

## ОСОБЛИВОСТІ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ У 20–30-Х РР. ХХ СТ.

*Статтю присвячено аналізу стану та способів підготовки інженерів залізничного транспорту України на етапі 20–30-х рр. ХХ ст., виявленню позитивного і негативного історичного досвіду, який можна врахувати при вирішенні сучасних завдань реформування системи вищої залізничної освіти в Україні. Виявлено особливості підготовки фахівців залізничного транспорту у 20–30-х рр. ХХ ст. та узагальнено її досвід у базових положеннях для використання на сучасному етапі.*

**Ключові слова:** *система освіти в Україні в період 20–30-х рр. ХХ ст., залізничний транспорт, фахівець залізничного профілю, професійна підготовка, позитивний та негативний історичний досвід.*

Використання позитивного досвіду підготовки майбутніх фахівців залізничного транспорту протягом значного історичного періоду є суттєвим чинником підвищення рівня їх підготовки на сучасному етапі. Підвалини галузі залізничного транспорту заклали декілька поколінь робітників, конструкторів, вчених, будівельників, проектувальників, державних діячів протягом півтора століття існування залізниць на Україні.

Важливим з точки зору подальшого розвитку найбільш стабільного виду транспорту – залізничного – є вивчення та використання історичного досвіду епохи його найбільш стрімкого розвитку, який припадає на 20–30-ті рр. минулого століття.

Саме цей період характеризується зростанням швидкостей руху рухомого складу та обсягом вантажоперевезень, переходом на використання тепловозів і локомотивів на електричній тязі. Успішна реалізація нововведень у залізничній галузі у 20–30-х рр. вимагала підготовки фахівців відповідної кваліфікації та організації ряду навчальних закладів, де така підготовка проводилася.

Ситуація, що була наявна в 20–30-х рр. минулого століття, нагадує сучасний стан залізничного транспорту, коли в багатьох розвинутих країнах, а останнім часом і в Україні, починають впроваджуватися якісно нові види транспортних перевезень, включаючи пасажирські.

Аналіз низки наукових праць свідчить про те, що вони містять певний фактичний матеріал і можуть бути джерелом для нашого дослідження. Зокрема, це праці таких учених, як Г. Гринько, А. Куліш, Ю. Курносів, А. Бондар, В. Липинський, В. Лук'янова, М. Мірошніченко, Я. Ряпо, О. Глаустерн, О. Хамуляк, І. Толокнєв, О. Шаригіна та ін. Водночас опубліковані в них дані стосуються фахівців інших спеціальностей у контексті історичного розвитку їх професійної підготовки, а проблема підготовки фахівців залізничного транспорту в означений період не була предметом спеціального дослідження, що й зумовило вибір теми дослідження.

*Мета статті* – виявити особливості підготовки фахівців залізничного транспорту у 20–30-х рр. ХХ ст. та узагальнити її досвід у базових положеннях для використання цього досвіду на сучасному етапі.

Носієм ідей, інтелектуальним джерелом та виконавцем промислової революції має бути науково-технічна інтелігенція. Тому система професійної освіти країни має бути зорієнтована на формування нової сучасної генерації науково-технічної інтелігенції, спрямованої в майбутнє. Ці люди вже протягом найближчих десятиліть почнуть перебирати на свої плечі всю сукупність проблем і цілей, що їх суспільство має вирішити, аби посісти гідне місце у світовій цивілізації, як і належить великій європейській державі [11].

На історичному етапі 20–30-х рр. минулого століття розроблялися процеси становлення галузі технічної освіти. У дослідженнях В. Лук'янової [5] проведено аналіз в історичному аспекті мети, завдання і принципів підготовки інженерів в Україні в цей період. Основна увага звернена до становлення на цьому історичному етапі освітніх процесів і досвід їх впровадження у галузі вищої технічної освіти.

