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;
- 3) nie ma przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy;
- 4) nie ma przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy;
- 5) uzyskała kwalifikację wstępną lub kwalifikację wstępną przyśpieszoną, zwane dalej „kwalifikacją”;
- 6) ukończyła szkolenie okresowe.

Kierowca posiadający prawo jazdy kategorii D albo D+E do ukończenia 23. roku życia może być za-

trudniony wyłącznie przy wykonywaniu regularnych przewozów osób na liniach komunikacyjnych na trasie nieprzekraczającej 50 km.

Wydane prawo jazdy stwierdza posiadanie uprawnień do kierowania określonymi pojazdami w zależności od kategorii. W Polsce wyróżniamy następujące kategorie prawa jazdy przeznaczone dla kierowców wykonujących przewozy drogowe:

- 1) kategoria C1 upoważnia do kierowania:
  - pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i nieprzekraczającej 7,5 t, z wyjątkiem autobusu,
  - zespołem pojazdów złożonym z pojazdu oraz z przyczepy lekkiej,
  - pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;
- 2) kategoria C upoważnia do kierowania:
  - pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu,
  - zespołem pojazdów złożonym z pojazdu oraz z przyczepy lekkiej,
  - pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;
- 3) kategoria D1 upoważnia do kierowania:
  - autobusem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą, o długości nieprzekraczającej 8 m,
  - zespołem pojazdów złożonym z pojazdu oraz z przyczepy lekkiej,
  - pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;
- 4) kategoria D upoważnia do kierowania:
  - autobusem,
  - zespołem pojazdów złożonym z pojazdu oraz z przyczepy lekkiej,
  - pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM.
- 5) kategorie C+E lub D+E upoważniają do kierowania pojazdem określonym odpowiednio wprawie jazdy kategorii C lub D, łącznie z przyczepą (przyczepami);
- 6) kategoria C1+E upoważnia do kierowania zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 t, składającym się z pojazdu ciągnącego określonego wprawie jazdy kategorii C1 i przyczepy;
- 7) kategoria D1+E upoważnia do kierowania zespołem pojazdów składającym się z pojazdu ciągnącego określonego wprawie jazdy kategorii D1 i przyczepy.

Kwalifikacja wstępna obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne oraz testy kwalifikacyjne. Zajęcia przeprowadzane są w formie zajęć szkolnych dla uczniów w szkole, jeżeli w programie nauczania jest przewidziane uzyskanie kwalifikacji kierowcy wykonującego przewóz drogowy, lub kursu kwalifikacyjnego w ośrodku szkolenia.

Zajęcia teoretyczne i praktyczne obejmują:

- 1) kształcenie zawodowe w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa, w tym:
  - znajomość właściwości technicznych i zasad działania elementów bezpieczeństwa pojazdu,
  - umiejętność optymalizacji zużycia paliwa,
  - umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa w związku z przewożonym towarem,
  - umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom,
  - umiejętność bezpiecznego mocowania ładunku;
- 2) kształcenie zawodowe w zakresie umiejętności stosowania przepisów dotyczących wykonywania transportu drogowego;
- 3) kształcenie zawodowe w zakresie zagrożeń związanych z wykonywanym zawodem, w tym bezpieczeństwa na drodze i bezpieczeństwa dla środowiska;
- 4) kształcenie zawodowe w zakresie obsługi i logistyki, w tym kształtowania wizerunku firmy oraz znajomości rynku w przewozie drogowym i jego organizacji.

Kierowca jest obowiązany co pięć lat, począwszy od dnia uzyskania świadectwa kwalifikacji zawodowej poświadczającego uzyskanie kwalifikacji, ukończyć szkolenie okresowe odpowiednio do pojazdu, którym wykonuje przewóz drogowy.

