

Dr inż. Tibor Zsákai
Adiunkt uniwersytecki, konsultant MÁV SA

SZKOLENIE SPECJALISTÓW KOLEJOWYCH NA WĘGRZECH

SPIS TREŚCI

1. Rozwój kolei węgierskich
2. Szkolenie specjalistów w przeszłości
3. Szkolenie specjalistyczne po 1945 roku
4. Transformacja systemu kolejowego w 1990 roku
5. Obecna sytuacja w szkoleniu
6. Podsumowanie

STRESZCZENIE

Szkolenie specjalistów kolejowych na Węgrzech jest niemal tak stare, jak historia transportu kolejowego. Transport kolejowy jako gałąź przemysłu miał ogromny wpływ na rozwój gospodarczy na Węgrzech. Po rewolucji i wojnie wyzwolenczej w latach 1848–1849, a szczególnie w 1867 roku po utworzeniu Monarchii Austro-Węgierskiej, rozpoczęła się pociągowa industrializacja, a zwłaszcza gwałtowny rozwój przemysłu kolejowego. Pojawiło się znaczne zapotrzebowanie na specjalistów, co spowodowało potrzebę instytucjonalizacji kształcenia.

1. ROZWÓJ KOLEI WĘGIERSKICH

Budowa węgierskiej sieci kolejowej rozpoczęła się w 1844 roku. W dniu 15 lipca 1846 roku otwarto pierwszą linię kolejową z trakcją parową pomiędzy miastami Pest (Budapeszt) i Vác (rys. 1). W następnych latach nastąpił szybki rozwój budownictwa kolejowego na Węgrzech.



Rys. 1. Otwarcie linii kolejowej Pest-Vác

Pierwszą w Europie politykę transportową stworzył hrabia István Széchenyi (1791–1860), minister robót publicznych i transportu w pierwszym niezależnym rządzie węgierskim (1848 r.), rysunek 2.



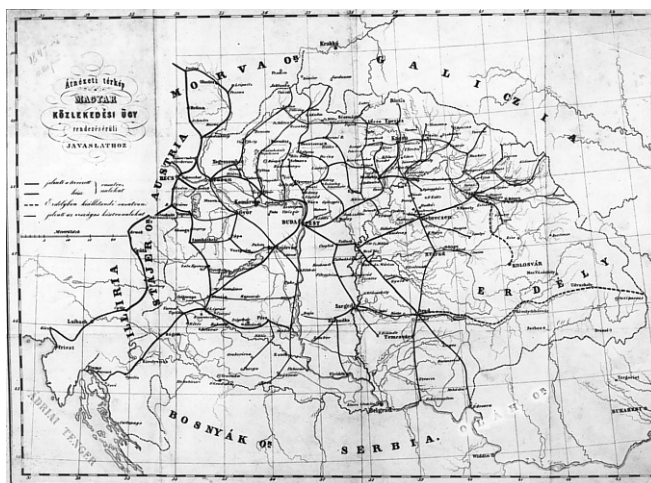
Rys. 2. Hrabia István Széchenyi

Polityka transportowa Széchenyi została skonkretyzowana w Ustawie XXX z 1848 r., przyjętej przez parlament w dniach 7–8 kwietnia 1848 r. W dokumencie sformułowano następujące, aktualne do dziś założenia:

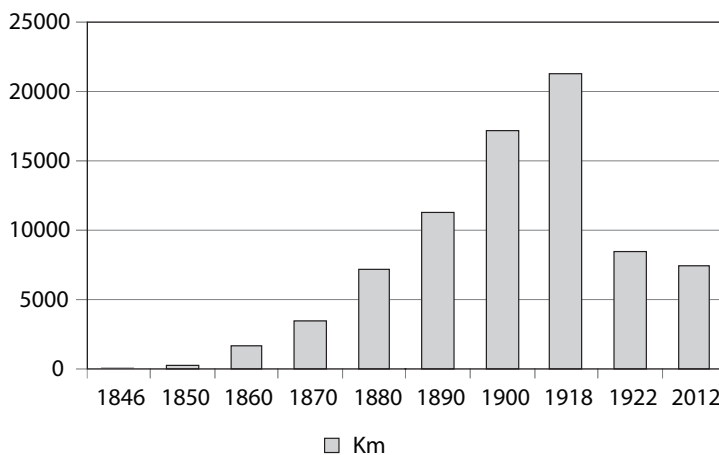
- w celu rozwoju krajowego handlu i przemysłu, powinny być zapewnione tanie środki transportowe,
- transport powinien być traktowany jako jeden system, wyznaczanie poszczególnych tras musi następować w sposób skoordynowany,

