

Europejski rynek usług szkoleniowych w obszarze transportu szynowego – doświadczenia Instytutu Kolejnictwa

Renata Maleda

Technika i technologia stosowane w transporcie kolejowym rozwijają się dynamicznie co sprawia, że konieczne jest ustawiczne kształcenie kadry zatrudnionej w spółkach przewozowych oraz w zarządach infrastruktury. Sukcesy rynkowe nowoczesnych przedsiębiorstw zależą w dużej mierze od profesjonalnego i efektywnego zarządzania zasobami ludzkimi. Zdobywane przez pracowników umiejętności to zarówno doświadczenia uzyskiwane podczas codziennych czynności zawodowych, ale także wiedza teoretyczna i praktyczna przyswajana na różnorodnych kursach i szkoleniach. W artykule przedstawiono wybrane, współczesne propozycje kształcenia personelu w krajach europejskich oraz metody i formy kształcenia stosowane w ramach szkoleń w Instytucie Kolejnictwa. Artykuł omawia również problemy związane z doskonaleniem kadry zatrudnionej w obszarze transportu szynowego w Polsce. Wnioski zawarte w materiale zawierają wskazówki dotyczące wsparcia procesu dydaktycznego w procesie podnoszenia i doskonalenia kwalifikacji.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 02.08.2013

data akceptacji do druku: 20.11.2013



mgr Renata Maleda
Instytut Kolejnictwa
rmaleda@ikolej.pl

W kwietniu bieżącego roku z inicjatywy Międzynarodowego Związku Kolei (UIC) odbył się po raz drugi Światowy Kongres Szkoleń Kolejowych pod hasłem „Learning for the future”, którego gospodarzem były koleje austriackie. Celem spotkania była prezentacja najlepszych praktyk szkoleniowych w transporcie szynowym oraz wymiana doświadczeń. W wydarzeniu wzięło udział około 100 osób. W większości byli to przedstawiciele europejskich, kolejowych ośrodków szkoleniowych, ale również wykładowcy szkół wyższych specjalizujących się w edukacji personelu kolejowego. Najważniejsze zagadnienia jakie zaprezentowano na poszczególnych sesjach dotyczyły nowych metod i technik w kształceniu personelu związanego z bezpieczeństwem kolejowym. Prezentacje dotyczyły tzw. dobrych praktyk w rozwoju kompetencji pracowników, budowy nowoczesnych zasad strategii szkoleniowych, doskonalenia umiejętności trenerów oraz wielu innych zagadnień z obszaru szeroko pojętego rynku szkoleniowego. Ciekawym przykładem była prezentacja niemieckiego ośrodka szkoleniowego DB Training and Consulting na temat zastosowania symulatorów w nowoczesnym systemie kształcenia. Oceniono także efek-

ty wdrożenia europejskiej licencji dla maszynisty [3] stwierdzając, że stanowi ona dobrą podstawę do dalszego rozwoju interoperacyjności kolei. Sukces z jej wdrożenia zależy jednak będzie w znacznej mierze od zastosowania nowoczesnych metod kształcenia maszynistów. Kongres okazał się także doskonałą okazją do zapoznania się z problematyką kształcenia w zakresie transportu szynowego w wybranych krajach świata.

Kapitał ludzki to niezbędny i ważny komponent w rozwoju nowoczesnej, szybkiej, bezpiecznej, przyjaznej dla pasażera i środowiska, konkurencyjnej kolei. Sukcesy rynkowe nowoczesnych przedsiębiorstw zależą od profesjonalnego i efektywnego zarządzania zasobami ludzkimi. Z postępowym technologicznym nierozzerwalnie łączy się konieczność kształcenia ustawicznego kadry zatrudnionej w spółkach kolejowych. Z badań dotyczących wypadkowości na kolei wynika, że w 80% wszystkich zdarzeń znaczący udział miał czynnik ludzki. Przygotowanie odpowiedniej kadry specjalistów staje się zatem czynnikiem kluczowym. Można to osiągnąć dzięki profesjonalnie zorganizowanym szkoleniom zarówno dla osób rozpoczynających karierę w sektorze kolejowym, jak i dla pracowników już zatrudnionych. Zdobywane przez pracowników umiejętności to nie tylko doświadczenie uzyskiwane podczas codziennych czynności zawodowych, ale także wiedza teoretyczna i praktyczna przyswajana na różnorodnych kursach i szkoleniach.

