

І а д ø а ç е і а : і о ї а є а і є о а а ї ñ â³ а

За інформацією служби кадрів навчальних закладів та соціальних питань, станом на 30 вересня минулого року у підрозділах залізниці до роботи в осінньо-зимовий період підготовлено 2 577 першозимників. Із якими несподіванками та труднощами зустрілися на виробництві вчорашні студенти та учні, ми поцікавилися, відвідавши локомотивне депо Львів-Захід.

Як з'ясувалося, однією з проблем, на яку, передусім, натрапляють працівники залізниці, є брак сучасної технічної літератури. Особливо гостро цю проблему відчують молоді кадри, першозимники. Адже, окрім того, що прийшовши на роботу, вони відкривають для себе нові грані своєї професії, ще й з'ясовується, що прогрес рушив далеко вперед, залишивши їх, в кращому випадку, на рівні застарілої літератури і техніки. Саме ці два чинники не дозволяють випускникам технічних закладів одразу впевнено почуватися на виробництві.

“Працюю, але постійно вчуся...”

“Під час навчання більшість знань здобуваєш із підручників, які дозволяють лише орієнтуватися в роботі, а на практиці отримуєш навички і усвідомлюєш, що значна частина теоретичної інформації взагалі не пов'язана з тією професією, яку здобула, та й навіть саме проходження навчальної практики не було пов'язане з якоюсь конкретною роботою. А коли приходиш на підприємство і починаєш працювати, то опиняєшся перед конкретним завданням, відповіді на яке не можеш знайти в підручнику, то ж мусиш самостійно приймати рішення, тому багато доводиться вчити заново. Значно полегшує входження у професію підтримка старших колег по роботі, які своєчасно підказують вихід зі складної ситуації. Попри те, що я добре вчилася в університеті, змушена заново вчитися, бо за п'ять років неможливо все вивчити, тому досить часто працюю з додатковою літературою, якої є достатньо в нашому відділі”, – розповідає Євгенія Калімуліна, виконувач обов'язків інженера-технолога депо Львів-Захід.

Як зазначив голова профкому депо Львів-Захід Зиновій Залеський, питання підготовки спеціалістів згідно з вимогами нової техніки непросте. Адже, здебільшого, молодь приходять із навчальних закладів зі знаннями про застарілу техніку. До прикладу, подекуди викладають лише ВЛ-8 чи ВЛ-10, а сьогодні вже є нові електровози, а фахівців для обслуговування нових машин бракує. Зрештою, це можна зрозуміти і виправдати, адже нема потрібної технічної літератури, схем, за якими можна вивчити ці нововведення. Брак знань відчувають і працівники депо, тож якщо комусь вдається десь роздобути щось нове з літератури, копіюють, позичають один одному, адже нова техніка потребує відповідної ремонтної бази, помічників машиністів, та й самих машиністів. Наприклад, сучасні електровози з Дніпропетровська взагалі неможливо ремонтувати, бо окрім того, що всі деталі опломбовані і мають гарантійний термін, ще й нема ані літератури, ані схем, ані фахівців, які добре знають цю модель.

Брак нових знань відчувають не лише першозимники, які, зрештою, ще не набули потрібних навичок в роботі, але й працівники зі стажем

роботи. “В депо Львів-Захід працюю вже вісім років. До недавнього часу був помічником машиніста, а тепер почав працювати машиністом, то ж як машиніст я – першозимник, хоча й зі стажем. Часто доводилося стажувати молодь відразу після закінчення навчального закладу, тому можу сказати, що певна теоретична база у нинішньої молоді є, а решту, при бажанні, опанують на практиці. Але, незважаючи на досвід, мені також доводиться час від часу вчитися, бо вчився і працював я на електровозах постійного струму ВЛ-10 та ВЛ-11, на яких ми й зараз їздимо, а електровози змінного струму значно новіші, і потребують чимало додаткових знань. Це своєрідна специфіка роботи залізничника – все життя учень. В іншому випадку, просто не зможеш працювати”, – зазначив Ярослав



Войнович, машиніст електровоза депо Львів-Захід.

Найбільшою проблемою, за словами заступника директора з навчально-виробничої практики Львівського міжрегіонального вищого професійного училища залізничного транспорту Володимира Шишки, є те, що така ситуація склалася не лише на Львівській залізниці, але й загалом в Україні. Якщо якась література й надходить, то лише російськомовна, окрім декількох інструкцій українською мовою. Наші викладачі, майстер виробничого навчання Іван Кравчук та викладач будови електровоза Микола Пісько самотужки розробляють підручники. А базою для навчання є підручник “Електровоз ВЛ-11”, виданий ще в 1983 році.

“Головна проблема, на яку нашоюхуються сьогодні працівники залізниці, – відсутність нової технічної літератури, і найгірше, що це проблема усієї Львівської залізниці. Брак необхідної літератури відбивається і на знаннях першозимників. Дуже важливо, щоб в навчальну програму ввели вивчення нової техніки. Зі свого боку для молоді ми робимо все, що від нас залежить. Зокрема, проводимо практичні та

теоретичні заняття, згідно з графіком навчання, щоб добре підготувати їх до специфіки роботи, особливо увагу акцентуємо на водінні при низьких температурах, ожеледичі. Першозимники намагаються робити все, аби швидше навчитися”, – зауважує Богдан Нагірний, машиніст-інструктор колони №2 напрямку Львів-Жмеринка.