- rozwój transportu powinien odbywać się zgodnie z zasadami rozwoju miast i obszarów regionalnych,
- wszystkie środki transportu (linie kolejowe, tabor) powinny znajdować się pod nadzorem państwa.

Realizacja koncepcji Széchenyi uruchomiła ogromną falę budowy kolei i przez kilkadziesiąt lat wybudowano całą sieć kolejową Kotliny Karpackiej (rys. 3, 4).



Rys. 3. Plan rozwoju kolei w granicach historycznych Węgier przedstawiony przez hrabiego Istvána Széchenyi



Rys. 4. Długość eksploatowanych linii kolejowych Węgier¹

¹ Dzisiejsze Węgry powstały w 1920 roku na mocy Wersalskiego Traktatu Pokojowego

Razem z wielkim budownictwem kolejowym powstawał węgierski przemysł kolejowy. W 1869 roku rozpoczęła się nacjonalizacja prywatnych firm kolejowych oraz tworzenie Węgierskich Królewskich Kolei Państwowych, poprzednika MÁV. Pierwsze przedsiębiorstwa produkujące pojazdy powstały już na początku budowy kolei.

W 1845 roku Abraham Ganz założył firmę Ganz i Co. „Odlewnictwo i Wytwórnia maszyn” S.A. W 1868 roku otwarto kolejne zakłady przemysłowe pod nazwą „Węgiersko-belgijska spółka budowy maszyn przemysłu stocznioowego” oraz „Szwajcarsko-węgierska fabryka pojazdów kolejowych”. W 1870 roku państwo przejęło te dwie firmy i utworzyło Fabrykę Maszyn i Pojazdów Węgierskich Królewskich Kolei Państwowych. W 1880 roku dołączyły do niej Węgierskie Królewskie Fabryki Żelaza Diósgyőr. Powstała firma o dużym potencjale produkcji pojazdów i konstrukcji stalowych. W 1897 roku została założona w Győr Węgierska Fabryka Wagonów i Maszyn Raba. Zakłady produkcyjne stali produkowały szyny i inne części składowe z żelaza i stali na potrzeby infrastruktury. Wybudowano zakłady napraw taboru szynowego, bardzo potrzebne w eksploatacji kolei.

2. SZKOLENIE SPECJALISTÓW W PRZESZŁOŚCI

Równoległe z rozwojem przemysłu kolejowego i eksploatacji kolei utworzono system profesjonalnego szkolenia. Do 1945 roku wykwalifikowanych pracowników szkolono głównie w zakładach przemysłowych. Do szkolenia pracowników kolejowych Państwo utworzyło nową instytucję, „Kursy Szkoleniowe Specjalistów Kolejowych” (obecnie MÁV Baross Gábor Centrum Edukacji, rysunek 5).



Rys. 5. Budynek Centrum Edukacji MÁV

Uroczyste otwarcie pierwszego Kursu Szkoleniowego Specjalistów Kolejowych odbyło się ponad 120 lat temu, 3 września 1887 roku. Otwarcia dokonał osobiście Gábor Baross, ówczesny minister Robót Publicznych i Transportu. W 1891 roku pierwszy pełny

kurs specjalistów kolejowych ukończyło 218 osób. Zostali przeszkoleni przede wszystkim fachowcy ruchu i handlu. Od 1945 roku instytucja rozszerzyła swoją działalność i prowadzi kształcenie zawodowe niemal dla wszystkich branż kolejowych. Od 1945 roku do dziś ponad 12 000 absolwentów zdobyło kwalifikacje specjalistów kolejowych (tablica 1).

