

УДК 377.35:656.2 "199/200"

ОСВІТНІ КОНЦЕПЦІЇ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ XIX-XX СТОЛІТТЯ У ПІДГОТОВЦІ ФАХІВЦІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.

Шаргун Т.О.

*Львівська філія Дніпропетровського Національного університету
залізничного транспорту ім. В. А. Лазаряна, доцент кафедри
гуманітарної та соціально-економічної підготовки, кандидат
педагогічних наук.*

Аналіз історико-педагогічної літератури та досвіду роботи навчальних закладів залізничного профілю України виявляє значні можливості використання історичного досвіду XX століття для підготовки сучасного залізничника. Оновлення змісту фахової освіти на основі історичного досвіду кращих традицій професійної підготовки протягом минулого століття сприяє формуванню залізничника, здатного до інновацій, творчості, орієнтованого на систематичне поповнення знань, їх оцінку і самооцінку. Аналіз досвіду за час історичного розвитку професійної підготовки фахівців залізничного транспорту сприятиме передбаченню тенденцій і перспектив їх подальшого розвитку. Розглянемо їх у контексті періодизації професійної підготовки майбутніх фахівців залізничного транспорту.

1. Пропедевтичний період (XIX століття). Перший етап формування кадрового потенціалу вітчизняної залізничної галузі пов'язаний із заснуванням в 1809 році у Петербурзі Інституту Корпусу інженерів шляхів сполучення. Особливістю організації навчальних занять в інституті "стало поєднання загальної наукової освіти з інженерною: універсальна фундаментальність та виключно державна зорієнтованість стали наріжними каменями системи інженерної освіти" [1, с.127]. В умовах гострого дефіциту інженерних кадрів у 1896 році засновано Московське інженерне училище Відомства шляхів

сполучення. З 1886 року всі існуючі навчальні заклади середньої ланки – залізничні училища казенні і приватні – передані до відомства Міністерства шляхів сполучення (МШС), у структурі якого був створений навчальний відділ. Вони випускали фахівців у званні техніка шляхів сполучення.

У XIX столітті серед концепцій навчання і, відповідно, професійної підготовки фахівців залізничної галузі виділялося три основних: концепція дидактичного енциклопедизму Я. А. Коменського, де основну ціль навчання вбачали в передачі максимального обсягу знань і досвіду життєдіяльності. За цією концепцією зміст та глибина розуміння певного фрагменту дійсності пропорційна кількості вивченого навчального матеріалу. Така система навчання переважана інформацією, вимагає посиленого пошуку інтенсивних методів навчання та великої самостійної роботи; концепція дидактичного формалізму закладена Й. Песталотці та А. Дистервегом розглядала навчання як засіб розвитку здібностей і пізнавальних інтересів. У цей період вважалося, що основне – вчити мислити, а решта прийде сама собою. Однак, не можна забезпечити повноцінної освіти лише шляхом вивчення інструментальних предметів; асоціативна теорія навчання (Дж. Локк, Я. А. Коменський) базувалася на максимальному використанні в навчанні чуттєвого пізнання: наочні образи важливі, оскільки забезпечують рух свідомості до узагальнень. За цією теорією основним методом навчання є вправа. Завдання такого навчання – в збагаченні свідомості образами та уявленнями, слабкість – не забезпечується формування творчої діяльності, не закладаються вміння самостійного пошуку нових знань.

У 1835 році професор Павло Мельников підготував і читав лекції з нового курсу – про залізниці та опублікував книгу "О железных дорогах", яка стала першим російським підручником у цій сфері. У ній обґрунтовувалися технічні можливості будівництва залізниць у Росії. У 1890 році Петербурзький Інститут Корпусу шляхів сполучення повернувся до випробуваних форм підготовки фахівців для залізничної галузі.

Дореволюційний період (1900 -1917 рр.). У 1913 році училище в Москві було перетворене на Московський інститут інженерів шляхів сполучення. *На цей період у педагогіці домінувала концепція дидактичного прагматизму (утилітаризму) (Дж. Дьюї) – навчання як неперервний процес "реконструкції досвіду" учнів та студентів: для оволодіння соціальною спадщиною необхідно засвоїти всі види діяльності, які відомі сучасній цивілізації. Пріоритет віддається не вивченню окремих предметів, а формуванню нових відношень і типів поведінки через практичні заняття, через "занурення" учня в різні види*

діяльності. Представлена повна свобода вибору навчальних предметів. Однак при цьому порушувався взаємозв'язок між пізнанням та практичною діяльністю, що недопустимо.

Міжвоєнний період (1918-1939 рр.). Від революції 1917 р. до кінця листопада 1920 р. Україна пережила кілька змін влади, а з 1928 року починається утвердження адміністративно-командної системи навчання (1928-1941рр), формування культу особистості Й.Сталіна. У роки радянської влади будівництво залізниць на території України велося інтенсивно і було підпорядковане завданням соціалістичної індустріалізації, освоєнню природних ресурсів. З'явилися перші електровози і тепловози з електричною передачею, електрифікована перша дільниця на Придніпровській залізниці: Запоріжжя – Долгінцево. Також відбулися революційні зміни в технічному стані рухомого складу тощо [2, с. 58]. Вся система навчання залізничників відображала загальні тенденції освіти в країні.