## Prezentacja wyników badań

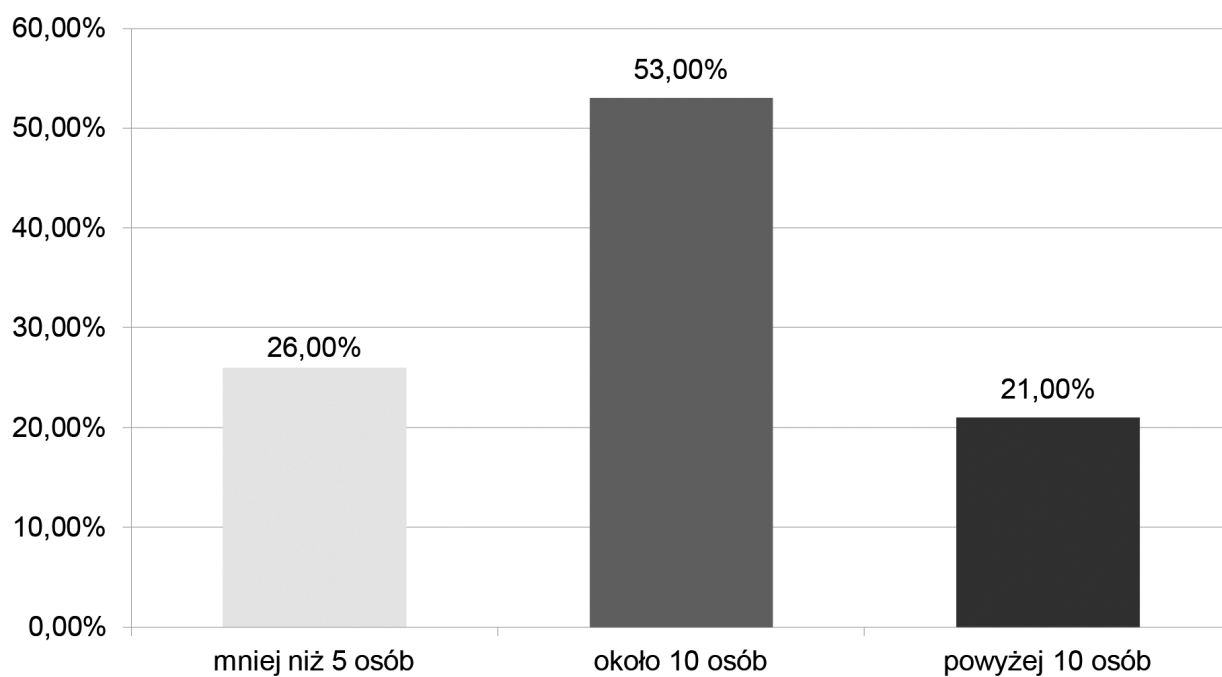
Kwestionariusz ankietowy zawierający 7 pytań rozślano do 49 ośrodków szkolenia kierowców (na 84 ośrodki prowadzące takie szkolenia). Otrzymano 32 ankiety zwrotne (wypełnione). Badania przeprowadzono w ośrodkach szkolenia kierowców zlokalizowanych na terenie województwa mazowieckiego. Wyniki z ankiety pozyskano w okresie od lutego 2021 r. do końca kwietnia 2021 r.

Pierwsze pytanie dotyczyło liczby kandydatów na kierowców zawodowych, uczęszczających w ciągu miesiąca na kurs kwalifikacji wstępnej przed ogłoszeniem pandemii (rysunek 1). Właściciele ponad połowy badanych ośrodków (53%) stwierdzili, że przed pandemią w tego rodzaju kursach brało udział ok. 10 osób w ciągu miesiąca; 26% badanych stwierdziło, że w tego było to mniej niż 5 osób, a pozostali (21%) potwierdzili uczestnictwo powyżej 10 osób miesięcznie.

Kolejne pytanie dotyczyło zmiany liczby kursantów w czasie pandemii (rysunek 2). Po przymusowym wstrzymaniu kursów kwalifikacji wstępnej, a potem po ich wznowieniu najpierw w formie on-line, a następnie stacjonarnie okazało się, że 81% ankietowanych potwierdziło wzrost liczby kursantów. Tylko 7% deklarowało utrzymanie liczby kursantów na tym sa-