Tablica 1

Liczba absolwentów kształcenia specjalistycznego

Lp.	Profil kształcenia	Liczba absolwentów
1.	Ruch, handel	10 112
2.	Sygnalizacja i telekomunikacja	605
3.	Utrzymanie i budowa torów	1928
4.	Mechanika i trakcja	878
5.	Ogólne	1492

Warunkiem rekrutacji do szkoły Centrum Edukacji MÁV jest matura i kilkuletnie doświadczenie praktyczne. Szkolenie trwa 1 rok, a uzyskane tu kwalifikacje są traktowane jako wykształcenie wyższe. Przed 1945 r. nie istniało specjalne kolejowe szkolenie inżynierów. Inżynierowie pochodzili z Uniwersytetu Technicznego w Budapeszcie, zazwyczaj z grupy inżynierów geodezji.

3. SZKOLENIE SPECJALISTYCZNE PO 1945 ROKU

Po II wojnie światowej powstał system instytucji publicznych kształcenia zawodowego. W publicznym systemie kształcenie specjalistyczne odbywało się w szkołach, a w dziedzinach specjalistycznych zawodowych – w instytucjach zawodowych korporacyjnych. Średnie wykształcenie zawodowe można było uzyskać w technikach. Do 1970 roku działały następujące technika kolejowe:

1. Technikum Budowy i Utrzymania Torów Kolejowych,
2. Technikum Ruchu Kolejowego,
3. Technikum Kolejowej Inżynierii Technicznej.

W 1970 roku technika te zostały zamknięte. Nadal dobrze działało szkolenie kolejowych specjalistów, które w 1963 roku zostało rozszerzone o budowę i utrzymanie torów, sygnalizacji i łączności, mechanikę i trakcję. W szkolnictwie wyższym w Uniwersytecie Technicznym w Budapeszcie utworzono katedry prowadzące specjalizację kolejową. W 1968 roku w Győr założono Wyższą Szkołę Transportu i Telekomunikacji (od 2002 roku Uniwersytet im. Istvána Széchenyi), gdzie są kształceni inżynierowie różnych służb kolejowych. Sekwencyjny system szkolenia, zapewniający możliwość kariery na różnych stanowiskach, przedstawiono w tablicy 2.

Tablica 2

System szkolenia kolejowego przed rokiem 1990

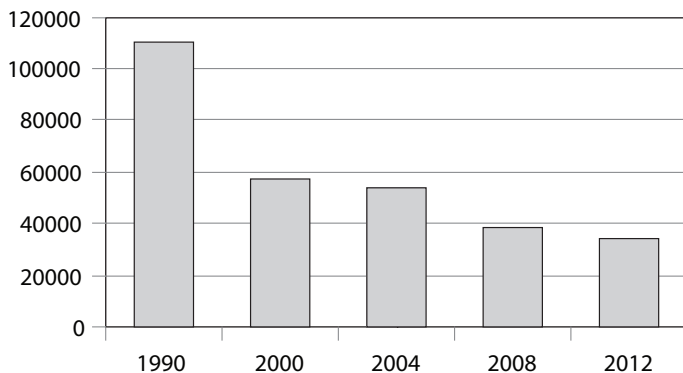
Stanowisko	Szkoła zasadnicza	Szkoła zawodowa	Technikum	Centrum Edukacji MÁV	Szkoła wyższa	Uniwersytet
Robotnik przyuczony						
Robotnik wykwalifikowany						
Technik brygadzysta						
Toromistrz, mistrz srk, dyżurny ruchu, maszynista itd.						
Projektant, inżynier eksploatacyjny						
Menedżerowie średniego szczebla						
Inżynier badań						
Kierownik wyższego szczebla						

System zaczął się rozpadać w 1970 roku, gdy technika przekształciły się w szkoły zawodowe. Programy edukacyjne uległy zmianie po 1990 roku i przestało istnieć specjalistyczne kształcenie kolejowe. Podobnie został przekształcony system edukacji wyższej. Szkoły wyższe połączono z uniwersytetami lub przekształcono w uniwersytet, jak na przykład Wyższą Szkołę Transportu i Telekomunikacji w Győr. W uniwersytetach jest prowadzone szkolenie ogólne, więc młodzi inżynierowie po studiach powinni zostać przeszkoleni i przygotowani do samodzielnych zadań na kolei.