Kształcenie Zawodowe w Transporcie Kolejowym w Polsce.

W naszym kraju zakłada się, że przygotowani odpowiedniej kadry wykwalifikowanych

pracowników jest ważnym elementem rozwoju systemu transportowego [5]. Powstaje pytanie, czy obecna struktura, zakres działania i kompetencje ośrodków szkoleniowych są adekwatne do takich wyzwań. Po 2000 roku w trakcie restrukturyzacji i podziału Polskich Kolei Państwowych na niezależne podmioty gospodarcze nastąpił niekontrolowany program dobrowolnych odejść pracowników ze spółek PKP, który objął także znakomicie przygotowanych i doświadczonych specjalistów wielu zawodów. Wraz z ich odejściem, a jednocześnie brakiem nowych, dobrze przygotowanych młodych pracowników powstała luka pokoleniowa. Jej bezpośrednią przyczyną były specjalne programy oszczędnościowe prowadzące do likwidacji zawodowego szkolnictwa kolejowego, zarówno na poziomie zasadniczym, jak i średnim (technika kolejowe). W zakresie szkolenia ustawicznego pracowników zmalała rola C.S Szkolenie i Doradztwo (firma świadcząca usługi szkoleniowe zwłaszcza na rynku kolejowym), wyspecjalizowanego ośrodka działającego przez wiele lat na rzecz całego PKP. Poszukując (pozornych) oszczędności spółki kolejowe podejmują prowadzenie szkoleń we własnym zakresie lub powierzają je przypadkowym wykonawcom. W efekcie poziom niektórych szkoleń budzi wątpliwości i pojawiają się istotne różnice w przygotowaniu osób pracujących w różnych podmiotach na takim samym stanowisku.

Wydarzenia z marca 2012 (katastrofa pod Szczekocinami) zwróciły uwagę na brak właściwej, spójnej polityki szkoleniowej kierowanej do pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach kolejowych, szczególnie na stanowiskach związanych bezpośrednio

nio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. W maju 2012 roku na kolejnym posiedzeniu Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym w Ministerstwie Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej przedyskutowano zagadnienia związane ze szkolnictwem zawodowym o profilu kolejowym, poruszając kwestię podmiotów szkoleniowych oraz systemu pouczeń okresowych i egzaminów. W sformułowanych wnioskach stwierdzono, że w Polsce brakuje pracowników kolejowych w wąskich specjalizacjach na stanowiskach związanych bezpośrednio z pracą eksploatacyjną jak i w administracji (maszyniści, drużyny pociągowe, rewidenci, dyżurni ruchu). Szczególnie niepokojąca jest luka pokoleniowa, będąca efektem likwidacji szkolnictwa zawodowego. Jakkolwiek wiele młodych osób kształci się na różnych kierunkach związanych z transportem na uczelniach technicznych i ekonomicznych, to jednak brak jest promocji zatrudnienia w transporcie kolejowym. Istotnym aspektem jest uporządkowanie na szczeblu państwowym regulacji związanych z przygotowaniem zawodowym na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (maszyniści, dyżurni ruchu, nastawnicy, dyżurni ruchu). Warto byłoby uporządkować wymagania wobec firm szkoleniowych zarówno w zakresie sposobu kształcenia, programu merytorycznego zajęć, również statusu egzaminatorów i trenerów. Niezbędna jest praktyka i doświadczenie trenerów przekazujących wiedzę, więcej zajęć warsztatowych, ćwiczeń na symulatorach. Należy zwrócić uwagę na tzw. podwójne zatrudnienie maszynistów. Reasumując niezbędna jest zmiana całościowej polityki w sektorze usług kolejowych, zmiany w systemie szkolnictwa zawodowego i włączenie wiedzy praktycznej do programów nauczania. Także w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku [4] przygotowanej przez Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej zawarto rekomendacje związane podejmowaniem inicjatyw mających na celu podniesienie kwalifikacji.