Слід зазначити, що соціально-економічні умови в Україні на початку 1920 р. визначалися в першу чергу руйнівними наслідками війни, які повною мірою проектувалися і на залізничну галузь. Питома вага залізничного транспорту в 20–30-х рр. минулого століття займала значно більшу частку, ніж сьогодні (сьогодні на нього припадає 50–60% всього вантажообігу). На той час інші види транспорту, такі як трубопровідний, авіаційний, автомобільний, були розвинуті значно менше, і основна увага та подальші перспективи розвитку пов'язувалися саме із залізничним. За рівнем розвитку залізничного транспорту виділялися два регіони – Донбас і Західна Україна, де мережа транспортних магістралей складалася історично.

Намагаючись подолати у стислі терміни наслідки руйнувань та налагодити виробництво, Наркомос України ініціював розробку власної концепції та моделі освіти. Процес реформування системи освіти в Україні, крім об'єктивних причин, характеризувався і суто суб'єктивними факторами. Нове керівництво Наркомосу України в особі наркома Г.Ф. Гринька [1] та його заступника Я.П. Ряппо [8], перебувало під впливом так званої “американської” моделі освіти, яка базувалася на матеріальному концептуальному підході й ідеях прагматизму. Концептуальна складова наскрізної професійної освіти була покладена в основу освітньої моделі. З одного боку, використання такої моделі суттєво збіднювало якість навчання, з іншого – давало змогу мобілізувати ресурси і в стислі терміни досягти конкретного практичного результату. Прийнята на той час модель замість політехнічної пропагувала вузькопрофільну підготовку спеціалістів, що позитивно вплинуло на підготовку спеціалістів конкретних галузей народного господарства, зокрема, на розвиток залізничного транспорту.

Як зазначає В. Липинський [4], концептуально професійна спрямованість надавалась усій системі підготовки фахівців вищої кваліфікації. Задля цього керівництво Наркомосу розгорнуло перебудову системи вищої освіти на зразок професійно-технічних навчальних закладів. Одним із ключових завдань цієї перебудови було досягнення синтезу між спеціальною (професійною) освітою і загальною.

Найбільш вдалою формою цього поєднання вважалися технікуми та інститути. Заступник наркома освіти Я. Ряппо писав з цього приводу, що глобального

перегляду потребують організаційні форми і вся система вищої освіти. Тому Укрголовпрофос поставив у порядок денний не реформу, а революцію – ліквідацію університетів і реорганізацію спеціальних вищих навчальних закладів [8]. Ліквідація у 1921 р. українських університетів безсумнівно завдала великої шкоди освітньому процесу і негативні наслідки таких дій відчувалися протягом тривалого часу. Однак у цьому плані можна згадати досвід Французької революції, яка декретом 1792 р. ліквідувала всі 22 університети, які існували на той час у Франції. Тому використання історичного досвіду має як позитивні, так і негативні наслідки. Однак наявність такого досвіду (навіть негативного) дає змогу вибрати на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту найбільш ефективні шляхи формування системи освіти та забезпечення його висококваліфікованими спеціалістами.

Вже наприкінці 20-х рр. українська вузівська періодика друкувала матеріали з різким засудженням цієї акції і закликала негайно відродити університетську систему, що було зроблено тільки на початку 30-х рр. [11]. У цей самий час почалася відновлюватися ідея поновлення політехнічної освіти. Більше того, фактично розпочався процес переходу до політехнічної освіти, який невдовзі був оголошений стратегічною метою.

На думку В. Лук'янової [5], у ході підготовки інженерів було реалізовано принцип монізму, принцип поєднання теоретичного і практичного навчання, розумової та фізичної праці, принцип прагматизму, принцип єдності та наступності системи освіти, принцип безперервності та різноманітності освіти, принцип інтеграції вищої технічної освіти з наукою і виробництвом; водночас, не було запроваджено принципів демократизму, доступності для кожного громадянина вищої технічної освіти та рівності умов кожної людини для повної реалізації її здібностей, принципу незалежності освіти від політичних партій і громадських організацій, принципу пріоритетності загальнолюдських духовних цінностей і гуманізму, принципу поєднання державного управління і громадського самоврядування.

Концептуальні погляди прихильників “матеріального” напряму розвитку освіти несли в собі позитивні, доцільні ідеї, які були особливо актуальними і корисними для відбудови та подальшого становлення залізничного транспорту в Україні.

