

ПЕРІОДИЗАЦІЯ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СИСТЕМІ ПТНЗ

Історичні дослідження доводять, що підвалини професійної освіти як організованої системи підготовки кваліфікованих фахівців було закладено ще в часи Київської Русі, коли Ярославом Мудрим при Софії Київській (XI ст.) була заснована школа перекладачів і переписувачів. Традиції професійної підготовки молоді продовжилися у діяльності ремісничих цехів українського середньовіччя, коли досить розвинутою була система індивідуального учнівства, у козацькому суспільстві та на Слобожанщині у другій половині XVII-XVIII ст. України. У травні 1804 р. в Чернігові почала працювати перша реміснича школа.

Професійна освіта як єдина соціально-педагогічна система в Російській імперії почала формуватися лише наприкінці XIX ст., коли суспільні потреби у підготовлених кваліфікованих робітничих кадрах стали особливо гострими, а царський уряд був вимушений вжити заходів до створення кількох систем підготовки кваліфікованих фахівців.

На всіх етапах розвитку нашої країни питання становлення, динаміки і вдосконалення системи професійно-технічної освіти було предметом особливої уваги державної влади. Професійно-технічна освіта України має свою історію, яка нерозривно пов'язана з її політичним, економічним, соціальним і культурним життям, тому на фоні сучасних реформ і перетворень у незалежній Україні проблема забезпечення залізничного транспорту професійно освіченими фахівцями є актуальною.

Історія становлення та розвитку професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в системі професійно-технічних навчальних закладів (ПТНЗ) в Україні впродовж другої половини XX ст. – початку XXI ст. означена доробком кількох генерацій визначних педагогів, громадських і культурно-освітніх діячів. Різні аспекти її розвитку вивчали історики педагогіки, економісти, політологи, історики, психологи та ін.

Аспекти розвитку і становлення професійно-технічної освіти висвітлено у працях таких учених, як М. Пузанова, Г. Терещенка, Е. Кадацького, І. Клочкова, О. Коханка, Д. Іщенко, В. Баранова, І. Кураса, Н. Ничкало, Р. Гуревича та ін.

Деякі ключові моменти періодизації професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в системі ПТНЗ в Україні впродовж другої половини XX ст. – початку XXI ст. наведено у працях А. Бабичкова, Е. Белінського, А. Веселова, В. Виргинського, І. Гурія, С. Кульчицького, А. Погребинського, В. Сологубова, Ф. Ткаченка.

Варто також розглянути вагомий внесок у розвиток і становлення залізничного транспорту на теренах незалежної України таких представників залізничної галузі, як Л. Железняк, Ю. Федюшин, В. Ярчук, А. Лашко, В. Гаркуша, Ю. Момот, А. Слободян, М. Макаренко, М. Богачевич, Г. Ейтутіс, В. Сідляр, Л. Петренко, М. Головацький, К. Опатерний, В. Гурнак, О. Юрченко, І. Карамшук, В. Мархай, В. Бучко, А. Зубко, Н. Липовець, І. Назаренко, Н. Кострубіцька, І. Мариненко, К. Кріпак, Ю. Потетюєв, Ю. Єфімов, Ф. Возненко та ін.

За умов, коли відбувається входження України в загальноєвропейське життя на правах самостійної держави, для кардинального оновлення освіти необхідно враховувати не лише реалії та перспективи соціально-економічного розвитку країни, освітній досвід розвинутих держав, а й власний історичний шлях. Саме багатогранний аналіз накопиченого досвіду за довгі роки історичного розвитку професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в системі ПТНЗ сприятиме передбаченню тенденцій і перспектив їх подальшого розвитку.