Rysunek 1

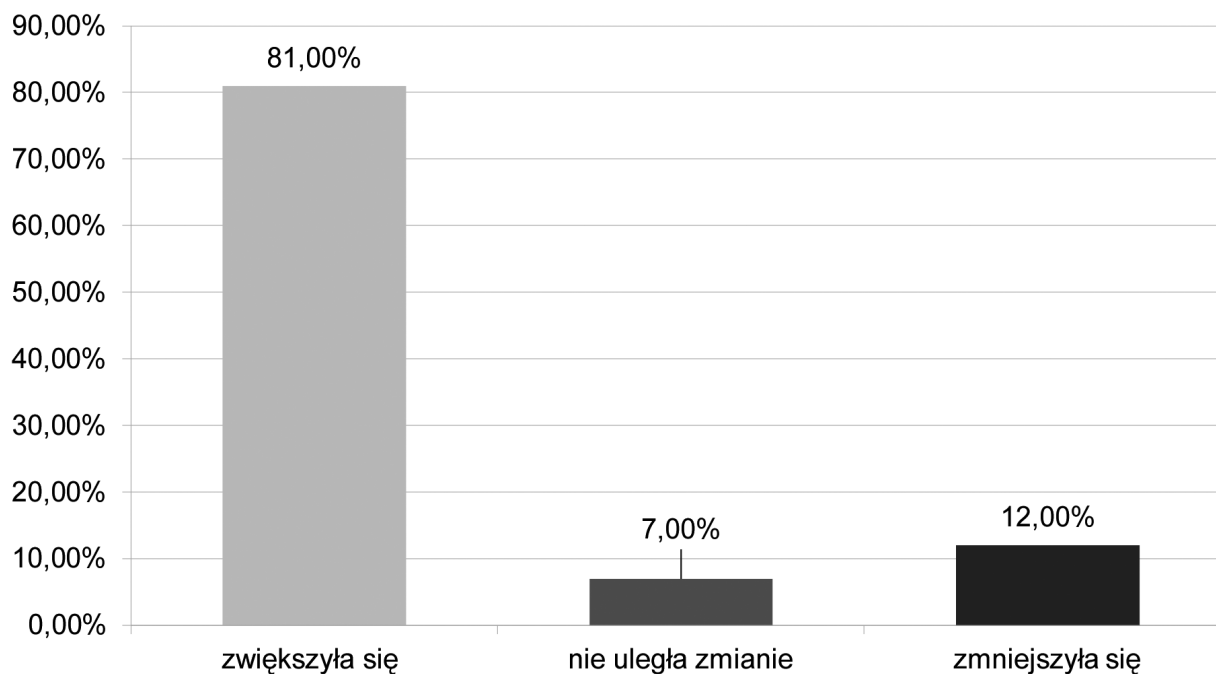
Liczba uczestników kursu kwalifikacji wstępnej przed pandemią



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 2

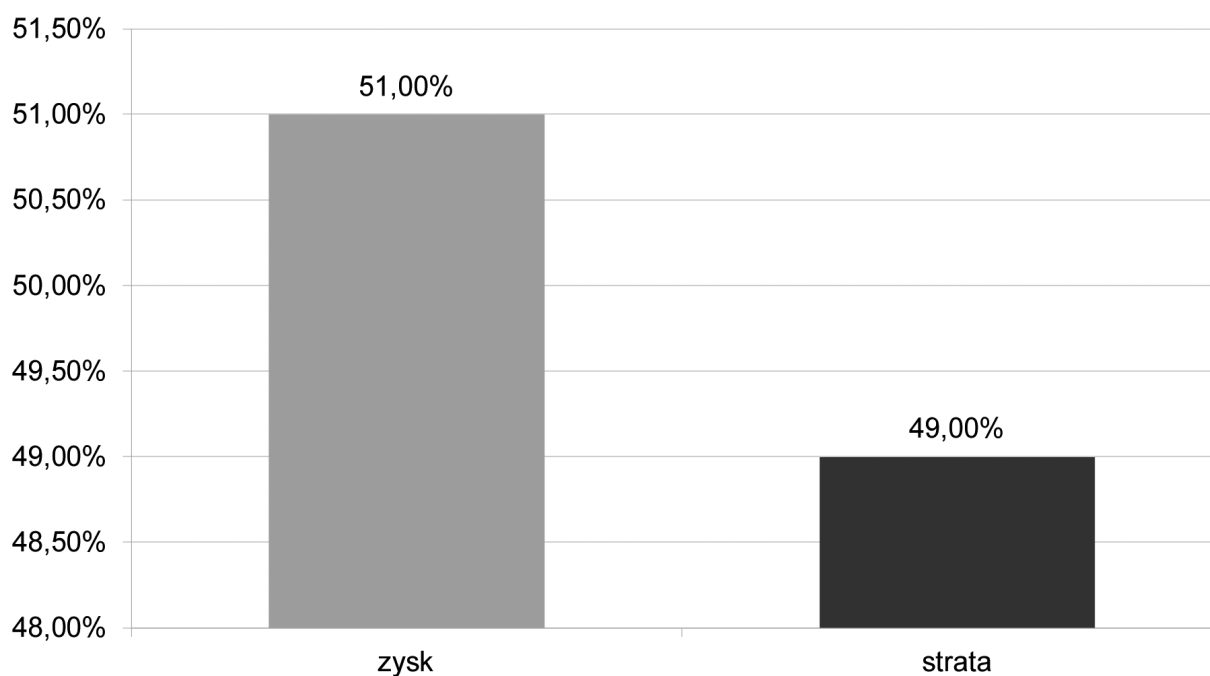
Zmiana w miesięcznej liczbie kursantów kwalifikacji wstępnej w okresie pandemii