4. TRANSFORMACJA SYSTEMU KOLEJOWEGO W 1990 ROKU

Zapotrzebowanie na specjalistów kolejowych zaczęło gwałtownie maleć w 1990 roku, ze względu na racjonalizację zatrudnienia w spółkach kolejowych. W latach 1990–1995 około 25–30% liczby pracowników MÁV przeniesiono do 140 spółek. Obecnie MÁV przekształcił się w grupę spółek, m.in. przewozy osobowe, trakcja i remont taboru utworzyły samodzielne spółki, będące filiami MÁV S.A. Infrastruktura należy obecnie do MÁV S.A., natomiast przewozy towarowe zostały sprywatyzowane. Zmianę liczby pracowników grupy spółek MÁV przedstawiono na rysunku 6.

Grupa spółek MÁV składa się obecnie z około 40 spółek, których właścicielem jest MÁV, liczba pracowników grupy wynosi około 1/3 liczby z 1990 roku. Obecnie na kolejach węgierskich 116 firm ma licencję wymaganą do prowadzenia działalności kolejowej; są to przeważnie firmy przemysłowe lub inne podmioty gospodarcze, do których zalicza się nawet firmy eksploatujące koleje wąskotorowe.



Rys. 6. Zmiana liczby pracowników grupy spółek MÁV w latach 1990–2012

Krajową licencję pasażerską i towarową ma około 30 firm kolejowych; do największych z nich należy grupa spółek MÁV, Kolej Győr – Sopron – Ebenfurt i Rail Cargo Hungaria. Kolej wraz z firmami obsługującymi zatrudnia łącznie około 55 000 pracowników. Radykalna redukcja zapotrzebowania na specjalistów sektora kolejowego ma wpływ na kształcenie zawodowe.

5. OBECNA SYTUACJA W SZKOLENIU

Obecnie kolejowe szkolenie zawodowe odbywa się w dwóch obszarach:

- w publicznym systemie oświaty,
- w Centrum Edukacji MÁV im. Gábora Barossa.

Schemat systemu szkolenia przedstawia tablica 3. Absolwenci z publicznego systemu szkolenia odbywają dalsze kolejowe kształcenie zawodowe w MÁV i tym samym, kształcenie zawodowe stało się dwuetapowe.

Kluczowym problemem obecnego systemu szkolenia jest to, że edukacja publiczna nie zapewnia natychmiast gotowych do pracy, w pełni wykształconych specjalistów kolejowych, więc MÁV musi utrzymać dobrze zorganizowane Centrum Edukacyjne. W edukacji dyplomowej mocno odczuwa się wady Procesu Bolońskiego. Niedostatek inwestycji kolejowych, niskie wydatki na eksploatację kolei, zły stan techniczny i warunki pracy nie są zbyt atrakcyjne dla młodych absolwentów, dlatego istnieje stały niedobór inżynierów w MÁV.

Tablica 3

Obecny system kształcenia kolejowego MÁV

Szkolenie Stanowisko	Szkolenie publiczne					Szkolenie MÁV			
	Podstawowe	Robotnik wykwalifikowany	Matura	Uniwersytet	Kształcenie podyplomowe	Robotnik wykwalifikowany	Szkolenie kolejowo-zawodowe	Kształcenie specjalistów kolejowych	Kształcenie podyplomowe
Robotnik przyuczony	■								
Robotnik wykwalifikowany	■	■				■			
Technik, brygadzysta	■	■	■			■	■		
Torowca, mistrz srk, dyżurny ruchu, maszynista itd.	■	■	■			■		■	
Projektant, inżynier eksploatacyjny	■	■	■	■		■	■	■	■
Menedżerowie średniego szczebla	■	■	■	■		■	■	■	■
Inżynier badań	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Kierownik wyższego szczebla	■	■	■	■	■	■	■	■	■

5.1. Edukacja publiczna

Transport kolejowy uzyskuje specjalistów z edukacji publicznej w następujących:

1. Instytucje szkolenia zawodowego – (szkoły zawodowe) prowadzą ogólne szkolenia zawodowe, bez specjalizacji kolejowej. Absolwenci tych szkół mogą zdobyć specjalistyczną wiedzę kolejową w systemie edukacji MÁV, w akredytowanych i innych formach kształcenia.
2. Uniwersyteckie szkolenia:
 - szkolenia ogólne w grupach zawodowych, nie wymagających specjalistycznej wiedzy kolejowej, jak np. prawnicy ekonomiści, logistycy itp.; niektóre uniwersytety prowadzą specjalne kształcenie kolejowe,
 - edukacja zapewniająca wiedzę kolejową.