Особливого інтересу набуває період другої половини XX ст. – початку XXI ст., коли під впливом змін у суспільно-політичному, соціально-економічному та культурному житті держави відбувався інтенсивний розвиток системи освіти, органічною складовою якої була і професійно-

технічна освіта. Значні досягнення у сфері професійно-технічної освіти зумовили становлення та розвиток різнорівневих професійних навчальних закладів: шкіл, класів, курсів, училищ. У свою чергу, нижча та середня освіта цього напрямку сприяла становленню перших вищих навчальних закладів і підвищенню фахового рівня підготовки викладачів, що позитивно позначилося на якості професійної підготовки фахівців залізничного транспорту України.

З метою висвітлення й аналізу періодизації професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в системі ПТНЗ в Україні спробуємо розглянути проблему у двох зрізах: горизонтальному та вертикальному. У горизонтальному – етапи розвитку професійно-технічної освіти України, а саме радянський і сучасний із урахуванням суспільно-політичної, соціально-економічної та культурно-національної детермінованості та впливу ідеології на погляди дослідників даної проблеми. У вертикальному – тематику досліджень, методологічні та методичні підходи, критерії оцінок тих чи інших явищ у галузі залізничного транспорту України. Такий підхід до проблеми дасть можливість зіставити різні точки зору та проаналізувати ступінь її наукової розробки.

У зв'язку з цим важливим є узагальнення і дослідження проблеми періодизації професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в системі ПТНЗ у другій половині ХХ ст. – початку ХХІ ст., що залишається маловивченою і недостатньо висвітленою у педагогічній, фаховій, історичній і культурологічній літературі.

На основі суспільно-політичних, соціально-економічних змін виділяють такі періоди в розвитку системи професійно-технічної освіти в Україні:

Перший період – з 1888 р. до 1980 р. У цей час було закладено нормативну базу для функціонування системи підготовки робітничих кадрів. В Україні формувалися кілька систем нижчої професійної освіти: промислово-технічна освіта, підготовка фахівців для водного та залізничного транспорту, сільськогосподарська освіта, жіноча професійна освіта, мережа курсів на виробництві. Масово поширювалися нижчі ремісничі школи, в яких здійснювалася підготовка робітничих кадрів для кустарного та промислового виробництва.

Другий період – 1920 – 1929 рр. Була створена українська освітня система, частиною якої була система нижчої професійної освіти. На підставі постанови ЦВК і РНК СРСР «Про встановлення єдиної системи індустріально-технічної освіти» визначалися три єдині форми підготовки і перепідготовки кваліфікованих робітників у системі індустріально-технічної освіти: шкільне навчання, додаткова (кадрова) освіта для зайнятих на виробництві, заочне навчання; два типи освітніх закладів: школи фабрично-заводського учеництва (ФЗУ) та нижчі професійно-технічні школи.

Третій період – 1929 – 1940 рр. Підготовка робітничих кадрів була передана господарським наркоматам. З кожним роком зростала кількість ФЗУ.

Четвертий період – 1940 – 1959 рр. У цей час була створена і функціонувала державна система трудових резервів [5, с. 18].

П'ятий період – 1959 – 1991 рр. Всі навчальні заклади трудових резервів реорганізувалися у професійно-технічні училища (ПТУ).

Шостий період – розпочинається з 1991 року, з часу проголошення незалежності України. У цей час тривають пошуки власного шляху розбудови системи професійно-технічної освіти, адаптація її до ринкової економіки, приймається перший в історії України Закон «Про професійно-технічну освіту» (1998 р.) [1].

У 1997 р. було зареєстровано періодичне видання науково-методичний журнал «Професійно-технічна освіта», на сторінках якого висвітлюються основні стратегічні питання розвитку ПТО.

ПТУ поступово стали перетворюватися у багатофункціональні регіональні та галузеві професійні освітні центри. Почали формуватися також інші навчальні заклади професійної освіти, курси для перепідготовки незайнятого населення. З'явилися вищі професійні училища, центри ПТО, професійні ліцеї.