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 3

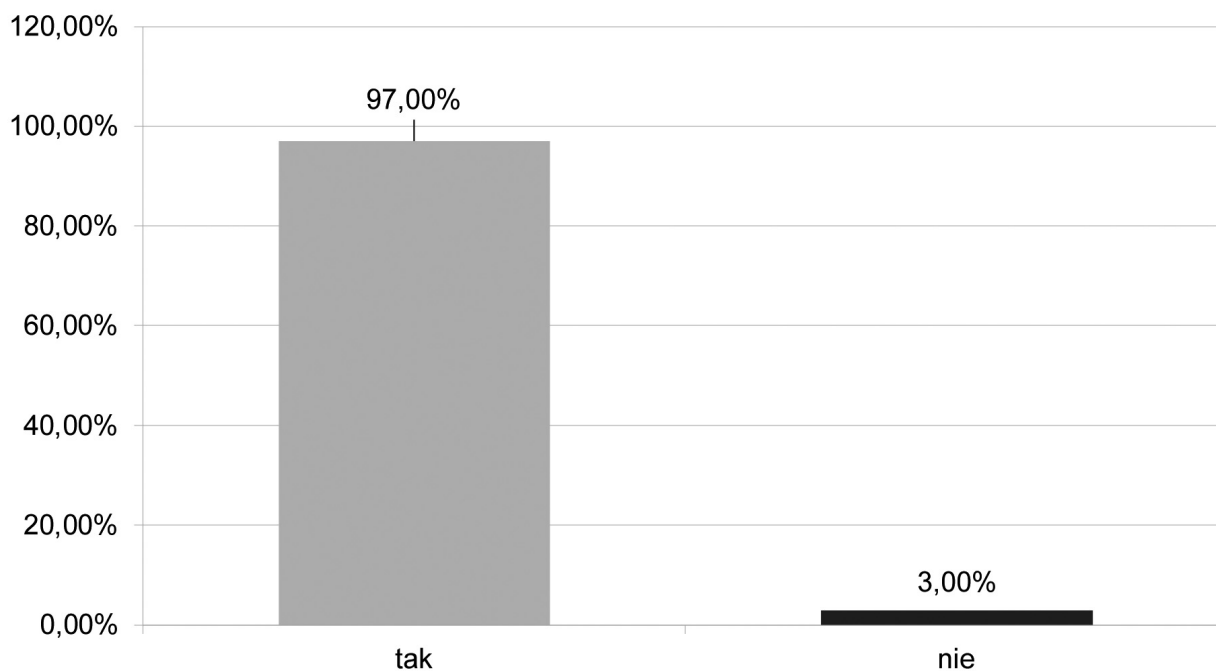
Zyski/straty ośrodków w okresie przed pandemią



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 4

Zajęcia on-line dla kandydatów na kierowców zawodowych w czasie zamknięcia



Źródło: opracowanie własne.

mym poziomie, a pozostałe 12% stwierdziło, że zmniejszyła się ich liczba.