Радянська держава, вирішуючи в тридцятих роках проблему індустріалізації народного господарства, зштовхнулася з найгострішою проблемою нестачі інженерних кадрів. Інженер стає ключовою фігурою глобальних перетворень у всіх галузях промисловості і на транспорті створюються нові вузи, насамперед, в індустріальних центрах. Причому створюються саме інститути – вузи технічного профілю – не за зразком класичних вищих навчальних закладів західноєвропейського типу (університетів), а як бази підготовки інженерних кадрів з фундаментальною теоретичною і ґрунтовною практичною підготовкою. Усього у системі МШС СРСР до розпаду Радянського Союзу існувало 15 вузів, що випускали інженерів - фахівців залізничної галузі. Створені у 1930 році інститути інженерів залізничного транспорту в Дніпропетровську, Харкові були і залишаються провідними закладами такого типу на території України.

Цей період позначений розгулом сталінської педагогіки, коли піддавалися анафемі не тільки соціологія і кібернетика, педагогіка і психологія, генетика і педологія, а й творчість, ініціатива, педагогічна самостійність. Така атмосфера застою призвела до поступового утвердження у практиці школи одноманітних форм і універсальних методів навчання і виховання, застосування їх без урахування потреб і інтересів учнів та студентів. Висока ідеологізація науки перетворювала викладачів, учених, студентів, учнів на слухняний обслуговуючий персонал.

Часи війни (1941-1945 рр.). 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, автоматизація системи управління, зміцнювалася верхня будова колії тощо. Загалом за радянський період було побудовано понад 70 тис. км. нових залізничних ліній, але майже все це – за межами України. У Роки Великої Вітчизняної війни залізничники перебували на окремому військовому обліку, що вівся як і в діючій армії. Це стосувалося, в тому числі, студентів, викладачів і співробітників, задача яких по підготовці і випуску фахівців для галузі прирівнювалася до першочергового у воєнний час. Наприклад, Дніпропетровський інститут інженерів транспорту в умовах сибірської евакуації продовжував готувати інженерів, кожний з яких був на особливому обліку. Це має витоки ще із заснування ІКІШС, випускники якого отримували військові звання, направлялися працювати на державну службу. І навіть, з огляду на стратегічне значення проблеми розвитку шляхів сполучення і цінність відповідних фахівців для держави, з 1823-1864 рр. інститут був закритим військовим закладом за зразком кадетських корпусів.

Післявоєнні часи (1945-1990 рр.). Після Великої Вітчизняної Війни почався етап відбудови і розвитку вищої освіти України (1945-1961рр). Світова історія не знає аналогів відновлювальних робіт такого масштабу: було розроблено план розвитку вищої школи на 1946-50рр. В перші післявоєнні роки поновлюється мережа вищих навчальних закладів, збільшується контингент студентів, розширюється номенклатура спеціальностей. Удосконалення навчальних планів, оновлення наукового змісту програм Міністерством вищої і середньої спеціальної освіти, що розпочалася з 1954 року, набуло постійного характеру. Але разом з тим, ідейно-політичному вихованню у ті часи приділялася надмірна увага. Наприклад, в навчальних планах ДІПТу першими стояли дисципліни "Основи марксизму-ленінізму", "Політична економія" та ін. На їх вивчення відводилася така сама кількість годин, як і на дисципліни зі спеціальності [4].

У цей період набувають чинності деякі давні педагогічні концепції та зароджуються нові. В основі концепції функціонального матеріалізму В. Оконя лежить положення про інтегральний зв'язок пізнання з діяльністю. Основним критерієм для побудови навчальних предметів є низка "провідних ідей", що мають світоглядне значення. До недоліків цієї концепції зараховують певну обмеженість, до якої призводить зосередженість на окремих, нехай і найвагоміших теоріях.

Становлення Української держави (1991- дотепер). 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 у цей час пережила створення і розвиток цілісної структури за умов безперервного стрімкого спаду економіки держави [3]. В грудні 1991 року було створено Державне управління залізничного транспорту – "Укрзалізниця", якому підпорядкувалися шість залізниць України. З 1994 р. послідовно здійснюється розвиток відновлювально-ремонтної бази, модернізація і створення вітчизняних зразків рухомого складу, певна стабілізація господарської діяльності, тенденції до модернізації.

Після проголошення незалежності України розпочався пошук шляхів розбудови національної освіти, перехід до неперервної професійної освіти. Стає очевидним, що низький професійний і загальнокультурний рівень значної частини населення, особливо молоді, не тільки впливає на конкурентоспроможність країни на світовому ринку, але й на рівень соціальної стабільності. Стандарти професійної освіти знаходяться на стадії оновлення, розробки, перегляду, апробації. Актуальності набуває модульне навчання, розвиваються освітні технології навчання, чільне місце у професійній підготовці фахівців залізничного транспорту займає інтегративний, компетентнісний, діяльнісний, синергетичний та інші методологічні підходи.

Таким чином, у професійній підготовці залізничників протягом досліджуваного періоду реалізувалися різноманітні концепції навчання, які розглядаються у метакласифікації традиційної, педоцентричної та суб'єкт-суб'єктної концепцій (дидактичного енциклопедизму, дидактичного формалізму, кібернетичної, поетапного формування розумових дій в процесі навчання тощо). Кожна з них мала свої переваги та недоліки, які нині аналізуються у контексті інноваційних теорій навчання залізничників для використання на сучасному етапі, що і становить зміст наукових розвідок для подальшого дослідження проблеми.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Агієнко І. В. Історичні віхи формування інженерного потенціалу вітчизняної залізничної галузі / І. В. Агієнко // Вісник ДНУ. Історія і філософія науки і техніки. – 2008. – Вип. 15. – С.125-130.
2. Кірпа Г. М. Залізниця України, історичний нарис / Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. – Дніпропетровськ: Арт-Пресс, 2001. – 328 с.
3. 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>.
4. ДАДО, Р 3785, оп. 2 доп., спр. 21, 4арк., 1,2,3.