

УДК 377.35:656.2 «199/200»

Т.О. Шаргун
м. Львів, Україна

ПІДГОТОВКА ФАХІВЦІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ОСНОВНИХ КОНЦЕПЦІЙ НАВЧАННЯ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ XIX ТА XX СТОЛІТТЯ

Вища педагогічна школа і педагогіка пройшли тривалий історичний шлях. На цьому шляху педагогіка вищої школи «із суми ідей та концепцій поступово перетворилася на науку, здатну забезпечити науковий підхід до сучасного навчального процесу, визначити його закономірності, а також найбільш оптимальні форми, методи, засоби навчання і виховання студентів» [3, с. 125]. Нині історія освіти набуває актуальності «в умовах перманентності сучасних реформ цієї сфери. Вітчизняна інженерна школа та її випускники до недавнього часу визнавалися одними з кращих у світі, і ретроспективний аналіз подій, пов'язаних з етапами її формування, може висвітлити «родові» риси, так званий «каркас», на якому тримався кадровий потенціал багатьох галузей вітчизняної економіки, в тому числі — транспортної» [1, с. 125]. За умов, коли відбувається входження України в загальноєвропейський простір 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» [17, с. 175].

Основна частина фахівців сучасного залізничного транспорту — це висококваліфіковані фахівці, що пов'язано з високим рівнем технологій, автоматизацією і комп'ютеризацією сучасної колії та рухомого складу. Для працівників цієї галузі є характерним ускладнення трудових функцій, зростання значущості інтелектуальних методів у професійній діяльності.

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.

Проблеми історії розвитку залізничного транспорту та підготовки кадрів висвітлені у низці наукових праць (Н. Корольова, А. Хахлюк, О. Бурсук, В. Компанієць, І. Толокньов, А. Чухно, М. Коваль, Л. Железняк, В. Ярчук, А. Слободян, І. Карамшук та ін.). У дослідженнях ми також спиралися на праці таких вчених як Г. Гринько, А. Куліш, Ю. Курносов, А. Бондар, В. Липинський, В. Лук'янова, М. Мірошніченко, Я. Ряппо, О. Шаригіна та ін.

Метою статті є аналіз професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в контексті основних концепцій навчання кінця XIX та XX ст.

Педагогічні системи навчання, зокрема у підготовці фахівців, більшість учених поділяє на три великі групи [19]:

- традиційна система навчання — головна роль у процесі навчання відводиться викладачеві та його діяльності (дидактичні концепції Я. Коменського, Й. Песталоцці, Й. Гербарта);
- педоцентрична концепція — домінує учіння як діяльність того, хто навчається (дидактична система Дж. Дьюї, трудова школа Г. Керштейнера);
- сучасна дидактична система — процес навчання відбувається на засадах суб'єкт-суб'єктної взаємодії між викладачем і учнем (пояснювально-ілюстративне, проблемне, програмоване навчання).

Розглянемо їх у контексті періодизації професійної підготовки майбутніх фахівців

залізничного транспорту [18].

1. Пропедевтичний період (XIX століття)

Перший етап формування кадрового потенціалу вітчизняної залізничної галузі пов'язаний із заснуванням у 1809 році у Петербурзі Інституту Корпусу інженерів шляхів сполучення (ІКІШС) [9, с. 26]. 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. Коменського [8], 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 перевантажена інформацією, вимагає посиленого пошуку інтенсивних методів навчання та великої самостійної роботи;

- концепція дидактичного формалізму закладена Й. Песталоцці [13] та А. Дистервегом [5] 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. Коменський [8]) 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 залізницю та опублікував книгу «О железных дорогах», яка стала першим російським підручником у цій сфері. У ній обґрунтовувалися технічні можливості будівництва залізниць у Росії [1, с. 128].

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 [6]) — 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 (1928-1941 рр.), 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 [7, с. 58]. Вся система навчання залізничників відображала загальні тенденції освіти в країні.

Радянська держава, вирішуючи в тридцятих роках проблему індустріалізації народного господарства, зіштовхнулася з найгострішою проблемою нестачі інженерних кадрів. Інженер стає ключовою фігурою глобальних перетворень у всіх галузях промисловості і на транспорті створюються нові виші, насамперед, в індустріальних центрах. Причому створюються саме інститути — ВНЗ 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 [1, с. 129]. Усього у системі МШС СРСР до розпаду Радянського Союзу існувало 15 ВНЗ, 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 [3]. 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 [17]. 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 з підготовки і випуску фахівців для галузі прирівнювалася до першочергового у воєнний час. Наприклад, Дніпропетровський інститут інженерів транспорту (ДІІТ) в умовах сибірської евакуації продовжував готувати інженерів, кожний з яких був на особливому обліку [1, с.130]. 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.

На ці роки Всесоюзний комітет у справах вищої школи запровадив навчальні плани із скороченими строками навчання — три з половиною роки в університетах. Умови навчання були важкими, успішність — низькою. Хоча в ДІІТі вже з 1944 р., згідно з навчальним планом (спеціальність «Інженер шляхів сполучення-енергетик»), курс навчання тривав 5 років, програма навчального плану здійснювалася в повному обсязі, незважаючи на всі труднощі [20].