Якщо розглядати проблему у вертикальному зрізі, то досить важко здійснити більш повну і ґрунтовну періодизацію. Оскільки наукові відкриття у галузі залізничного транспорту,

Розділ 3 **Психолого-педагогічні проблеми ступеневого навчання і виховання учнів професійно-технічних закладів освіти**

починаючи з XVIII століття, відбувалися майже щороку, то, щоб виділити певні періоди, можна застосовувати різні підходи до періодизації. Умовно розвиток залізничного транспорту в Україні можна розділити на такі три періоди: дорадянський, радянський і сучасний.

Дорадянський період (друга половина XIX – початок XX століть). Перша в Україні залізнична лінія була побудована 1861 р. в Галичині. Це дільниця Перемишль – Львів, з уведенням якої Західна Україна отримала залізничне сполучення із Західною Європою. За часів Російської імперії мало уваги приділялося розвитку залізничної мережі на території України. Пожвавлення розпочалося після програної Росією Кримської кампанії 1855 р. і поширенням капіталістичних відносин. Інтенсивно забезпечувалися залізничні зв'язки центру Росії з сировинними і продовольчими базами в Україні. З 90-их років XIX століття до початку Першої світової війни в середньому за рік будувалося 2,5 тис. км. залізниць, загалом сформувалася мережа Донецько-Придніпровського району, центру і півдня України [4, с. 58].

Радянський період (20-ті роки XX ст. – 1991 рік). У роки радянської влади будівництво залізниць на території Радянського Союзу велося також інтенсивно і було підпорядковане завданням соціалістичної індустріалізації, освоєнню природних ресурсів. Безпосередньо на тернах України за цей період добудовано залізничні лінії місцевого значення (Фастів – Житомир – Новоград-Волинський, Ніжин – Чернігів – Овруч – Білокорівичі, Кондрашевська – Довжанська). З'явилися перші електровози і тепловози з електричною передачею, електрифікована перша дільниця на Придніпровській залізниці Запоріжжя – Долгінцеве. Також відбулися революційні зміни в технічному стані рухомого складу тощо [4, с. 58].

У роки Великої Вітчизняної війни залізниці України зазнали великих руйнувань і збитків. У післявоєнний період зруйновані залізниці відбудовано. Проводилася корінна реконструкція залізничного транспорту, здійснювалася масова електрифікація ліній, зміцнювалася верхня будова колій, автоматизація системи управління тощо. Загалом за радянський період було побудовано понад 70 тис. км. нових залізничних ліній, але майже все це – за межами України.

Сучасний період (90-ті роки XX – початок XXI століття). Розпад Радянського Союзу в 1991 р. позначився глобальною кризою, що тривала понад 10 років у всіх сферах економічного і суспільного життя. Вона не обійшла і залізничний транспорт. Вантажні перевезення скоротилися у декілька разів, припинились інвестиції, виникла криза в управлінні тощо.

Діяльність залізничного транспорту в незалежній Україні можна умовно поділити на три періоди, що дозволить у часовому вимірі чіткіше уявити складний, почасти суперечливий шлях, який пройшла у своєму розвитку Укрзалізниця та всі шість сталевих магістралей країни, які вона об'єднує.

Перший період (1991 – 1996 рр.) – створення і розвиток цілісної структури залізничного транспорту України за умов безперервного стрімкого спаду економіки держави. Так, 14 грудня 1991 р. було створено новий орган управління – Державну адміністрацію залізничного транспорту (Укрзалізниця) [2], у 1992 р. підписано Угоду про координаційні органи залізничного транспорту між главами уряду 11 держав СНД та країн Балтії [3]. З 1994 р. послідовно здійснюється розвиток відновлювально-ремонтної бази, модернізація і створення вітчизняних зразків рухомого складу. У серпні 1996 р. в Києві проведено першу національну виставку «Залізничний транспорт України – 96», що в подальшому стала традиційною.