Doświadczenia Instytutu Kolejnictwa

W opisanej sytuacji Instytut Kolejnictwa (IK) podjął szereg działań ukierunkowanych na kształcenie kadry specjalizującej się w transporcie szynowym. Obejmują one zarówno studia podyplomowe, organizowane wspólnie z uczelniami technicznymi, kursy i szkolenia doskonalące, bezpłatne seminaria techniczne oraz konferencje krajowe i międzynarodowe. Działania IK można podzielić na szkolenia specjalistyczne (zawodowe dla pracowników spółek kolejowych, członków komisji powypadkowych itp.) oraz podstawowe kierowane do pracowników administracji publicznej, urzędów, samorządów lokalnych.

W latach 2011-2013 zorganizowano:

- **studia podyplomowe**
 - dwusemestralne Studia Podyplomowe „Podtorze i kolejowe obiekty inżynierskie” – wspólnie z Wojskową Akademią Techniczną i firmą CS. Szkolenie i Doradztwo.
 - wspólnie z Wojskową Akademią Techniczną oraz spółką C.S. Szkolenie i Doradztwo prowadzono studia podyplomowe w zakresie projektowania i modernizacji dróg kolejowych oraz geodezji kolejowej.
- **szkolenia (otwarte, zamknięte: dedykowane określonej grupie odbiorców)**
 - kursy z zakresu diagnostyki kolejowej – 3 edycje dla pracowników PKP PLK,
 - kursy dla członków komisji powypadkowej,
 - kursy dla metrologów w zakresie wzorcowania przyrządów pomiarowych do pomiaru długości i kąta wraz z szacowaniem niepewności pomiaru dla przyrządów pomiarowych ogólnego i specjalistycznego stosowania,
 - szkolenia z zakresu podstawowej wiedzy o transporcie kolejowym – 2 edycje
 - szkolenia zamknięte dla pracowników Urzędu Transportu Kolejowego: budowa i eksploatacja taboru kolejowego. Badania, eksploatacja, utrzymanie, wybrane zagadnienia transportu kolejowego w Unii Europejskiej,
 - uruchomiono Ośrodek Szkoleniowy Badań Ultradźwiękowych w ramach Laboratorium Badań Materiałów i Elementów Konstrukcji. Ośrodek jest ukierunkowany na szkolenie specjalistyczne personelu firm i zakładów związanych z eksploatacją i naprawą taboru szynowego.
- **bezpłatne seminaria techniczne:**

Poniżej zbiorcze zestawienie seminariów, które odbyły się w 2012 roku (Tab. 1).

- **międzynarodowe i krajowe konferencje naukowe:**

tematyka konferencji najczęściej dotyczy aktualnych zagadnień bezpieczeństwa na kolei, nowoczesnych technologii i rozwoju transportu szynowego w poszczególnych dziedzinach badawczych.

Oferta dydaktyczna przygotowana przez Instytut Kolejnictwa nie ogranicza się tylko do seminariów naukowych i konferencji przygotowane są także a może przede wszystkim kursy dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem kolejowym. Doskonałym przykładem tego działań są coroczne edycje z zakresu diagnostyki nawierzchni kolejowej dla pracowników PKP PLK. Szkolenia zakończone jest egzaminem (testem za pomocą metody wyboru) oraz prezentacją pracy własnej na stanowisku po uprzednim odbyciu zajęć teoretycznych. Wiadomo, że przygotowanie do zawodu związanego bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa wymaga wielu ćwiczeń praktycznych poprzedzanych testami, pracą w terenie, doświadczeniem zdobytym podczas praktyk (np. same ćwiczenia na symulatorze nie uprawniają do prowadzenia pojazdu szynowego).