Wiedzę kolejową zapewniają następujące uniwersytety:

- Uniwersytet Techniczny i Nauk Ekonomicznych w Budapeszcie,
- Uniwersytet im. Istvána Széchenyi w Győr,
- Uniwersytet w Peczu.

Uniwersytet Techniczny i Nauk Ekonomicznych w Budapeszcie

W 2011 r. Uniwersytet zatrudniał 1160 wykładowców i kształcił 24 000 studentów. Poprzednikiem Uniwersytetu był Institutum Geometricum, oficjalnie założony 30 sierpnia 1782 roku. Institutum Geometricum był pierwszą w Europie cywilną instytucją szkolenia inżynierów w zakresie nauk technicznych, 12 lat wcześniej niż we francuskiej École Polytechnique (1794). Od 1 stycznia 2000 roku uniwersytet ma nową nazwę: Uniwersytet Techniczny i Nauk Ekonomicznych w Budapeszcie (rys. 7).

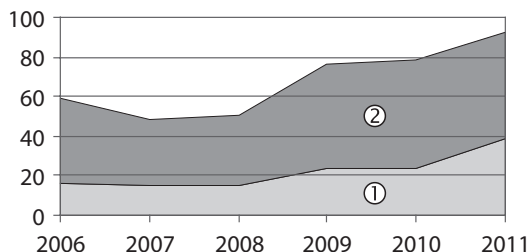


Rys. 7. Budynek Uniwersytetu Technicznego i Nauk Ekonomicznych w Budapeszcie

Tematyczne szkolenia kolejowe prowadzą następujące wydziały i katedry:

- **Wydział Inżynierii Lądowej**, rok założenia 1782:
 - Katedra Budownictwa Drogowego i Kolejowego,
 - Katedra Mostów i Konstrukcji.
- **Wydział Inżynierii Transportowej i Pojazdów**, rok założenia 1951:
 - Katedra Automatyki i Transportu,
 - Katedra Ekonomiki i Transportu, Katedra Eksploatacji Transportu,
 - Katedra Pojazdów Kolejowych i Analiz Systemu Pojazdów.

Od 2007 roku wskutek znacznego rozwoju budowy autostrad, wzrosło zainteresowanie inżynierią lądową, co znajduje odzwierciedlenie w zwiększającej się liczbie absolwentów w specjalności dróg publicznych. W specjalności kolejowej następuje powolny wzrost, jednak tylko 30–40% absolwentów próbuje znaleźć pracę w MÁV (rys. 8). Uniwersytet prowadzi edukację BSc² i MSc.

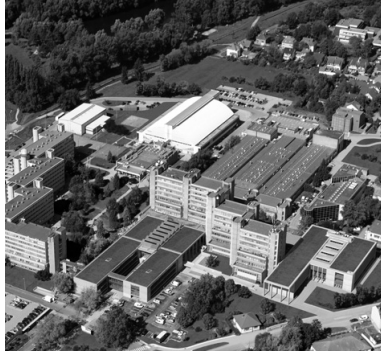


Rys. 8. Absolwenci inżynierowie Uniwersytetu Technicznego i Nauk Ekonomicznych w Budapeszcie w latach 2006 – 2011: 1) kolej, 2) drogi publiczne

² BSc, MSc: Bachelor of Science (studia licencjackie), Master of Science (studia magisterskie) [red.].

Uniwersytet im. Istvána Széchenyi w Győr

W 2008 roku uniwersytet zatrudnił 603 wykładowców, w 2010 roku kształcił 10 786 studentów (rys. 9).

