

Що потрібно для підготовки фахівця

Реформи в Україні роблять вигляд, ніби вони рухаються, проте на практиці в багатьох галузях економіки ситуація стає дедалі складнішою. У цьому плані освітянська реформа мало чим відрізняється від інших. Здавалося б, автотранспортників реформи в освіті повинні не дуже турбувати. Насправді ж, проблеми освіти стосуються транспортно-логістичної сфери більше, ніж видається на перший погляд.

Про це – наша бесіда з Леонідом Хвостенком, членом Ради київського регіону АсМАП, який до того ж є Головою екзаменаційної комісії кафедри логістики Національного авіаційного університету.

Навіть побіжне знайомство з головними положеннями освітянської реформи дає підстави говорити про те, що вона є по своїй суті, швидше, адміністративно-фінансовою, ніж освітянською. Словосполучення



«якість освіти» там чомусь не згадується.

Уже зараз можна передбачити, що навіть у тому разі, якщо ця реформа досягне заявленої мети, «кадровий голод» в автотранспортній галузі в кращому випадку залишиться на «дореформеному» рівні. І зовсім не тому, що бракуватиме новоспечених власників дипломів вишів. Ймовірно, на біржі праці, як і раніше, їх буде набагато більше, ніж вакансій. Проте, як і зараз, це ні про що не свідчатиме, тому що потреби вакансії та можливості претендента на неї залишатимуться фактично несумісними. Тобто між навчальними планами вишів і реальними потребами транспортної галузі України залишатиметься прірва.

На мою думку, вона існуватиме доти, доки промисловці й освітяни не дійдуть згоди в базовому питанні: що потрібно для підготовки фахівця?

Тільки в такому випадку навчальні програми можна буде привести бодай приблизно у відповідність до потреб бізнесу. «Приблизно» тому, що без виробничої практики будь-які програми залишатимуться спрямованими на процес, а не на результат, і саме виробнича практика є тим мірилом, яке визначає достатність і спроможність теоретичної підготовки, іншими словами, якість освіти. А при підготовці фахівців з виробничою практикою виникає проблем не менше, ніж з формуванням теоретичної бази.

Наша компанія із задоволенням бере студентів на практику, і я хотів би поділитися зі своїми колегами досвідом такої роботи. Тим паче, що на сьогодні це чи не

єдиний шлях забезпечення підприємства молодими спеціалістами.

Професія робочого місця

Кожен з нас хоче залучити до роботи своєї компанії вправного спеціаліста. Але я на своєму досвіді переконався, що їх важко знайти навіть серед людей з великим практичним досвідом. Проблема полягає в специфіці роботи спеціалістів галузі міжнародних автоперевезень: на різних підприємствах до неї різні підходи, інструментарій, завдання, вимоги, навіть нормативно-правова база і багато іншого.

У результаті багатьох спроб і помилок при формуванні кадрової бази нашого підприємства я дійшов висновку, що на цьому етапі розвитку вітчизняної транспортно-логістичної й освітянської системи фахівців краще виховувати самому.

Звісно, готувати їх з «нуля» проблематично, тому ми почали брати на практику студентів з провідних вишів України.

На жаль, на багатьох підприємствах навчальна практика занадто формалізована, і до реальної роботи студентів у переважній більшості випадків не допускають, а буває й взагалі обмежуються фіктивними відмітками в документах про її проходження студентом. Почасти це пов'язано з «комерційними таємницями» компанії, хоча в міжнародних автоперевезеннях, а також у логістиці всі ці «секрети» мають властивість дуже швидко ставати загальновідомими, і студент – це, мабуть, остання людина, від кого їх треба «охороняти».

Ми пішли іншим шляхом: охоче беремо на практику студентів, але тільки тих, кого виш рекомендує нам під наші конкретні виробничі завдання.

Буває, студент, навіть вже отримуючи диплом, майже не уявляє, у чому насправді полягатиме його робота. Тому ми приглядаємося до них якомога раніше, і вже з третього або четвертого курсу «ведемо» їх у потрібному для нас напрямку, завантажуючи реальними завданнями «по повній програмі».

Виявилось, що майже всі практиканти мають доволі хибні уявлення про фактичний зміст роботи транспортної галузі. У нас їхні фантазії щодо цієї професії розлітаються за тиждень. Був такий випадок, коли через місяць один з практикантів відверто мені заявив, що на такій роботі себе просто не бачить. Не знаю, як склалася його подальша доля, але я йому вдячний, що не морочив мені голову. А ми, зі свого боку, допомогли йому зробити вибір, показавши, що таке справжня робота логіста.

Щодо інших, то результати вони показували різні: хтось справлявся з роботою відсотків на п'ять, хтось наполовину, хтось більше, хтось менше. Ми дивилися не тільки на здібності й можливості практиканта, а й на його суто людські риси: як він пристосовується до колективу, як поводитися, чим цікавиться... А вони нехай дивляться на нас і теж роблять свої висновки.

Один з молодих претендентів на вакансію логіста спочатку, можна сказати, ніяких результатів не показав, але продемонстрував таку впертість і наполегливість, що ми на нього подивилися іншими очима. Зараз він працює на нашому підприємстві, і про це нам не довелося шкодувати.

У цьому випадку йдеться про практику упродовж двох-трьох місяців, а не двох тижнів (це, я вважаю, взагалі не практика). За цей час можна принаймні зрозуміти, яким багажем знань володіє людина, що вона вміє, чого хоче і чи варто витрачати на неї час. При цьому ми не обмежуємося часом, відведеним студенту на практику: якщо він захоче, то ми не заперечуємо, щоб він у нас і попрацював у вільний від навчання час.