Metody i Formy Kształcenia na Przykładzie Doświadczeń Instytutu Kolejnictwa

Istotną sprawą dla realizacji celów edukacyjnych jest wybór stosowanych podczas zajęć form, metod i technik szkoleniowych, ponieważ ich dobór nie może być przypadkowy. Zależy on od wielu czynników takich jak: charakter szkolenia (praktyczny lub teoretyczny), tematyka i cel, warunki obiektywne, specyfika grupy, umiejętności trenera. Dokonując wyboru metody należy mieć na uwadze niezbędną w takim procesie dydaktycznym aktywność uczestników, co ułatwia zastosowanie nabytej wiedzy w praktyce.

Tab. 1: Seminaria Instytutu Kolejnictwa w 2012 roku

Lp.	Zakres tematyczny	Tytuł seminarium
1.	Automatyka i Telekomunikacja	<ul style="list-style-type: none"> • Współpraca europejska w dziedzinie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych • Wykorzystanie metod bezpiecznej transmisji w systemach otwartych w aplikacjach systemów sterowania ruchem kolejowym
2.	Ruch kolejowy i przewozy	<ul style="list-style-type: none"> • Badania ruchu w Trójmieście w ramach projektu Kolei Metropolitalnej • Prognozy przewozów pasażerskich w skali kraju na przykładzie prac realizowanych przez Zakład Dróg Kolejowych Przewozów Instytutu Kolejnictwa • Decyzje środowiskowe a Studia Wykonalności • Założenia systemu wspomaganie zarządzania infrastrukturą PKP PLK S.A. w zakresie infrastruktury drogowej • Integracja międzygąłęziowa w transporcie pasażerskim na przykładzie połączeń kolejowych do polskich portów lotniczych
3.	Tabor kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> • Badania odporności zderzeniowej i badania hamulcowe pojazdów szynowych
4.	Elektroenergetyka	<ul style="list-style-type: none"> • Model matematyczny współpracy odbieraka prądu i sieci jezdnej
5.	Materiały i elementy konstrukcji	<ul style="list-style-type: none"> • Modelowanie toru kolejowego, badania laboratoryjne i projektowanie przytwierdzeń szyn - stan wiedzy oraz wymagania TSI

• Studium Podyplomowe Projektowanie i modernizacja dróg kolejowych

Głównym celem studium podyplomowego „Projektowanie i modernizacja dróg kolejowych” było zapoznanie słuchaczy ze współczesnymi metodami, technikami i narzędziami stosowanymi w projektowaniu, organizowaniu i wykonywaniu modernizacji dróg kolejowych, tj. głównie linii i stacji kolejowych. Studium prowadzono w trybie kształcenia na odległość (distance learning). Jest to odmiana kształcenia synchronicznego – na zajęciach zapewniona jest interakcja słuchaczy z osobą prowadzącą poprzez głos i obraz. Zajęcia prowadzone w trybie e-learningu w mniejszym stopniu dezorganizują pracę zawodową słuchacza w porównaniu ze szkoleniami tradycyjnymi, wymagającymi zaangażowania wielu pracowników jednocześnie bądź ich wyjazdu. Wiedza i umiejętności nabyte w trakcie Studium okazały się pomocne dla uczestników nie tylko przy wykonywaniu ich codziennych zadań, lecz również – przy spełnieniu innych warunków związanych z praktyką – ubieganie się o nadanie uprawnień budowlanych. Ukończenie Studium jest też wysoko oceniane przy staraniach o specjalizację inżynierską i tytuł Europejskiego Inżyniera Kolejowego. Obecnie coraz częściej tradycyjne szkolenia organizowane dla kadry pracowniczej, wypierane są przez niezwykle efektywną i nowatorską metodę szkoleń e-learningowych. Metoda ta pozwala na kompleksowe opanowanie i utrwalanie wiedzy przez pracownika, przy użyciu do tego celu komputera i internetu. Zajęcia prowadzone tym systemem z wykorzystaniem urządzeń wideokonferencyjnych umożliwiły słuchaczom uczestniczenie w zajęciach w dogodnie wybranej lokalizacji (bez konieczności przemieszczenia się). Metoda e-learningu jest nowoczesną formą prowadzenia zajęć (tzw. kształcenie synchroniczne). Podczas zajęć zapewniona była interakcja słuchaczy z wykładownicą poprzez głos i obraz. E-Learning jest niedrogą metodą, ponieważ eliminuje konieczność podróży i skraca czas odłożenia realizacji stałych obowiązków służbowych. Natomiast od wewnętrznych ustaleń między pracodawcą a szkolącym zależy, aby w trakcie trwania zajęć nie zlecać innych obowiązków służbowych.

