

були створені заклади освіти, які активно розвивалися у системі професійної підготовки фахівців транспортної галузі.

Ключові слова: професійна підготовка, майбутні фахівці, транспортна галузь, моряки, залізничники.

Дата надходження статті: 07.05 2021 р.

Рецензент: доктор педагогічних наук, доцент Кульчицький В. Й.

УДК 378:656.2-051(477.7)(09)«20»(043.3)

DOI <https://doi.org/10.37915/pa.vi49.280>

Кузьменко В. В.*

orcid.org/0000-0002-5424-8234

ПРОБЛЕМИ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ (ПОЧАТОК ХХІ СТОЛІТТЯ)

У статті проаналізовані проблеми підготовки фахівців залізничного транспорту зі врахування різних аспектів підготовки (на рівні освіти, на рівні залізничної індустрії). Автором з'ясовано, що на сьогоднішній день спеціальності у галузі залізничного транспорту, які пропонуються професійно-технічними навчальними закладами та закладами фахової передвищої освіти, не є достатньо популяризованими, а попит на залізничні спеціальності відносно низький. У статті виділено основні проблеми підготовки фахівців залізничного транспорту: відсутність добре налагодженого зв'язку між освітою та роботодавцями; низька престижність професійно-технічної освіти; відсутність або низький рівень наступності освітнього процесу; брак оновлення професійних компетенцій в освітніх програмах та запропоновано шляхи їх вирішення. Автор дійшов висновку, що освітні програми не встигають за розвитком науково-технічного прогресу, тому доцільним буде щорічне оновлення освітніх програм з урахуванням останніх тенденцій розвитку галузі. Для забезпечення налагодженого зв'язку між освітою та роботодавцями, Міністерство освіти і науки має постійно аналізувати та моніторити розвиток ринку праці у галузі, робити необхідні зміни у держзамовленні, щоб забезпечити необхідну кількість фахівців для галузі. Для підвищення престижності професійно-технічної освіти необхідно створити ряд умов, які б забезпечили притік абітурієнтів до закладів професійно-технічної та фахової передвищої освіти. Забезпечення наступності навчання надасть можливість майбутнім абітурієнтам отримувати безперервну освіту на всіх освітніх ланках. Більша увага має приділятися формуванню м'яких компетенцій, що є конче необхідними на сучасному ринку праці. Підвищенню рівня володіння іноземною мовою може сприяти забезпечення закладів освіти необхідними матеріалами, підручниками, посібниками, удосконалення підготовки викладачів іноземних мов за професійним спрямуванням, розвиток комунікативних компетенцій іноземними мовами тощо.

Ключові слова: підготовка, фахівці, залізничний транспорт, проблеми підготовки, професійно-технічна освіта, фахова передвища освіта, наступність, тверді та м'які навички.

Постановка проблеми. На початку ХХІ століття вивчення проблеми підготовки фахівців залізничної галузі набуло надзвичайної актуальності, оскільки ця галузь є однією з провідних для економічного розвитку України. Майбутній фахівець залізничного транспорту має відповідати певним професійним стандартам, мати високій рівень професійної підготовки, володіти твердими та м'якими навичками, які б допомагали йому бути конкурентноспроможним на українському та світовому ринку

*© Кузьменко В. В.

праці. Але на сучасному етапі підготовки фахівців залізничного транспорту виникає ряд суперечностей, які не дають змоги повною мірою підготувати висококваліфікованого фахівця. Тому вищезгадане питання є актуальним та потребує ретельного дослідження.

Аналіз досліджень. Проблему підготовки майбутніх залізничників на різних етапах розвитку суспільства вивчали Н. Маланюк, І. Складенко, Р. Сущенко, О. Хамуляк, Т. Шаргун та ін. Дослідження науковців охоплюють широке коло питань, а саме: підготовка фахівців залізничного транспорту в умовах глобалізації та розвитку ринкової економіки, реформування і модернізація системи освіти в Україні та за кордоном, порівняльна характеристика системи підготовки залізничників у різних країнах світу тощо.

Мета статті – проаналізувати проблеми підготовки фахівців залізничного транспорту, враховуючи різні її аспекти (на рівні освіти та на рівні залізничної індустрії початку XXI століття).