Із браком сучасної технічної літератури борються і працівники Львівського технікуму залізничного транспорту. За словами заступника директора з навчальної роботи Віталія Білого, з технічною україномовною літературою справді проблема. Торік на замовлення залізниці в технікумі відкрили нову спеціальність “Обслуговування і ремонт пристроїв електропостачання залізниці” і навіть попри те, що замовили літературу, отримали, здебільшого, московські видання. Це ж стосується й інших спеціальностей, але там ще гірша ситуація, бо мало того, що книжки російською мовою, то вони ще й старі. То ж викладачі самотужки адаптують ці підручники, але це, на жаль, дов-

готривалий і складний процес та й забезпечити такими книжками всіх просто неможливо.

Практика - це ще один вчитель

Значну роль у фаховій підготовці відіграє технічна база навчальних закладів, яка теж могла б бути кращою. “Я нещодавно тільки від'їздив дубльський поїздик, а до цього три роки пропрацював слюсарем. Більшість навичок здобував вже під час роботи. Базові знання після закінчення училища є, але практика допомагає їх закріпити, конкретніше все зрозуміти. Під час навчання ми досить часто відвідували депо, а коли не була потрібна технічна база, то нам просто пояснювали все на малюнках. Під час проходження практики проблематичним було те, що не всі працівники хотіли допомагати, але було багато й таких, які навіть додатково пояснювали хід роботи. Навіть зараз часто використовую додаткову літературу, яку здебільшого позичаю в знайомих”, – розповідає Володимир Філіпович, помічник машиніста депо Львів-Захід.

Попри те, що в училищі є своє депо, в якому є електровоз ВЛ-11,

такий як і в депо Львів-Захід, час від часу учні бувають на підприємстві. Це, як розповів майстер виробничого навчання Львівського міжрегіонального вищого професійного училища залізничного транспорту Іван Кравчук, якого разом з групою учнів зустріли під час ознайомлювальної екскурсії в депо Львів-Захід, дає необхідне уявлення про те, як виглядає робота в депо. Такі екскурсії є невід'ємними у процесі навчання, адже учні мають можливість побачити роботу на виробництві, яку більш достеменно зможуть вивчити під час проходження практики. Сьогодні рівень підготовки майбутнього спеціаліста залежить не лише від викладача, але і від того, наскільки учень хоче вчитися, бо багато додаткової літератури доводиться шукати самотужки та через Інтернет.

В технікумі, за словами заступника директора з навчально-виробничої роботи Львівського технікуму залізничного транспорту Івана Лаби, нова матеріально-технічна навчальна база є хіба для спеціальності товарного касира, вона повністю

Зі свого боку Іван Лаба розповів, що раніше в обов'язковому порядку надавали робочі місця, а сьогодні постала проблема повного забезпечення місцями навіть студентів державного відділення. Оплачується проходження навчальної практики тільки тим практикантам, які мають цільове скерування на підприємство. Студенти технікуму проходять практику безоплатно, а частина учнів училищ залишається поза практикою, оскільки залізниця не в змозі усім заплатити за перебування на практиці усім охочим.

Училищем можна було б поспівчувати, якби ця проблема виникла вчора. Уже кілька років після залізниці роз'яснює ім, що не має можливості брати на практику усіх, кого вони набрали на навчання. Напрошується логічне запитання: чи варто фактично обдурювати абітурієнтів, закликаючи їх вступати на навчання, знаючи наперед, що лише одиниці з них зможуть після закінчення навчання працювати на залізниці? Якщо фахівці не потрібні виробництву у таких обсягах, то для чого їх готувати в училищах? Відповідь проста – училища думають про себе, про своє існування та фінансування, набираючи на навчання учнів, які потім не зможуть працевлаштуватися за фахом. Із 60-90 нинішніх учнів – майбутніх бухгалтерів на роботу на залізницю вдається влаштуватися одиницям. Якщо бухгалтер ще може знайти собі роботу поза межами залізниці, то куди подітися учневі, якого вивчили, наприклад, на чергового по станції? Або йти на ту роботу, яку пропонують поза залізницею, забувши про здобутий фах, або роками чекати у черзі на працевлаштування на залізницю.

“Після закінчення училища я працював слюсарем-ходовиком. На початках відчував, що мій рівень знань відстає від вимог роботи. Адже теоретична база була лише невеликою частиною того, що мені потрібно було знати. Особливо відчутним був брак належного проходження практики під час навчання. Адже тоді виконували більше господарські роботи, а за роботою слюсарів спостерігали хіба здалеку, намагалися не заважати їм. А коли почав працювати, зміг побачити все на власні очі, докласти рук і тоді з'явилася професійна впевненість. Особливо відчув відповідальність за свої дії, коли почав працювати слюсарем-електриком, де робота пов'язана з високою напругою і від тебе залежить безпека руху електровоза. Зараз вже півроку працюю помічником машиніста”, – розповів Назар Лазарів, помічник машиніста електровоза депо Львів-Захід.

Брак сучасної технічної літератури, застаріле технічне обладнання навчальних закладів, скорочення потреб залізничних підприємств – низка проблем, яка суттєво ускладнює підготовку молодих кадрів згідно з вимогами сучасної техніки. Але все ж таки за допомогою тих працівників, які усвідомлюють усю серйозність ситуації і докладають свої зусилля, здебільшого базуючись на власному ентузіазмі, ця справа якось рухається вперед. Оптимісти сподіваються на краще, а песимісти кажуть, що далі усе буде тільки гірше. Оберемо середній варіант і просто скажемо, що далі якось буде...

Наталія ПАВЛИШИН