Важливим етапом реформування залізничної галузі слід вважати 1922 р., коли Україна увійшла до складу СРСР. Наявність єдиної держави передбачала і єдину мережу залізничного сполучення, що передбачало уніфікацію системи шляхів сполучення, підготовки кадрів, засобів комунікації.

У 1930 р. було відкрито Дніпропетровський інститут інженерів транспорту (далі – ДІТ), сьогодні Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, що стало переломним моментом у підготовці фахівців залізничного транспорту на теренах України. Першими студентами стали учні технікумів та студенти Київського політехнічного інституту. Уже в 1935 р. ДІТ визнається центральними освітянськими органами як один із найкращих вузів СРСР [2]. У середині 30-х рр. минулого століття в ДІТі була створена окрема кафедра “Залізниця”, на якій основним навчальним курсом був “Загальний курс залізниць”. Ще з жовтня 1937 р. ДІТ отримав дозвіл на видання збірника наукових праць, що значною мірою сприяло високому рівню підготов-

ки кадрів. Водночас при науково-дослідному секторі інституту були створені енергетичний та колійно-будівельний відділи.

Водночас українська модель освіти мала певні недоліки, до яких слід віднести: низький рівень загальноосвітньої підготовки у школах учнівства і професійних школах, що призводило до відриву середньої школи від вищої; слабкий рівень теоретичної підготовки у вищих навчальних закладах та ряд інших [4].

На етапі соціалістичної індустріалізації, що було закладено в суть політики 20–30 рр. ХХ ст., постала проблема невідповідності між темпами підготовки кваліфікованих кадрів залізничної галузі, яка вимагала становлення і розвитку, та її потребами. Ця проблема вимагала свого вирішення особливо після утворення СРСР, що принциповим чином змінювало як завдання галузі, так і шляхи реалізації, коли розвернулося масштабне промислове будівництво. Новозбудовані заводи та фабрики потребували доставки сировини, причому кардинальним чином зросли відстані, на які вироблена продукція повинна була транспортуватися. Зріс і обсяг пасажироперевезень.

На цей час набуло практики технічне навчання без відриву від виробництва. Його перевагою було підготовка нових робітників, перепідготовка вже працюючих спеціалістів з урахуванням вимог тогочасних технічних досягнень. Так у 1931 р. була встановлена єдина система робочого навчання без відриву від виробництва. Вона складалася із таких основних ланок: вступні курси знайомили нових робітників із основами спеціальності, давали їм елементарні навички роботи; виробничо-політехнічні курси готували робітничі кадри масової кваліфікації 3–4-го розрядів та давали загальну початкову освіту; робоча технічна школа займалася підготовкою робочих середньої і вищої кваліфікації та молодшого технічного персоналу й одночасно підвищенням загальноосвітнього рівня в обсязі програми семирічної школи [10].

Нестача кваліфікованих технічних і керівних кадрів, що відчувалася протягом цього часу, особливо загострилася у вирішальний період індустріалізації. У роки першої п'ятирічки лише промисловість потребувала 435 тис. інженерів та техніків, а в 1930 р. їх було всього 51,5 тис. [10]. Перебудова загальної системи вищої, середньої та професійної освіти породила стрімкий розвиток на початку 30-х рр. навчальних закладів, у першу чергу професійного спрямування, зростання кількості учнів та студентів. У 1932/33 н. р. кількість вищих навчальних закладів перевищила рівень 1925/26 н. р. в 5,7 раза, а мережа середніх спеціальних закладів – у 3,6 раза; кількість тих, хто навчався, зросла, відповідно, у 3 і 4 рази.

У роки першої п'ятирічки були створені ВНЗ і факультети, а також спеціальні середні навчальні заклади нових профілів, зокрема такі, що готували спеціалістів для залізничного транспорту. Важливу роль в освітньому процесі відіграли постанови, спрямовані на подальший розвиток й удосконалення роботи вищої школи, такі як постанова “Об установлении единой системы промышленно-технического образования” від 11 вересня 1929 р., “О подготовке технических кадров для народного хозяйства Союза ССР” від 13 січня 1930 р. та “О реорганизации высших учебных заведений, техникумов и рабочих факультетов” від 23 червня 1930 р. Значна увага в цих постановах приділялася підготовці науково-педагогічних кадрів через аспірантуру.