W kwestii osiągania zysków przez dany ośrodek przed pandemią opinie były podzielone (rysunek 3). Niewiele ponad połowa (51%) ankietowanych stwierdziła, że ich ośrodki osiągały zyski. Pozostałe 49% ośrodków w opinii respondentów generowało straty.

Kolejne pytanie wiązało się oferowaniem zajęć on-line dla kandydatów na zawodowych kierowców w okresie, gdy ośrodki były zamknięte (rysunek 4). Tylko jeden z właścicieli badanych ośrodków (3%) potwierdził, że nie prowadził kursów on-line dla kandydatów na kierowców zawodowych. Pozostali (97%) stwierdzili, że kursy te były prowadzone metodą on-line.

Kolejne pytanie wiązało się ze wzrostem kosztów utrzymania ośrodków w okresie pandemii (rysunek 5). Prawie 90% badanych potwierdziło wzrost kosztów utrzymania ośrodka, związanych głównie z zakupem środków dezynfekujących. Pozostali (ok. 11%) nie odnotowali wzrostu kosztów utrzymania.

Kwestii zysków lub strat osiągniętych lub ponoszonych przez badany ośrodek w okresie pandemii w związku z organizacją kursów kwalifikacji wstępnej dotyczyło kolejne pytanie w kwestionariuszu ankietowym (rysunek 6). Ponad 90% badanych stwierdziło, że pomimo pandemii osiągnęli zysk spowodowany głównie wzrostem liczby kandydatów na kurs kwalifi-

kacji wstępnej. Pozostali (ok. 9%) deklarowali poniesienie straty.

Ostatnie pytanie było związane z kwestią zmian, jakie pandemia wymusiła na organizacji ośrodków (rysunek 7). Prawie 90% badanych potwierdziło, że podczas pandemii w funkcjonowaniu ich przedsiębiorstwa zaszły zmiany organizacyjne. Ponad 10% respondentów nie zgodziło się z tym stwierdzeniem.