Виклад основного матеріалу. Нині спеціальності у галузі залізничного транспорту, які пропонуються професійно-технічними навчальними закладами та закладами фахової передвищої освіти, не є достатньо популяризованими. Наприклад, в Одеському коледжі транспортних технологій та Миколаївському коледжі транспортної інфраструктури Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна попит на залізничні спеціальності відносно низький. За інформацією системи «Вступ», у 2020 році в Миколаївському коледжі транспортної інфраструктури на освітню програму «Технічне обслуговування та ремонт вагонів» на базі ПЗСО було зараховано 5 абітурієнтів; на освітню програму «Обслуговування та ремонт залізничних споруд та об'єктів колійного господарства» – 7 абітурієнтів, а в Одеській коледж транспортних технологій – 7 абітурієнтів на освітню програму «Технічне обслуговування, ремонт та експлуатація тягового рухомого складу» і 3 абітурієнти на освітню програму «Технічне обслуговування та ремонт пристроїв електропостачання залізниць». При цьому на базі БЗСО кількість вступників була значно більшою, хоча і недостатньою. Середній бал ЗНО серед зарахованих абітурієнтів є низьким (118 балів), що свідчить про низький попит та непрестижність спеціальностей [1; 2].

Відсутність зв'язку між закладами професійно-технічної, фахової передвищої та вищої освіти також ускладнює ситуацію. Багато дослідників вивчали принцип наступності освіти у різних країнах світу на різних рівнях підготовки. Усі вони вважають наступність необхідним принципом освіти. Як свідчить досвід, у вищих навчальних закладах існує ряд суперечностей між проголошеними у стандартах вимогами до формування компетенції у студентів та обсягом навчального часу, а також рівнем володіння необхідними твердими та м'якими навичками випускників закладів професійно-технічної та фахової передвищої освіти, що не забезпечує спадкоємності в досягненні рівнів в умовах професійної та вузівської освіти. Можна виокремити ряд проблем, які виникають у зв'язку з відсутністю або низьким рівнем наступності в процесі підготовки фахівців залізничної галузі в Україні:

- 1) низка предметів дублюється при навчанні у закладах освіти різного рівня підготовки;
- 2) підготовка в професійно-технічних, фахових передвищих та у вищих навчальних закладах не скоординована за єдиним принципом; вони мають різні структури, витоки та філософію навчання;
- 3) відсутність на всіх ланках освіти методів та прийомів, які сприяють формуванню навичок самостійної роботи, самоорганізації, рефлексії, індивідуальній пошуковій діяльності, які є необхідними для ефективного навчання майбутніх фахівців.

У своїй статті «Проблеми підготовки фахівців для залізничного транспорту і шляхи їх вирішення» Ю. Терещенко виділяє низку проблем, які виникають у процесі підготовки фахівців залізничного транспорту, а саме:

1) набуті в процесі навчання знання та навички не відповідають високотехнологічним процесам у залізничній галузі. Випускники закладів освіти не володіють достатніми компетенціями для використання новітнього обладнання, техніки, процесів тощо. Це створює гострий дефіцит фахівців у галузі;

2) майбутні фахівці та випускники мають завищений рівень очікуваних результатів при низькому рівні підготовки та відсутності професійних навичок;

3) освітнім програмам бракує зв'язку з реальними потребами роботодавців, що зумовлено неточністю прогнозів реального ринку праці та відсутністю випереджувальної підготовки;

4) недостатній рівень компенсації праці та відсутність мотивації працівників залізничної галузі [6].

Іншою проблемою, яка стала нагальною в останні десятиріччя, є відсутність або недостатність процесу гуманізації професійно-технічної та фахової передвищої освіти.

Як зазначає у своєму дослідженні Л. Товажнянський, принцип гуманізації освіти передбачає втілення в освітній сфері гуманістичного підходу до розбудови суспільних відносин загалом. Зокрема, у точних науках найкращих результатів досягають ті, хто цікавиться гуманітарними знаннями, тому що специфіка гуманітарного мислення має значні потенційні можливості для розвитку творчих здібностей людини [7, с. 42].

Сучасні ринкові умови вимагають, щоб у процесі підготовки майбутнього фахівця залізничного транспорту враховувався людський чинник, як один з основних факторів ефективності виробництва та його управління. Т. Шаргун зазначає, що цілком реальних ознак набуває суперечність між усе більш широкою диференціацією видів і функцій професійної діяльності та необхідністю одному й тому самому фахівцеві знати, вміти й мати практичні навички виконання найрізноманітніших функцій, особливо в умовах невеликих приватних підприємств і фірм [8, с. 105].