Післявоєнні часи (1945-1990 рр.)

Після Великої Вітчизняної Війни почався етап відбудови і розвитку вищої освіти України (1945-1961 рр). Світова історія не знає аналогів відновлювальних робіт такого масштабу: було розроблено план розвитку вищої школи на 1946-50 рр. [3]. У 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, у навчальних планах ДПТУ першими стояли дисципліни «Основи марксизму-ленінізму», «Політична економія» та ін. На їх вивчення відводилася така сама кількість годин, як і на дисципліни зі спеціальності [20].

У цей період набувають чинності деякі давні педагогічні концепції та зароджуються нові.

В основі концепції функціонального матеріалізму В. Оконя [12] 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.

Кібернетична концепція навчання (С. Архангельський [2], Е. Машбиць [10]) подає навчання як процес передачі та переробки інформації, що призводить до абсолютизації знань і недооцінки логіко-психологічних та індивідуально-особистісних особливостей суб'єктів навчального процесу. Методологічною основою цієї концепції є теорія інформації і систем, а також кібернетичні закономірності передачі інформації. Однією з характеристик системи С. Архангельський у своїй концепції висуває єдність централізації та автономії. Вона виражає закономірність, яка стверджує, що функція єдиної інтегративної системи більша, ніж сума утворюючих її функцій. Ця закономірність виражає філософський принцип цілісності.

Теорія поетапного формування розумових дій у процесі навчання (П. Гальперін, Н. Талізін [16]) розкриває можливості підвищення ефективності навчання, якщо виконуються послідовні етапи: попереднє ознайомлення з дією та умови її виконання; формування дії з розгортанням усіх операцій, які до неї входять; формування дії за внутрішньою мовою; перехід дії в глибокі згорнуті процеси мислення. Успішність навчання визначається використанням орієнтовної основи нових дій, створеною вчителем і усвідомленою учнями, і детальним ознайомленням з самою процедурою їх виконання. Однак навчання не завжди починається з предметного сприйняття, тому межі теорії обмежені.

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 [14; 15]. У 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 [3]. Стандарти професійної освіти знаходяться на стадії оновлення, розробки, перегляду, апробації.

У цей період прийнято низку державних документів («Закон про Освіту» 1996 р., «Національна програма Освіти (Україна XXI століття») 1992 р., «Національна доктрина розвитку Освіти України у XXI столітті») 2001 р, спрямованих на реформування вищої освіти, наближених до світових стандартів. Вища освіта ґрунтується на принципах демократизації, гуманізації, гуманітаризації, етнізації, диференціації, індивідуалізації. У «Національній доктрині» визначені мета, пріоритети і принципи розвитку освіти. Головна мета української системи освіти — створити умови для розвитку і самореалізації кожної особистості — громадянина України, здатного навчатися протягом життя.

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 у 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. Архангельский С. И. Учебный процесс в высшей школе, его закономерные основы и методы / С. И. Архангельский. — М.: Высшая шк., 1980. — 156 с.
3. Вітвицька С. С. Основи педагогіки вищої школи: Методичний посібник для студентів магістратури / С. С. Вітвицька. — Київ: Центр навчальної літератури, 2003. — 316 с.
4. Державна національна програма «Освіта» (Україна XXI століття) — К.: Райдуга, 1994.
5. Дистервег А. Руководство к образованию немецких учителей / А. Дистервег // Избр. пед. соч.: — М.: Учпедгиз, 1956. — 386 с.
6. Дьюи Э. Дальтоновский лабораторный план / Э. Дьюи // Пер. с англ. Р. Ландсберг. — М.: Новая Москва, 1983 — 153 с.
7. Кірпа Г. М. Залізничні України, історичний нарис / Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. — Дніпропетровськ: Арт-Пресс, 2001. — 328 с.
8. Коменский Я. А. Великая дидактика / Я. А. Коменский // Избр. педагогические сочинения. — М.: Гос. уч. педиздат. Мин. просвещения РСФСР, 1955. — 665 с.
9. Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта: 1809-1959. — М.: Трансжелдориздат, 1960. — С.26.
10. Машбиц Е. И. Психолого-педагогические проблемы компьютеризации обучения / Е. И. Машбиц. — М.: Педагогика, 1988. — 192 с.
11. Національна доктрина розвитку освіти України у XXI столітті — К: «Шкільний світ», 2001.
12. Оконь В. Введение в общую дидактику / В. Оконь. — М.: Высш. шк., 1990. — 382 с.
13. Песталоцци И. Г. Избранные педагогические сочинения / И. Г. Песталоцци. — М.: Изд-во АПН РСФСР, 1963, т. 2. — 456 с.
14. 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>.
15. 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>.
16. Талызина Н. Ф. Управление процессом усвоения знаний: Психологические основы / Н. Ф. Талызина. — 2-е изд. — М.: Изд-во Моск. ун-та, 1984. — 347 с.
17. Хамуляк О. Й. Періодизація професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в системі ПТНЗ / О. Й. Хамуляк // Сучасні інформаційні технології та інноваційні методики навчання у підготовці фахівців: методологія, теорія, досвід, проблеми // 36. наук. пр. - Випуск 28 / Редкол.: І. А. Зязюн (голова) та ін. - Київ-Вінниця: ТОВ фірма «Планер», 2011. — 529 с.
18. Шаргун Т. О. Історичний аспект підготовки фахівців залізничного транспорту в Україні (XX — початок XXI століття) / Т. О. Шаргун // Молодь і ринок. — 2012. — № 11 (94). — С. 64 — 68.
19. Якса Н. В. Основи педагогічних знань: навч. посіб. / Наталія Володимирівна Якса. — К.: Знання, 2007. — 358 с.
20. ДАДО, Р 3785, оп. 2 доп., спр. 21, 4 арк., 1,2,3.