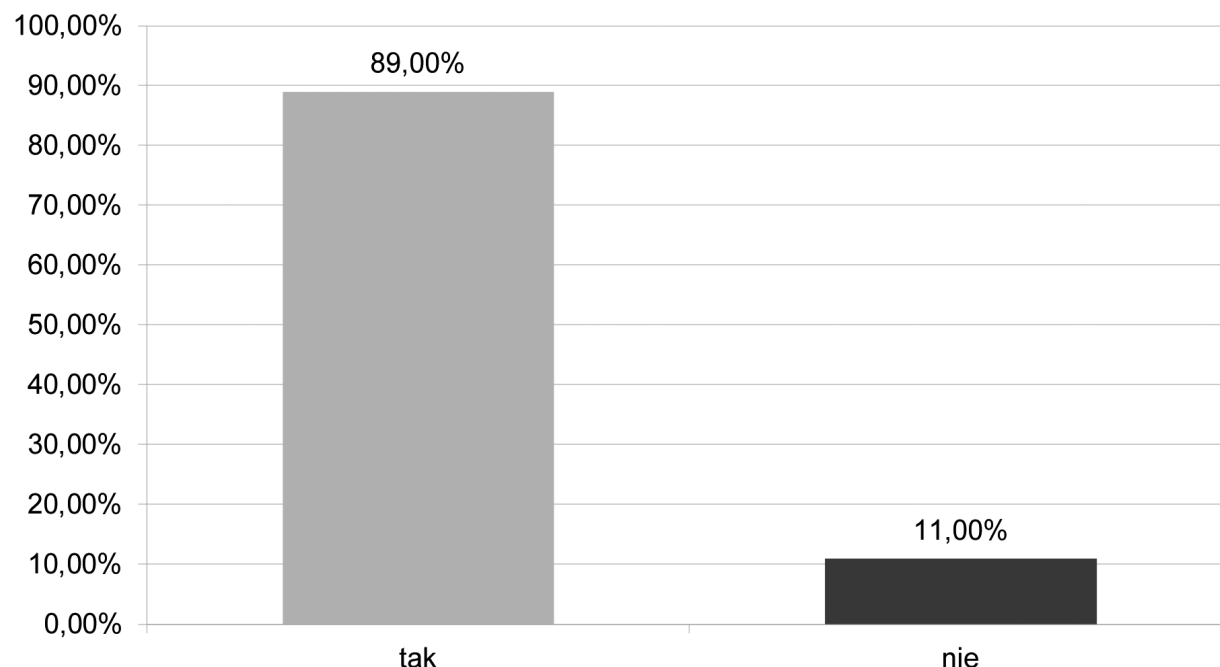
## Podsumowanie i wnioski

Na podstawie przeprowadzonych badań zostały sformułowane następujące wnioski:

- w okresie poprzedzającym pandemię w ciągu miesiąca badane ośrodki odnotowywały co najwyżej 10 zgłoszeń na kurs kwalifikacji wstępnej;
- w czasie pandemii liczba osób biorących udział w kursach kwalifikacji wstępnej znacznie wzrosła (w niektórych ośrodkach nawet dwukrotnie);
- w kwestii osiągniętych dochodów 51% właścicieli ośrodków deklarowało osiąganie zysków przed pojawieniem się wirusa; pozostałe 49% twierdziło, że ponosili stratę; stąd można wnioskować, że pandemia nie miała wpływu na ich zyski;
- w okresie pandemii (zamknięcia ośrodków) prawie wszyscy ankietowani (97%) oferowali kursy on-line;