Таким чином, аналіз історичного досвіду періоду дав нам змогу узагальнити такі базові положення підготовки фахівців залізничного транспорту на досліджуваному історичному етапі (20–30-ті рр. минулого століття):

- період 20–30-х рр. ХХ ст. у залізничній галузі характеризувався зростанням швидкостей руху рухомого складу та обсягом вантажоперевезень, переходом на використання тепловозів і локомотивів на електричній тязі. Водночас ситуація, що була наявна в 20–30-х рр. минулого століття, нагадувала сучасний стан залізничного транспорту, коли починають впроваджуватися якісно нові види транспортних і пасажирських перевезень;

- у цей період актуалізувалась проблема підготовки фахівців, здатних забезпечити ефективну роботу складного інноваційного обладнання та його обслуговування;

- серед завдань професійної педагогіки щодо мети, завдань і принципів підготовки інженерів в Україні в період 20–30-х рр. ХХ ст., залізничному транспорту приділялась основна увага. Аналогічна ситуація склалася і на початку ХХІ ст., коли в нашій країні занепав ряд галузей виробництва, а залізничний транспорт вимагає підтримки його безперебійної роботи;

- деякі уроки можна отримати на основі аналізу американської моделі освіти 20–30-х рр. минулого століття, яка базувалася на матеріальному концептуальному підході й ідеях прагматизму, однак давала змогу мобілізувати ресурси і в стислі терміни досягти конкретного практичного результату;

- аналогічними до певної міри в сучасному та досліджуваному періодах є домінування вузькопрофільної підготовки спеціалістів, однак сьогодні цій тенденції протидіють потужні інтеграційні процеси у професійній освіті;

- позитивний та негативний досвід перебудови системи вищої освіти на зразок професійно-технічних навчальних закладів доцільно використати на сучасному етапі, коли кількість фахівців з вищою освітою має проблеми з працевлаштування, тоді як катастрофічно не вистачає висококваліфікованих робітників;

- досвід 20–30-х рр. ХХ ст. показує, що ліквідація університетів і реорганізація спеціальних вищих навчальних закладів завдали великої шкоди освітньому процесу, і негативні наслідки таких дій відчувалися протягом тривалого часу, тому доцільно ґрунтовно переглянути шляхи реорганізації вищої освіти сьогодні з урахуванням досвіду досліджуваного періоду;

- аналогії у чинниках зовнішнього впливу на професійну підготовку фахівців залізничного транспорту простежуються ще й в одному аспекті: етап реформування залізничної галузі у 1922 р., коли Україна увійшла до складу СРСР і наявність єдиної держави передбачала і єдину мережу залізничного сполучення, що було пов'язане із уніфікацією системи шляхів сполучення, підготовкою кадрів, засобів комунікації. У 1991 р. ситуація повторилася, але у зворотному порядку, оскільки єдина система союзної галузі розпалася і Україні довелося реорганізувати власну систему залізничних сполучень;

- актуальною на сучасному етапі, як і в 20–30-х рр. минулого століття, є проблема невідповідності між вимогами підготовки кваліфікованих кадрів залізничної галузі, відповідно до її розвитку, та реальним станом підготовки фахівців у навчальних закладах;

– історичні освітні паралелі спостерігаються внаслідок перебудови загальної системи освіти, коли стрімкий розвиток навчальних закладів привів до значного зростання кількості учнів та студентів, як і в досліджуваний період, сьогодні ця проблема вимагає ретельного вивчення для ефективного планування професійної освіти та прогнозування розподілу кадрів;

– аналогії у розвитку самої залізничної галузі зумовлюють аналогії і у професійній підготовці майбутніх залізничників: це передусім створення навчальних закладів нових профілів.