• Szkolenie diagnostów nawierzchni kolejowej

Szkolenie Diagnostów w zakresie rozpoznawania zagrożeń i określenia dopuszczalnej prędkości pociągów zostało przeprowadzone trzykrotnie. Szkolenie przebiegało przez III fazy. Pierwsza obejmowała 36 godzin lekcyjnych – uczestnicy zostali wyposażeni w wiedzę podstawową

i przygotowani do samodzielnego rozwiązania zadań. Faza druga obejmowała pracę na stanowisku. Faza trzecia to warsztaty pomiarowe, wykłady oraz seminarium podsumowujące. Zajęcia zostały prowadzone przy wykorzystaniu takich metod jak: wykłady, seminaria poświęcone studium przypadków, ćwiczenia komputerowe, warsztaty pomiarowe. Do celów szkolenia został także opracowany specjalny podręcznik. Uczestnicy szkolenia odbyli trening w korzystaniu z komputerowych systemów wspomaganie decyzji przy określaniu dopuszczalnych prędkości pociągów.

• Szkolenie „Kolej w Aglomeracjach”

Przygotowane dla pracowników Ministerstwa Rozwoju Regionalnego zostało opracowane ze szczególnym uwzględnieniem oczekiwań uczestników kursu. Metody jakie wykorzystano podczas zajęć to studium przypadku, wykłady, ćwiczenia praktyczne w małych zespołach (analiza ekonomiczna i finansowa).

• Szkolenie z zakresu podstawowej wiedzy o kolei.

W pierwszej edycji kursu uczestniczyło około 140 osób. Szkolenie zostało podzielone na 6 modułów tematycznych z zakresu techniki, technologii i organizacji transportu kolejowego. Celem szkolenia było upowszechnienie podstawowych wiadomości na temat budowy eksploatacji podsystemów strukturalnych w kolejnictwie oraz zasad organizacji pracy przewozowej w kolejnictwie. Główni odbiorcy to: osoby pracujące w **spółkach kolejowych, przedstawicieli firm kolejowych, studenci**. Bezpłatne seminaria techniczne zorganizowane w 2012 (tabela 1.) roku spotkały się z dużym zainteresowaniem

środowiska zewnętrznego. W spotkaniach biorą udział studenci ostatnich lat uczelni technicznych i ekonomicznych, pracownicy firm kolejowych, producentów infrastruktury i taboru szynowego. Zajęcia prowadzone są w formie wykładu (prezentacji) po którym następuje dyskusja i wymiana poglądów. Poniżej zbiorcze zestawienie tematów proponowanych na rok 2013 (Tab. 2).