Rysunek 5

Wzrost kosztów utrzymania ośrodka w okresie pandemii

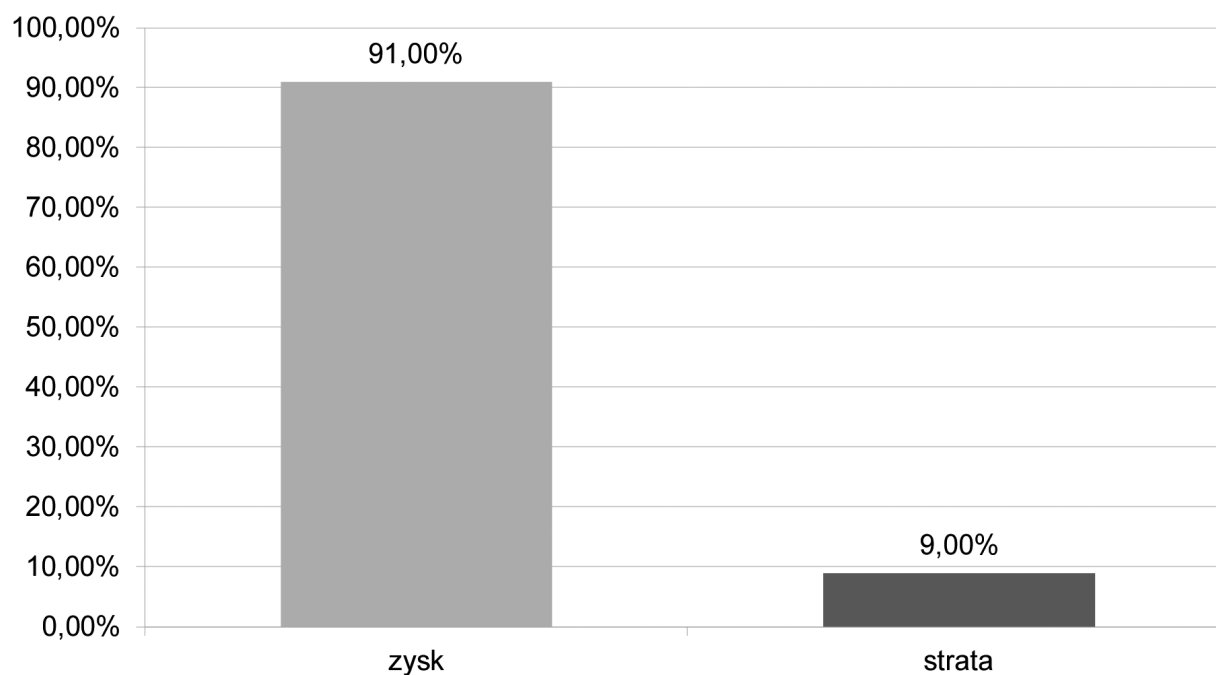


Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 6

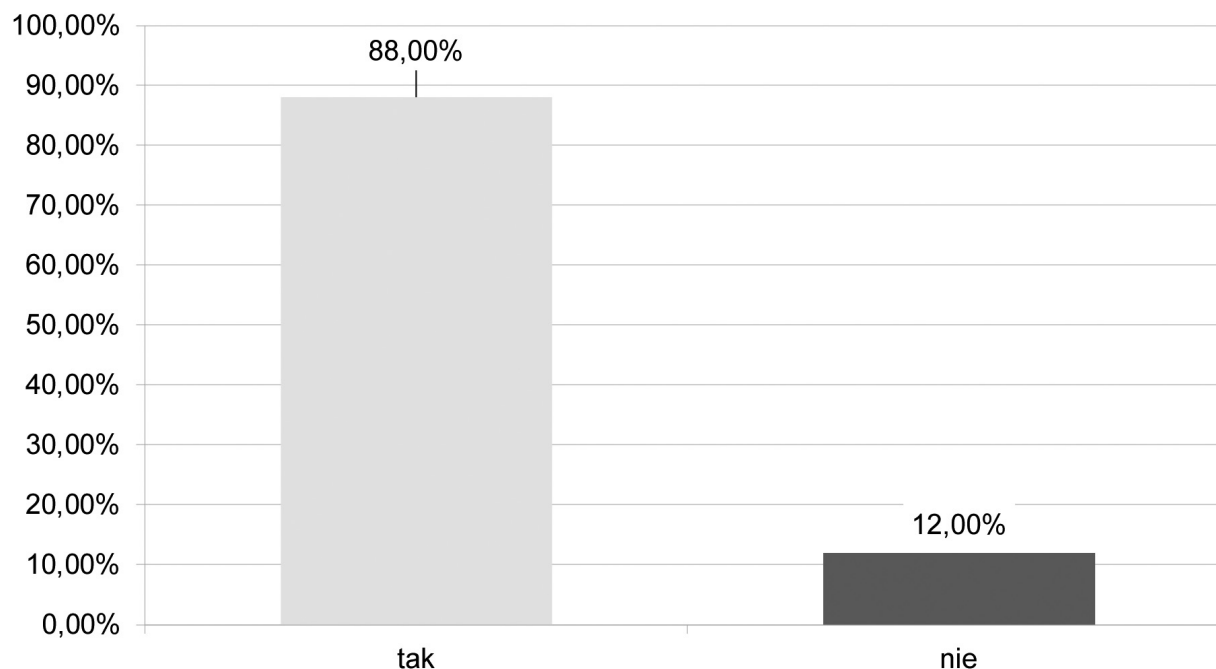
Zyski/straty ośrodków z kursów kwalifikacji wstępnej w okresie pandemii



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 7

Wpływ pandemii na zmiany organizacyjne ośrodka



Źródło: opracowanie własne.

- właściciele ośrodków potwierdzili wzrost miesięcznych kosztów utrzymania, co wiązało się z zakupem dodatkowych środków dezynfekujących w okresie pandemii;
- zysk wygenerowany przez ośrodki w okresie pandemii był związany ze wzrostem liczby kandydatów na kurs kwalifikacji wstępnej;
- zwiększona liczba chętnych kandydatów na kursy kwalifikacji wstępnej niejako wymusiła zmiany organizacyjne w ośrodkach; należało zatrudnić dodatkowych wykładowców prowadzących tego rodzaju kursy, a także (w okresie pracy on-line) informatyków do usprawnienia prowadzenia tego typu kursów.

Cel główny i cele szczegółowe zostały osiągnięte — wykazano wpływ pandemii na kursy kwalifikacji

wstępnej przez pryzmat funkcjonowania ośrodków szkolenia kierowców i zarządzania nimi.