О. Коваленко акцентує, що згідно з «Концепцією Державної програми реформування залізничного транспорту» від 2006 року, передбачено удосконалення системи управління персоналом на залізничному транспорті. Це потребує покращення галузевої системи підготовки і підвищення кваліфікації кадрів та системи атестації керівників і фахівців галузі, що, дає змогу не тільки покращити професійну підготовку фахівців, а й застосувати ідеї гуманізації освітнього процесу, які зроблять фахівця залізничної галузі конкурентоспроможним на ринку праці [3, с. 87].

Н. Маланюк у своєму дослідженні також зазначає важливість принципів гуманізації, а також зауважує низку інших вимог до професійної готовності та професійної придатності майбутнього фахівця залізничного транспорту: високий рівень професіоналізму та компетентності, здатність самовдосконалюватися та саморозвиватися, відповідний рівень володіння іноземною мовою, достатній рівень знань із дисциплін природничо-математичного циклу «як підґрунтя для підвищення рівня науковості професійної підготовки» [4, с. 32].

Не можемо не погодитися з думкою науковиці щодо вищезгаданих вимог, а зокрема щодо рівня володіння іноземною мовою. У Стандарті вищої освіти України в освітній програмі 273 «Залізничний транспорт» зазначено, що загальний обсяг годин, який призначено на вивчення іноземної мови – 270 годин (9 кредитів) на весь період навчання [5]. Припустимо, що навчальним планом передбачено, що іноземна мова викладається впродовж трьох років, тобто кожного року 90 годин. З них, як правило, половина або навіть більше виділяється на самостійну роботу студентів. Загалом на практичні заняття може залишитися 40–50 годин навчального навантаження. За три роки загальний обсяг практичних занять дорівнює приблизно 150 годин. Згідно зі Загальноєвропейськими компетенціями володіння іноземною мовою (Common European Framework of Reference for Languages), необхідна кількість годин, щоб перейти від рівня B1 до рівня B2 складає 500–600 годин; від рівня B2 до рівня C1 – 700–800 годин [9]. Після отримання загальної середньої освіти, згідно з рівнем вимог,

учень має володіти мовою на рівні B1. Тобто для досягнення наступного рівня необхідно 500-600 годин, що не відповідає чинній освітній програмі підготовки фахівців 273 «Залізничний транспорт».

Висновки. Отже, підсумовуючи все вищезгадане, у підготовці фахівців залізничного транспорту на початку XXI століття можна виділити низку проблем, щоб визначити шляхи їх можливого вирішення.

Брак оновлення професійних компетенцій в освітніх програмах. Освітні програми не встигають за розвитком науково-технічного прогресу. Доцільним є щорічне оновлення освітніх програм з урахуванням останніх тенденцій розвитку галузі. Для успішного втілення необхідно тісно співпрацювати зі стейкхолдерами.

Відсутність добре налагодженого зв'язку між освітою та роботодавцями. Міністерство освіти і науки має постійно аналізувати та моніторити розвиток ринку праці у галузі, робити необхідні зміни у держзамовленні, щоб забезпечити необхідну кількість фахівців для галузі.

Низька престижність професійно-технічної освіти. Для підвищення престижності професійно-технічної освіти необхідно створити ряд умов, які б забезпечили притік абітурієнтів до закладів професійно-технічної та фахової передвищої освіти. Тільки у співпраці зі стейкхолдерами заклади освіти матимуть можливість забезпечити відповідні умови, а саме: створення нових баз практик, гарантоване працевлаштування, гідний рівень заробітної плати.

Відсутність або низький рівень наступності освітнього процесу. Забезпечення наступності навчання, як на всіх рівнях освіти, так і в освітніх програмах, сприятиме підвищенню попиту на підготовку фахівців залізничної галузі. Необхідно забезпечити майбутнім абітурієнтам можливість отримання безперервної освіти на всіх освітніх ланках: можливість продовжити навчання після професійного ліцею на 2–3 курсі у закладах фахової передвищої освіти за кошти державного бюджету; можливість отримати за необхідності вищу освіту із зарахуванням на старші курси за рахунок підприємства, на якому працює фахівець; організувати центри підвищення кваліфікації при підприємствах, що дасть змогу перепідготувати фахівця в найкоротші терміни без відриву від виробництва. Відповідно мають бути впорядковані освітні програми на кожній ланці навчання, щоб виключити повторне опрацювання певних дисциплін, курсів тощо. Освітні програми на кожному рівні мають бути складені таким чином, щоб на кожній наступній ланці освіти майбутній фахівець отримував нові професійні компетенції, набував необхідних м'яких навичок, мав змогу розширити набуту кваліфікацію, отримавши нові розряди, спеціальності тощо.