Przygotowano również ofertę dla nowo powstałej profesji „Menadżera dworca” oraz szkolenie związane z zagrożeniami w infrastrukturze kolejowej. Reasumując najlepszym rozwiązaniem w procesie dydaktycznym jest stosowanie mieszanych metod i form przekazywania wiedzy w zależności od rodzaju zajęć, odbiorców, tematu, możliwości wykorzystania urządzeń elektronicznych jako pomocy naukowej, czasu itp. Bardzo ciekawym i przyszłościowym rozwiązaniem jest tzw. metoda blended learningu. Idea tej nowatorskiej metody opiera się na łączeniu warsztatów praktycznych, ćwiczeń, wykładów, e-testów, konsultacji z trenerem. Obserwując dydaktyczną działalność Instytutu Kolejnictwa można stwierdzić, że najlepszą formą przygotowania zajęć i przekazywania wiedzy jest stosowanie mieszanych metod (tradycyjnych jak i nowoczesnych opartych na technologiach informatycznych) pozwalają one osiągnięcie wymiernych korzyści i efektów w procesie edukacyjnym, a także przynoszą zadowolenie uczestnikom kursów.

Inicjatywy dydaktyczne podejmowane przez Instytut Kolejnictwa są przygotowywane pod potrzeby konkretnych zlecających (np. szkolenia dla diagnostów PKP PLK) lub są odpowiedzią na potrzeby rynku (szkolenia z podstawowej wiedzy o kolei).

Tab. 2: Seminaria Instytutu Kolejnictwa w 2013 roku

Lp.	Zakres tematyczny	Tytuł seminarium
1.	Automatyka i Telekomunikacja	<ul style="list-style-type: none"> Wpływ Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami na urządzenia sterowania ruchem kolejowym Podwyższenie efektywności zasilania w trakcji prądu stałego poprzez optymalizację rozkładu jazdy Wpływ systemu sterowania realizującego zasadę ruchomego odstępu blokowego na przepustowość linii kolejowej Strategia Laboratorium Automatyki i Telekomunikacji IK w zakresie prowadzenia badań systemu GSM-R Prototypowy system ochrony sieci trakcyjnej przez przepięciami
2.	Ruch kolejowy i przewozy	<ul style="list-style-type: none"> Metoda ustalania wskaźników w rozliczeniach z tytułu wzajemnego honorowania biletów Metody określania macierzy przemieszczeń w modelowaniu przewozów pasażerskich
3.	Tabor kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> Problematyka oddziaływania drgań wywołanych przez pociągi towarowe na mieszkańców zamieszkałych wzdłuż szlaków kolejowych
4.	Elektroenergetyka	<ul style="list-style-type: none"> Zastosowania nakładek węglowych w odbierakach prądu Zastosowanie programu MATHCAD do symulacji napięcia na pantografie, przepływu prądów obciążeniowych i zwarciovych w sieci trakcyjnej
5.	Materiały i elementy konstrukcji	<ul style="list-style-type: none"> Rola badań ram wózków pojazdów szynowych w procesie certyfikacji taboru kolejowego Metody zwiększania bezpieczeństwa pożarowego taboru szynowego w Polsce

Warto wspomnieć o europejskich inicjatywach związanych z kształceniem ustawicznym na rynku kolejowym. Od kilku lat w ramach Międzynarodowego Związku Kolei (UIC) działa platforma edukacyjna zrzeszająca przedstawicieli kolejowych ośrodków szkoleniowych z Europy. Spotkania grupy służą wymianie doświadczeń oraz dają możliwość porównania inicjatyw szkoleniowych w wybranych krajach europejskich zwłaszcza dla kadry zatrudnionej na stanowiskach maszynistów, dyżurnych ruchu. Rola Międzynarodowego Związku Kolei UIC jako koordynatora całości systemu transportu kolejowego w Europie jest niezwykle ważna. Co roku w ramach zadań priorytetowych odbywają się cyklicznie warsztaty naukowe o zróżnicowanej tematyce, kongresy itp. Podejmowane są również liczne inicjatywy związane z rynkiem usług szkoleniowych. Oferta kursów oferowanych przez inne europejskie ośrodki szkoleniowe jest podobna do szkoleń proponowanych w Polsce. Nacisk kładzie się na szkolenia zawodowe związane bezpośrednio z bezpieczeństwem kolejowym.