Zweryfikowano również założoną tezę, że pandemia miała negatywny wpływ na funkcjonowanie ośrodków oferujących szkolenia dla przyszłych kierowców zawodowych. Przeprowadzone badania nie potwierdziły tego założenia (teza zweryfikowana negatywnie). Badani, rozpatrując funkcjonowanie i zarządzanie ośrodkami w okresie pandemii, stwierdzili, że ich sytuacja uległa poprawie. Było to spowodowane przede wszystkim zwiększoną liczbą kursantów, co z kolei przełożyło się na osiągane przychody, a w efekcie — zyski. Po całościowej analizie stwierdzono również zwiększone zainteresowanie kursami, co mogło wynikać z rosnącego popytu na zakupy dokonywane on-line. Będzie to przedmiotem dalszych badań.

## Przypisy/Notes

- <sup>1</sup> [https://ourworldindata.org/covid-vaccinations?country=OWID\\_WRL](https://ourworldindata.org/covid-vaccinations?country=OWID_WRL) (pobrano 7.07.2021).
- <sup>2</sup> Art. 55 ustawy z 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz.U. 1964 nr 16, poz. 93 z późn. zm.); stan prawny na 2020 r.
- <sup>3</sup> Ustawa z 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. 2020, poz. 1268); stan prawny na 26.03.2020 r.
- <sup>4</sup> <http://www.przegl Epidemiol.pzh.gov.pl/slowniczek-terminow-epidemiologicznych> (pobrano 11.07.2021).
- <sup>5</sup> Ustawa z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. nr 125, poz. 1371 z 6 września 2001 r. z późn. zm.).
- <sup>6</sup> Dz.U. nr 30, poz. 151 z późn. zm.

## Bibliografia/References

- Bogdanienko, J. (2010). *Organizacja i zarządzanie w zarysie*. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Warszawskiego.
- Dolhasz, M. (red.) (2009). *Podstawy zarządzania*. Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Gierszewska, G., & Romanowska, M. (2014). *Analiza strategiczna przedsiębiorstwa*. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- <http://www.przegl Epidemiol.pzh.gov.pl/slowniczek-terminow-epidemiologicznych> (pobrano 11.07.2021).
- [https://ourworldindata.org/covid-vaccinations?country=OWID\\_WRL](https://ourworldindata.org/covid-vaccinations?country=OWID_WRL) (pobrano 12.07.2021).
- Kicman-Gawłowska, A. (2005). Nadzór nad chorobami zakaźnymi w świetle Międzynarodowych Przepisów Zdrowotnych. *Przegląd Epidemiologiczny*, 62.
- Kowalczyk, A. (2015). Otoczenie przedsiębiorstwa jako determinanta konkurencyjności. *Przedsiębiorstwo i Region*, (7).
- Nasiłowski, M. (2016). System rynkowy. Podstawy mikro- i makroekonomii. Key Text.
- Semenza, J. C., Rocklöv, J., Penttinen, P., & Lindgren, E. (2016). Observed and projected drivers of emerging infectious diseases in Europe. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 1382(1), 73–83. <https://doi.org/10.1111/nyas.13132>
- Sudoł, S. (2012). *Nauki o zarządzaniu. Podstawowe problemy i kontrowersje*. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Ustawa z 23 kwietnia 1964 r. Kodeks Cywilny (Dz.U. 1964 nr 16, poz. 93 z późn. zm.); stan prawny na 2020 r.
- Ustawa z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. nr 125, poz. 1371 z 2001 r. z późn. zm.).
- Ustawa 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. 2020, poz. 1268); stan prawny na 2020 r.

### Dr inż. Andrzej Kulis

Doktor nauk ekonomicznych w dyscyplinie nauki o zarządzaniu, zatrudniony na stanowisku profesora uczelni w Prywatnej Wyższej Szkole Ochrony Środowiska w Radomiu. W kadencji 2020–2022 pełnił funkcję rektora tej uczelni. Jego zainteresowania naukowe obejmują organizację i zarządzanie oraz transport.

### Dr inż. Andrzej Kulis

Doctor of economic sciences in the discipline of management science, employed as a university professor at the Private University of Environmental Sciences in Radom. In the years 2020–2022 he was the rector of this University. His scientific interests include organization and management and transport.