Другий період (1996 – 2005 рр.) – певна стабілізація господарської діяльності, хоча дефолт 1998 р. відчутно сповільнив перші поступальні кроки економіки молодого країни. Але, не зважаючи на труднощі, за цей період електрифіковано понад тисячу кілометрів залізничних колій, що дозволило збільшити перевезення на 85%. Тенденції до модернізації, реформування і розвитку залізничного транспорту особливо посилились і набули широкого втілення у життя у 2001-2005 рр., коли покращилася робота залізниць, практично була подолана криза, діяльність спрямовано на стабільний розвиток.

Загалом досягнення 90-х років стали міцним фундаментом поступального розвитку залізничного транспортного комплексу на *третьому етапі* – у *першому десятилітті XXI ст.*,

що відображає економічну ситуацію в країні. Ці досягнення могли б бути вагомішими але завадила глобальна економічна криза 2008 – 2010 рр., наслідки якої відчутні й досі.

Розвиток науково-технічного прогресу, зміна форми державного правління, розвиток ринкової економіки й інші чинники вносять свої корективи у будь-яку галузь науки, освіти, виробництва тощо. Водночас, залізничний транспорт України значно відстає від рівня, досягнутого у країнах Західної Європи, Японії, США та інших розвинутих країн світу.

Нині професійна підготовка фахівців залізничного транспорту в системі ПТНЗ перебуває на стадії реформування, діяльність якої спрямована на підготовку робітників і молодих фахівців, які впроваджують нові технології виробництва або сфери послуг. Провідною ознакою сучасного виробництва є інтелектуалізація, перехід від ручної праці до організації та управління технічними процесами на робочому місці. Майбутній фахівець повинен бути не лише грамотним, а й компетентним, тобто повинен вміло використовувати одержані знання в умовах сучасного виробництва, орієнтуватися у виробничій ситуації, вирішувати виробничі проблеми, швидко перебудовуватися на виконання інших завдань, тобто жити в умовах ринкової економіки.

Результати аналізу існуючих наукових праць засвідчили, що питання періодизації професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в системі професійно-технічної освіти України у другій половині ХХ століття – на початку ХХІ століття залишається відкритим. Історичний, науковий досвід у цій царині може бути корисний в умовах сьогодення. Перспективи подальших розвідок слід зосередити на пошук шляхів професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в системі професійно-технічної освіти.

Література:

1. Закон України «Про професійно-технічну освіту». Освіта України. Нормативно-правові документи. – К.: Міленіум, 2001. – С. 267-292.
2. Постанова Кабінету Міністрів України від 14 грудня 1991 р. N 356 (356-91-п) «Про створення Державної адміністрації залізничного транспорту України». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>
3. Постанова Кабінету Міністрів України від 3 квітня 1993 р. № 246, «Про угоди з міжнародного вантажного й пасажирського сполучення». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://libr.org>.
4. Кірпа Г. М. Залізничні України, історичний нарис / Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. – Дніпропетровськ: Арт-Пресс, 2001. – 328 с.
5. Пузанов М. Ф. Очерки истории профессионально-технического образования в Украинской ССР / Пузанов М. Ф., Терещенко Г. И. – К., 1980. – 153 с.

У статті розглядається питання періодизації професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в системі професійно-технічної освіти України у другій половині ХХ століття – на початку ХХІ століття

Ключові слова: періодизація, професійна підготовка, професійно-технічна освіта, професійно-технічні навчальні заклади, залізничний транспорт.

В статье рассматривается вопрос периодизации профессиональной подготовки специалистов железнодорожного транспорта в системе профессионально-технического образования Украины во второй половине XX века – начало XXI века.

Ключевые слова: периодизация, профессиональная подготовка, профессионально-техническое образование, профессионально-технические учебные заведения, железнодорожный транспорт.

The article deals with the question of periodization of professional training of railway transport specialists in the system of vocational technical schools in the second half of XX – beginning of XXI centuries.

Keywords: periodization, professional training, professional and technical education, vocational and technical education, vocational technical schools, railway transport.