У статті проведено аналіз професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в контексті основних концепцій навчання (дидактичного енциклопедизму, дидактичного формалізму, кібернетичної, поетапного формування розумових дій у процесі навчання) у досліджуваній період. Показано взаємозв'язки підходів до навчання з соціально-політичними подіями, розвитком залізничного транспорту та підготовкою кадрів для залізниці згідно з авторською періодизацією.

Ключові слова: залізничний транспорт, підготовка фахівців, концепції навчання, періодизація, друга

половина XIX-XX століття.

В статье проведен анализ профессиональной подготовки специалистов железнодорожного транспорта в контексте основных концепций обучения (дидактического энциклопедизма, дидактического формализма, кибернетической, поэтапного формирования умственных действий в процессе обучения) в исследуемый период. Показано взаимосвязи подходов к обучению с социально-политическими событиями, развитием железнодорожного транспорта и подготовкою кадров для железной дороги в соответствии с авторской периодизацией.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, подготовка специалистов, концепция обучения, периодизация, вторая половина XIX-XX столетия.

In the article the analysis of the professional training of the railway transport specialists in the context of the basic concepts of education (didactic encyclopaedism, didactic formalism, cybernetical, the step by step formation of mental actions in the educational process is carried out in the investigated period. It is shown the interrelation of approaches to the education with the socio-political events, the development of railway transport and staff training for the railroad in accordance with the author's division into periods).

Key words: railway transport, training of specialists, the concept of education, division into periods, the second-half of the XIX-XX century.

УДК 378.147

І.А. Шевченко
м. Вінниця, Україна

АНАЛІЗ ПОНЯТЬ ДОСЛІДЖЕННЯ В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ ФАХОВОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ ВЧИТЕЛІВ У СИСТЕМІ ПІСЛЯДИПЛОМНОЇ ПЕДАГОГІЧНОЇ ОСВІТИ

Постановка проблеми. Сучасний стан розвитку освіти в Україні характеризується пошуком шляхів актуального і випереджувального реагування на зміни в освітянському просторі держави. У зв'язку з цим, пріоритетним завданням освітньої політики держави є розвиток системи безперервної освіти, яка розглядається як унікальний механізм виживання людини і суспільства в інформаційну епоху.

У теперішній час функціонування післядипломної педагогічної освіти можливе лише за умови розвитку інноваційних процесів, тому при вирішенні проблеми розвитку фахової компетентності вчителів необхідно брати до уваги досягнення сучасної науки і практики в галузі психології, педагогіки, методики і не можна не враховувати трансформацію технологій освітньої діяльності, насамперед інформаційних, що змінили зміст, форми навчання, критерії оцінки якості освіти, характер її організації [4].

Найважливішим завданням ППО є надання можливості вчителю адаптуватися та ефективно діяти в динамічних умовах розвитку суспільства, а одним із шляхів його вирішення є розвиток фахової компетентності вчителів. Післядипломна педагогічна освіта надає змогу кожному фахівцеві постійно поновлювати та поглиблювати загальні й фахові знання і вміння. У зв'язку з дослідженням розвитку фахової компетентності вчителів у системі післядипломної освіти потрібний науковий аналіз понять у контексті дослідження.

Аналіз попередніх досліджень. Аналіз філософської, педагогічної, психологічної літератури та дисертаційних досліджень свідчить про зростання уваги науковців до інноваційної діяльності, до підвищення професійного рівня й розвитку фахової компетентності педагогічних працівників. Питання післядипломної освіти педагогів розроблялися у працях І. Жерносека, Т. Сущенко, С. Крисюка, В. Олійника, Н. Протасової, А. Кузьмінського. Важливі аспекти педагогічної інноватики відображені у працях В. Паламарчук, А. Пригожина, О. Савченко, Н. Юсуфбекової та інших науковців; філософський аспект висвітлено у дослідженнях В. Андрущенко, Б. Гершунського, І. Зязюна, В. Кременя; освіта дорослих — у дослідженнях