**Висновки.** Таким чином, як і в досліджуваний період, на сучасному етапі постає завдання докорінної перебудови організації діяльності залізничної галузі та, відповідно, реформування професійної підготовки фахівців. На нашу думку, аналіз та використання досвіду досліджуваного періоду може сприяти оптимізації й ефективному розвитку системи професійної підготовки майбутніх фахівців залізничного профілю. До подальших напрямів дослідження відносимо порівняльний аналіз протягом ХХ ст. вимог та еволюції моделі інженера, зокрема залізничного транспорту.

#### **Список використаної літератури**

1. Гринько Г.Ф. Очерки советской просветительной политики / Г.Ф. Гринько. – Харьков, 1923. – 78 с.
2. Куліш А.І. Легенди ДПТУ / А.І. Куліш. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трасп. ім. акад. В. Лазаряна, 2005. – 460 с.
3. Курносів Ю.О. У навчанні та праці: Підготовка кадрів інтелігенції в Українській РСР / Ю.О. Курносів, А.Г. Бондар. – К. : Наукова думка, 1964. – 343 с.
4. Липинський В.В. Концепція та модель освіти в УСРР у 20-ті рр. / В.В. Липинський // Історичний науковий журнал. – К. : Наукова думка, 1999. – № 5 (428). – С. 3–15.
5. Лук'янова В.А. Мета, завдання і принципи інженерної підготовки в Україні (20–30 рр. ХХ ст.) / В.А. Лук'янова // Гуманізація навчально-виховного процесу : зб. наук. пр. / за заг. ред. В.І. Сипченка. – Слов'янськ : Видавничий центр СДПУ, 2006. – Вип. XXXIII. – С. 164–169.
6. Мірошніченко М.І. Вища школа Радянської України в 1920–1928 рр.: Проблеми розвитку, досвід, уроки : автореф. дис. ... канд. іст. наук : спец. 07.00.01 “Історія України” / М.І. Мірошніченко. – К., 1993. – 16 с.
7. Ряппо Я.П. Развитие и современное состояние украинской системы народного просвещения / Я.П. Ряппо // Педагогическая энциклопедия. – 2-е изд. – М. : Работник просвещения, 1929. – Т. 3. – С. 573–604.
8. Ряппо Я.П. Реформа высшей школы на Украине в годы революции (1920–1924 гг.) / Я.П. Ряппо // Сборник статей и докладов. – Харьков, 1925. – С. 5.
9. Создание фундамента социалистической экономики в СССР (1926–1932 гг.). Серия книг “История социалистической экономики СССР” : в 7 т. – М. : Наука, 1977. – Т. 3. – 535 с.
10. Студент революції. – 1922. – № 1. – С. 6.
11. Глаустерн О. Університет чи інститут / О. Глаустерн // Наука і освіта. – 1929. – 10 березня.

*Стаття надійшла до редакції 04.02.2013.*

**Шаргун Т.А. Особенности подготовки специалистов железнодорожного транспорта на Украине в 20–30-х гг. XX ст.**

*Статья посвящена анализу состояния и способов подготовки инженеров железнодорожного транспорта Украины на этапе 20–30-х гг. XX ст., выявлению позитивного и негативного исторического опыта, который можно учесть при решении современных задач реформирования системы высшего железнодорожного образования в Украине. Выявлено особенности подготовки специалистов железнодорожного транспорта в 20–30-х гг. XX ст. и обобщено их опыт в базовых положениях для использования на современном этапе.*

**Ключевые слова:** *система образования в Украине в период 20–30-х гг. XX ст., железнодорожный транспорт, специалист железнодорожного профиля, профессиональная подготовка, позитивный и негативный исторический опыт.*

**Shargun T.O. Peculiarities of railway transport specialists' training in Ukraine in the 20s – 30s of XX century**

*The article is dedicated to analysis of the condition and methods of railway transport engineers' training in Ukraine in period of the 20s – 30s of XX century, and to exposing of positive and negative historical experience which is possible to take into account by decision of modern problems of reformation system of the higher railway education in Ukraine. The particularities of railway transport specialists training are exposed in the 20s – 30s of XX century and generalized their experience in the base positions for modern stage using.*

**Key words:** *the system of education in Ukraine in period of the 20s – 30s of XX century, railway transport, specialist of the railway profile, professional training, positive and negative historical experience.*