Ефективність такого добору кадрів, на жаль, не найвища: з 23 студентів, яких ми «провели» через свою практику, на підприємстві залишилося тільки троє, хоча ми розраховували на більше.

З тими, хто залишився, ми розпочинаємо другий етап їхньої підготовки до роботи на нашому підприємстві, а саме наставництво. Ми не можемо закріплювати наставника за кожним практикантом,

тому що це прямі витрати підприємства, до того ж наставника треба додатково стимулювати. Тому наставництво ми застосовуємо тільки до тих практикантів, які пройшли етап первинного відбору. Відсіювання, на жаль, дуже високе, відсотків 85–90. Щодо наставництва, то його ефективність теж не гарантована. Але, як я вже зазначав, знайти інший спосіб поповнення кадрової бази автотранспортного і логістичного підприємства непросто. Хоч студента, хоч готового фахівця все одно треба перевчати, адаптувати до колективу, до конкретних задач... Тобто це якщо і вихід, то тимчасовий.

У вирішенні кадрових питань на допомогу існуючої в Україні системи освіти нам розраховувати не доводиться. Тому нам усім давно слід було звернути увагу на європейські методики підготовки фахівців.

Бенефіціари освіти

Найперспективнішим напрямом розвитку технічної (і не тільки технічної) освіти в Україні повинна була б стати система дуальної освіти, тобто здійснення навчального процесу в нерозривному зв'язку з виробництвом. Західна Європа взяла на озброєння таку систему ще в 60-х роках минулого століття, і результати для всіх очевидні.

Викладачі, з якими я часто спілкуюся, теж багато про це говорять, але від них, на жаль, нічого не залежить.

До того ж до такої системи ще треба вміти підступитися. Особисто я вважаю, що на першому етапі у вищих навчальних закладах треба було б принаймні залучати до викладацької роботи практиків і виділяти на це кошти.

До освітнянської роботи необхідно залучати і підприємства, з числа тих, які вважають престижним працювати прозоро, платити податки і впроваджувати новітні технології. Таких підприємств у нас чимало, але ж держава повинна їх стимулювати на рівні довгострокової національної стратегії в сфері освіти – через рейтингові реєстри, податкові пільги, пряме фінансування забезпечення студентської практики.

Щодо нас, виробників і бізнесменів, то нам слід усвідомити, що в найближчому майбутньому чекати покращення в сфері кадрового забезпечення наших підприємств не доводиться. Вітчизняні освітнянські реалії за рік-два явно не зміняться, а для кадрової політики це означає поразку.

Я прошу своїх колег замислитися над необхідністю роботи з молоддю, не для філантропії, а для захисту своїх власних інтересів і перспектив. Молоді люди, яких ви виховуєте на своїх підприємствах, стануть запорукою їх розвитку,



підвищення конкурентоздатності, освоєння нових технологій, пошуку нестандартних рішень. Тільки молодь здатна принести на підприємство дух змагальності, креативу, перспективи.

Вищі навчальні заклади випускають тисячі бакалаврів і магістрів, а взяти на роботу практично нікого. Ми повинні розірвати це замкнене коло, тому що саме ми є бенефіціарами якісної освіти, і, крім нас, до неї, видно, більше нікому немає ніякого діла. Тож давайте подивимося на проблеми кадрового забезпечення своїх підприємств і під таким кутом зору!

Піготував Сергій ПАРХОМОВ

Другие обещают, мы держим слово!

Бортовое устройство DKV BOX EUROPE уже здесь.

Благодаря устройству DKV BOX EUROPE у Вас в будущем появится полная свобода передвижения по Европе! Вам потребуется всего лишь одно бортовое устройство для восьми стран. Вы можете регистрировать и управлять своими автомобилями и информацией о государствах уплаты дорожных сборов через удобный онлайн-портал DKV.

Конфигурация бортовых устройств осуществляется автоматически. Ваши данные с портала передаются по каналам радиосвязи. Это значительно сокращает Ваши затраты и расходы.

С 2018 года – последовательная привязка государств уплаты дорожных сборов

Страны действия устройства на момент выхода на рынок или вскоре после этого: Бельгия, Германия, Австрия, Франция, Испания, Португалия, Италия.

Страны, которые присоединятся в краткосрочной перспективе: Польша, Венгрия.

Обзор Ваших преимуществ

- Самая современная и надежная система регистрации данных по оплате дорожных сборов и расчета, новейшие технологии.

- Быстрая и несложная регистрация для европейской системы оплаты дорожных сборов EETS (European Electronic Toll Service).

- Удобное управление своими автомобилями и информацией о государствах уплаты дорожных сборов с компьютера или смартфона на онлайн-портале DKV.

- Передача данных с портала на бортовое устройство в режиме реального времени (по каналам радиосвязи).

- Никакого залога за бортовое устройство, никаких значительных расходов на монтаж.

- Один счет DKV на все европейские транзакции бортового устройства.

Комплексное инновационное предложение! Ассортимент продукции и сервисных услуг

- Бортовое устройство для использования по всей Европе.

- Гибридные радиотехнологии (GNSS/DSRC/Bluetooth).

- Новейшая технология – впервые на рынке.

- Гибкая конфигурация с радиосвязью.
- Регистрация данных и управление



бортовыми устройствами через онлайн-портал DKV.

- Ручная настройка осей на дисплее.
- Быстрый ввод бортового устройства в эксплуатацию по принципу «подключи и работай» (альтернатива: подача постоянного тока).

- Простая регистрация автомобилей и информации о государствах уплаты дорожных сборов.

- Сокращенный процесс регистрации автомобилей, информация о которых уже имеется в DKV.

- Выбор уровня обслуживания (онлайн-самообслуживание или полное обслуживание).

- Контроллинг автопарка для каждого автомобиля (система DKV eREPORTING, предупреждения и т. д.).