Podsumowanie

Opisane inicjatywy świadczą o wielokierunkowych działaniach podejmowanych przez Instytut Kolejnictwa w zakresie kształcenia. Brakuje jednak wspólnej polityki uczelni, firm szkoleniowych, rządu i przyszłych pracodawców w zakresie szkolenia młodych ludzi na kierunkach związanych z tematyką kolejową. W Polsce nie posiadamy odpowiedniego sprzętu do szkolenia maszy-

nistów i dyżurnych ruchu (ośrodki szkoleniowe wyposażone w nowoczesne, wielofunkcyjne symulatory). Wiele firm nie posiada strategii utrzymania kompetentnych, doświadczonych pracowników celem przekazania swojej wiedzy młodej kadry.

Z ankiet przeprowadzonych po zakończeniu kursów wynika również, że współczesne uczelnie techniczne nie są przygotowane do kształcenia osób potencjalnie zatrudnionych w przyszłości w firmach kolejowych. Brakuje odpowiednich programów merytorycznych dla inżynierów, ale również wykładowców z wieloletnim doświadczeniem.

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, w czasach szybkiego wzrostu i rozwoju cywilizacyjnego, kompetencje jednostki decydują o prestiżu i karierze. Zawód kolejjarza traktowany przez szereg lat jako „służba” zmienia się w typową profesję rynkową. W większości wypadków o sukcesie pracownika na danym stanowisku decydują jego faktyczne umiejętności i nieustanne doskonalenie kwalifikacji. Szkolenia, kursy, studia są ważnym czynnikiem do podnoszenia zawodowych umiejętności kadry pracowniczej. Kompetentny, kreatywny i odpowiedzialny pracownik to największy kapitał jakim dysponuje firma. Charakterystyczną cechą zatrudnienia w spółkach kolejowych jest duży potencjał ludzki, który wymaga konsekwentnie realizowanych programów edukacyjnych. Zmiany w obszarze kolei, budowa kolei dużych prędkości, modernizacja i unowocześnianie istniejącego taboru oraz infrastruktury stawiają zarówno przed pracodawcami jak i pracownikami ogromne wy-

zwania, zwłaszcza w obszarze tzw. kształcenia ustawicznego. W związku ze zdarzającymi się licznymi przypadkami niedostatecznej wiedzy osób zatrudnianych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego należy wprowadzić przejrzyste, jednolite zasady kształcenia ustawicznego dla tych pracowników. Trzeba stosować najbardziej efektywne metody nauczania z wprowadzeniem obowiązku szkolenia kandydatów na dyżurnych ruchu i maszynistów według standardowych programów oraz okresowego doskonalenia na symulatorach. Niezbędne są w tym zakresie zmiany w procedurach i przepisach prawnych. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Bałuch M.: Szkolenie dla diagnostów w zakresie rozpoznawania zagrożeń i określania dopuszczalnej prędkości pociągów. Sprawozdanie Instytutu Kolejnictwa (2821/11), Warszawa 2011
- [2] Czarnocki J.: Kształcenie i doskonalenie kadr dla potrzeb transportu kolejowego. Konferencja „Wyzwania polskiej infrastruktury kolejowej”, Warszawa, czerwiec 2012
- [3] Dyrektywa 2007/59 w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty
- [4] Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020, (z perspektywą do 2030) Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013, str.47
- [5] Materiały konferencyjne, Second UIC World Congress on Rail Training 2013

Uwaga!

Wkrótce numer specjalny Przeglądu Komunikacyjnego dotyczący zagadnień związanych z opracowywaniem „Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego” zgodnie z zakresem definiowanym w „Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym”.

Ukażą się artykuły dotyczące prowadzonych prac oraz opisów wdrożonych lub planowanych rozwiązań. Szczegóły w kolejnym numerze.