Низький рівень гуманізації професійної підготовки фахівців залізничного транспорту. Більша увага має приділятися формуванню м'яких компетенцій, що є конче необхідними на сучасному ринку праці. Освітні програми мають містити компоненти, які б розвивали вміння управління часом, комунікативні компетенції, критичне мислення, гнучкість, уміння працювати в команді тощо.

Невідповідний рівень знань з іноземних мов. Збільшення кількості годин на вивчення іноземних мов, у тому числі за професійним спрямуванням. Підвищенню рівня володіння іноземною мовою може сприяти забезпечення закладів освіти необхідними матеріалами, підручниками, посібниками, вдосконалення підготовки викладачів іноземних мов за професійним спрямуванням, розвиток комунікативних компетенцій іноземними мовами тощо.

Перспективи подальших розвідок вбачаються нами в аналізі та вдосконаленні освітніх програм підготовки фахівців залізничного транспорту, розробці необхідних навчальних планів, удосконаленні системи оцінювання тощо.

Список використаних джерел:

1. Інформаційна система «Конкурс». Вступна кампанія 2020. Миколаївський коледж транспортної інфраструктури Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. URL: <http://vstup.info/2020/i2020i2650.html>
2. Інформаційна система «Конкурс». Вступна кампанія 2020. Одеський коледж транспортних технологій. URL: <http://vstup.info/2020/i2020i698.html>
3. Коваленко О. Ідеї гуманізації освіти В. О. Сухомлинського у професійній підготовці майбутніх фахівців залізничного транспорту. *Нова українська школа – діалог з В. О. Сухомлинським*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (25 квітня 2018 року, м. Херсон): в 2 ч. / за заг. ред. А. М. Зубка, В. В. Кузьменка, Н. В. Слюсаренко. Херсон: КВНЗ «Херсонська академія неперервної освіти» 2018. Ч. 1. С. 84–90.
4. Маланюк Н. М. Особливості професійної підготовки майбутніх фахівців залізничного транспорту в умовах неперервної освіти. *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*: зб. наук. пр./ [редкол.: А. В. Сущенко (гол. ред.) та ін.]. Запоріжжя: КПУ, 2020. Вип. 69. Т. 3. С. 31–36.
5. Стандарт вищої освіти України: перший (бакалаврський) рівень, галузь знань 27 – Транспорт, спеціальність 273 – Залізничний транспорт. URL: <https://mon.gov.ua/storage/app/media/vishcha-osvita/zatverdzeni%20standarty/12/21/273-zaliznichniy-transport-bakalavr.pdf>
6. Терещенко Ю. Проблеми підготовки фахівців для залізничного транспорту і шляхи їх вирішення. URL: <http://fzu.uz.gov.ua/ua/Problemi-pidgotovki-kadriv-dlya-zaliznichnoyi-galuzi.html>
7. Тovaжнянський Л. Особисто орієнтоване проектування системи підготовки національної гуманітарно-технічної еліти. *Педагогіка і психологія професійної освіти*. 2002. № 3. С. 40–47.
8. Шаргун Т. О. Гуманізація професійної підготовки майбутніх фахівців залізничного транспорту (кінець ХХ – початок ХХІ століття). *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*. 2013. Вип. 29. С. 102–108.
9. Our levels and the CEFR. URL: <https://www.britishcouncil.pt/en/our-levels-and-cefr>

References:

1. *Informatsiina systema «Konkurs». Vstupna kampaniia 2020. Mykolaivskiy koledzh transportnoi infrastruktury Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Information system "Konkurs". Admission 2020. Mykolaiv Transport Infrastructure College by Academician V. Lazarian, Dnipro National Railway Transport University]. Retrieved from <http://vstup.info/2020/i2020i2650.html> [in Ukrainian].
2. *Informatsiina systema «Konkurs». Vstupna kampaniia 2020. Odeskyi koledzh transportnykh tekhnolohii* [Information system "Konkurs". Admission 2020. Odesa Transport Technologies College]. Retrieved from <http://vstup.info/2020/i2020i698.html> [in Ukrainian].
3. Kovalenko, O. (2018). *Idei humanizatsii osvity V. O. Sukhomlynskoho u profesiinii pidhotovtsi maibutnikh fakhivtsiv zaliznychnoho transportu* [The ideas of humanisation of education by V. O. Sukhomlynskyi in professional training of future railway experts], *Nova ukrainska shkola – dialoh z V. O. Sukhomlynskym*, materialy Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi konferentsii [New Ukrainian school – dialogue with V. O. Sukhomlynskyi, Proceedings of the All-Ukrainian Scientific and Practical Conference]. Kherson: KVNZ «Khersonska akademiia neperervnoi osvity» [in Ukrainian].
4. Malaniuk, N. M. (2020). *Osoblyvosti profesiinoi pidhotovky maibutnikh fakhivtsiv zaliznychnoho transportu v umovakh neperervnoi osvity* [Some aspects of professional training of future railway experts in lifelong learning]. *Pedahohika formuvannia tvorchoi osobystosti u vyshchii i zahalnoosvitnii shkolakh*, 69 (3), 31–36 [in Ukrainian].
5. *Standart vyshchoi osvity Ukrainy: pershyi (bakalavrskiy) riven, haluz znan 27 – Transport, spetsialnist 273 – Zaliznychnyi transport* [Higher Education Standards Framework: the first bachelor degree, filed of knowledge 27 – Transport, major 273 – Railway Transport]. Retrieved from <https://mon.gov.ua/storage/app/media/vishcha-osvita/zatverdzeni%20standarty/12/21/273-zaliznichniy-transport-bakalavr.pdf> [in Ukrainian].
6. Tereshchenko, Yu. *Problemy pidhotovky fakhivtsiv dlia zaliznychnoho transportu i shliakhy yikh vyrishennia* [Problems of experts training for railway transport and ways of its solving]. Retrieved

from <http://fzu.uz.gov.ua/ua/Problemi-pidgotovki-kadriv-dlya-zaliznichnoyi-galuzi.html> [in Ukrainian].

7. Tovazhnianskyi, L. (2002). Osobysto oriientovane proektuvannia systemy pidhotovky natsionalnoi humanitarno-tekhnichnoi elity [Person-centred project system for training of national humanitarian and technical elite]. *Pedahohika i psykholohiia profesiinoi osvity*, 3, 40–47 [in Ukrainian].
8. Sharhun, T. O. (2013). Humanizatsiia profesiinoi pidhotovky maibutnikh fakhivtsiv zaliznychnoho transportu (kinets XX – pochatok XXI stolittia) [The humanisation of the professional training of future railway experts (the end of the XX – the beginning of the XXI centuries)]. *Pedahohika formuvannia tvorchoi osobystosti u vyshchii i zahalnoosvitnii shkolakh*, 29, 102–108 [in Ukrainian].
9. Our levels and the CEFR. Retrieved from <https://www.britishcouncil.pt/en/our-levels-and-cefr> [in English].

Kuzmenko V. V.,
 orcid.org/0000-0002-5424-8234

THE PROBLEM OF RAILWAY EXPERTS TRAINING (BEGINNING OF THE XXI CENTURY)

The article analyses some problems of railway transport expertstraining taking into account various aspects of training (at the level of education, at the level of the railway industry). The author states that today the specialties in the field of railway transport, which are offered by vocational schools and institutions of professional higher education are not sufficiently popular, and the demand for railway majors is relatively low. The author identifies the main problems of railway transport expertstraining and suggests ways to solve them. They are the following: lack of updating of professional competencies in educational programs; lack of a well-established link between educational institutions and employers; low prestige of vocational education; lack or low level of continuity of the educational process. In the article the author came to the conclusion that educational programs do not keep up with the development of scientific and technological progress, so the author considers it appropriate to update educational programs annually taking into account the latest trends in the industry. To ensure a good connection between education and employers, the Ministry of Education and Science must constantly analyse and monitor the development of the labour market in the industry, make the necessary changes in public procurement to provide the necessary number of specialists for the industry. To increase the prestige of vocational education, it is necessary to create a number of conditions that would ensure the influx of applicants to institutions of vocational and professional higher education. Ensuring continuity of education will enable future entrants to receive continuing education at all levels of education. More attention should be paid to the formation of soft competencies, which are essential in today's labour market. Providing educational institutions with the necessary materials, textbooks, manuals, improving the training of foreign language teachers in their professional field, developing communicative competencies in foreign languages, etc. can help to increase the level of foreign language proficiency.

Key words: training, railway transport, problems of training, vocational education, professional pre-higher education, continuity, hard and soft skills.

*Дата надходження статті: 22.04.2021 р.
 Рецензент: доктор педагогічних наук, професор Примакова В.В.*