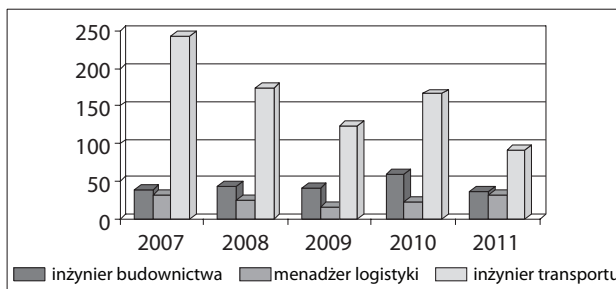


Rys. 9. Uniwersytet im. Istvána Széchenyi w Győr

Bezpośrednim poprzednikiem Uniwersytetu była założona w 1968 roku Wyższa Szkoła Transportu i Telekomunikacji, kształcąca inżynierów infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Od 1986 roku instytucja otrzymała imię „największego Węgra”, Istvána Széchenyi (rys. 10). Na przełomie tysiąclecia stworzono uczelnię, która dzięki liczbie studentów, dobrej kadrze dydaktycznej, różnorodności oferty szkolenia uzyskała w dniu 1 stycznia 2002 roku status uniwersytecki. Na uczelni tematyczne szkolenia kolejowe odbywają się w następujących katedrach:

- Katedra Automatyki,
- Katedra Budowy Transportu i Inżynierii Miejskiej,
- Katedra Transportu,
- Katedra Pojazdów Drogowych i Kolejowych,
- Katedra Przewozów i Logistyki,
- Katedra Konstrukcji Budowli.

Uniwersytet prowadzi edukację BSc i MSc. Dane z ostatnich pięciu lat wskazują wyraźnie, że liczba wyszkolonych w uczelni specjalistów maleje.



Rys. 10. Absolwenci specjaliści transportu Uniwersytetu im. Istvána Széchenyi w latach 2007 – 2011

Uniwersytet w Peczu

W 1970 roku założono na prawach szkoły wyższej Wydział Inżynierii im. Pollacka Mihály, 1 lipca 1995 roku został on połączony z Uniwersytetem im. Janusa Pannoniusa, a później z Uniwersytetem w Peczu. Od 2004 roku jest wydziałem tego uniwersytetu. Edukacja odbywa się w 4 instytutach i 19 katedrach. Szkolenie kolejowe jest prowadzone przez Zawodowy Instytut Budownictwa w Katedrze Geodezji i Techniki Sanitarnej w specjalności inżynierii lądowej (projektowanie, budowa, utrzymanie torów kolejowych), rysunek 11.

W 2011 roku w specjalności Inżynieria Lądowa akredytowano kurs specjalistyczny „Inżynieria Infrastruktury Transportowej”. We wrześniu 2012 roku rozpoczęło się szkolenie inżynierów infrastruktury transportowej w zakresie BSc i MSc.



Rys. 11. Wydział Inżynierii im. Pollacka Mihály Uniwersytetu w Peczu

5.2. Szkolenie kolejowe MÁV

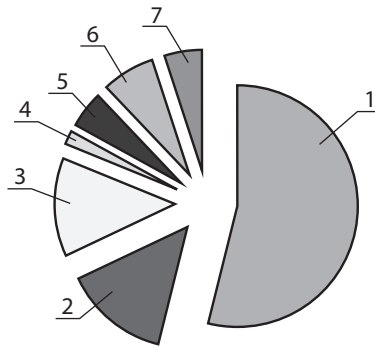
Instytucjonalne szkolenie w przedsiębiorstwie zapewnia prestiżowe Centrum Edukacji MÁV im. Barossa Gábora (BGOK), nie tylko dla pracowników grupy MÁV, ale dla całego sektora kolejowego. Odwrót z powodu warunków rynkowych od publicznego zawodowego szkolenia kolejowego i przekształcenie go w edukację licencjacką w myśl Procesu Bolońskiego, zaowocowało tym, że BGOK stał się niezastąpioną placówką w szkoleniu pracowników kolejowych. Głównymi obszarami szerokiego spektrum działalności Centrum są:

- zaawansowane szkolenie kolejowe (szkolenia specjalistów kolejowych) w zakresie infrastruktury kolejowej, przewozów pasażerskich, przewozów towarowych, służb lokomotywowych, utrzymania lokomotyw, serwisu technicznego wagonów (kierownicy jednostek wykonawczych);
- akredytowane kolejowe szkolenie zawodowe specjalne, jak np. kursy spawalnicze, szkolenie operatorów maszyn ciężkich itp.;
- szkolenia zawodowe kolejowe dla głównych służb kolejowych (kształcenie zawodowe robotników wykwalifikowanych, szkolenie techników); szkolenie we własnych

bazach szkoleniowych i współpraca z państwowymi instytucjami edukacji; szkolenie i doksztalcanie maszynistów na nowoczesnych symulatorach;

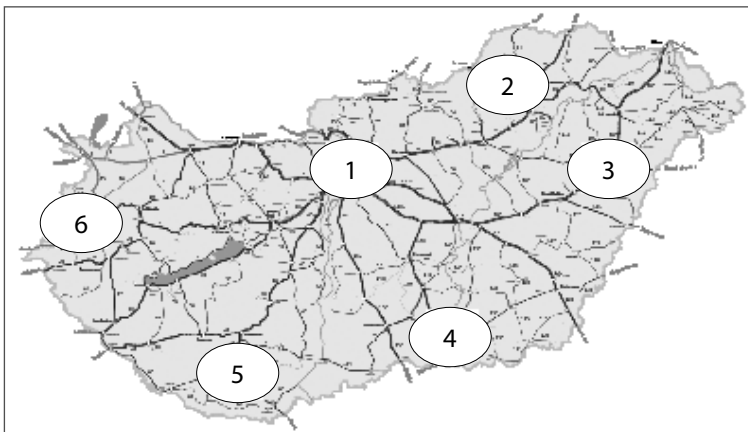
- funkcjonalne szkolenia zawodowe dla służb w zakresie różnych działań, doksztalcanie zawodowe, treningi;
- szkolenia językowe i informatyczne dla całego sektora kolejowego;

Tematyczną strukturę szkoleń BGOK w ciągu ostatnich 10 lat według liczby uczestników (74 267 osób) pokazano na rysunku 12.



Rys. 12. Działalność edukacyjna BGOK w latach 2002–2011: 1) kolejowe 54%, 2) informatyka 14%, 3) inne 13%, 4) języki obce 2%, 5) akredytowane 5%, 6) funkcjonalne 7%, 7) trening

Szkolenia są organizowane w sześciu regionach (rys. 13). Każda jednostka regionalna ma nowoczesne, w pełni wyposażone zaplecze szkoleniowe, warsztaty edukacyjne, laboratoria, tematyczne narzędzia symulacyjne i zakwaterowanie.



Rys. 13. Regionalne Centra Edukacji MÁV na Węgrzech:
1) Budapeszt, 2) Miskolc, 3) Debrecen, 4) Szeged, 5) Pécs, 6) Szombathely

5.3. Program absolwentów stażystów MÁV

W 2005 roku MÁV uruchomił program rozwoju zasobów ludzkich (program absolwentów stażystów), którego podstawowym zadaniem jest uzyskanie specjalistów nowej generacji i kształtowanie zaangażowania młodych pracowników w działalność firmy. Program ma wielkie znaczenie dla grupy MÁV, gdyż w warunkach coraz bardziej ogólnego kształcenia, przyczynia się do integracji absolwentów, a także do uzupełniania przez nich brakującej wiedzy praktycznej w trakcie zorganizowanych i kontrolowanych szkoleń. Elementami programu stażystów są:

1. Cykl rekrutacja i selekcja (wybór właściwych specjalistów)

Rekrutacja i selekcja uczestników szkoleń są koordynowane centralnie przez dyrekcję zasobów ludzkich. Podczas wieloetapowego procesu selekcji jest możliwe wybranie kandydatów najbardziej odpowiednich dla przyszłego pracodawcy. Selekcja obejmuje następujące **fazy wyboru**:

- Przy ocenie potrzeb należy określić liczbę młodych profesjonalistów, ich wykształcenie, przyszłe stanowisko oraz zakres i miejsce pracy.
- Poszukiwanie kandydatów na krajowych targach pracy, na stronie internetowej MÁV i na stronach internetowych poszukiwania pracy.
- Wstępna klasyfikacja, którą wykonuje biuro zasobów ludzkich na podstawie otrzymanych życiorysów.
- Wywiad – dalsze zawężenie liczby kandydatów; dodatkowo, zarówno kandydat, jak i pracodawca mają okazję, aby uzyskać pierwsze wrażenie i wymienić informacje zwłaszcza na temat kompetencji wymaganych na przyszłym stanowisku pracy.
- Po wywiadach wybrani kandydaci wypełniają testy umiejętności w celu przedstawienia obrazu osobistych kompetencji.
- Na podstawie wizerunku kandydatów profesjonalny menedżer (pracodawca) podejmuje decyzję o zatrudnieniu. Na jej podstawie służba zasobów ludzkich powiadamia kandydata o decyzji i dalszych etapach procesu rekrutacji (badania lekarskie, umowa o pracę, niezbędne dokumenty itp.). Służba zasobów ludzkich przekazuje dane osoby, która będzie się kontaktować z kandydatem w sprawie przyjęcia do pracy.

2. Cykl przyjęcia do pracy (sprawy pracy, administracja)

Na tym etapie przeprowadza się badania lekarskie kandydatów do zawodu, określa się miejsca pracy kandydatów oraz ich wynagrodzenie, zawiera umowy o pracę.

3. Cykl integracji / szkolenia (integracja specjalistów przyjętych do organizacji)

Proces integracji koordynuje służba zasobów ludzkich. Szkolenie zawodowe, w celu zapewnienia specjalistycznej wiedzy teoretycznej i praktycznej jest obowiązkiem pracodawcy. Proces integracji / szkolenia trwa w zależności od specjalizacji zawodowej od jed-

nego roku w służbach: obiektów torowych i utrzymania, srk, innych specjalnościach zawodowych (np. finanse, inwestycje, zasoby ludzkie), do trzech lat w służbie ruchu.

Stażyści otrzymują opis stanowiska pracy w zależności od specjalności. W procesie integracji w przypadku zorganizowanych szkoleń (np. wewnętrzne zawodowe programy, kursy organizowane przez BGOK, udział w konferencjach zewnętrznych) obowiązuje instrukcja szkoleń. Elementami procesu integracji są:

- Centralnie koordynowany „Program orientacji stażystów”. Dwutygodniowy program orientacji ma na celu przedstawienie stażystom obraz grupy MÁV, jej działalność, strukturę, firmy-córki MÁV, zadania poszczególnych jednostek MÁV. Ponadto jest okazją do nawiązania nowych kontaktów i poznania stosunków w pracy. Program orientacji obejmuje zapoznanie się z dziedziną zawodową, wizyty na miejscu pracy (np. wizyty na stacjach, w lokomotywniach oraz trening budowy zespołu. Odbywa się we wrześniu każdego roku i trwa dwa tygodnie.
- Indywidualne szkolenie w odpowiedniej dziedzinie zawodowej. Indywidualne szkolenie stażystów odbywa się w ich jednostce organizacyjnej. Interesem każdej grupy zawodowej jest, aby przyjęty stażysta mógł aktywnie włączyć się w bieżącą pracę i stać się użytecznym członkiem zespołu. Z tego względu ogromne znaczenie ma systematyczne przekazywanie wiedzy zawodowej i kolejowego doświadczenia. W czasie szkolenia stażyści mają prawo do pracy pod nadzorem do zdania egzaminów kolejowych. W celu skutecznego szkolenia jest ważne, aby w jednostce organizacyjnej mieć doświadczonego fachowca (mentora), który podczas praktyki śledzi i wspiera proces szkolenia stażystów. Do zadań opiekuna zawodowego (mentora) należy:
 - monitorowanie szkolenia stażysty, organizacja wizyt zawodowych,
 - wspieranie przygotowania do egzaminów zawodowych, dostarczenie materiałów szkoleniowych,
 - włączenie stażysty w bieżące zadania jednostki organizacyjnej po konsultacji z potencjalnym pracodawcą,
 - doradztwo i regularne konsultacje dotyczące zapoznania się z dokumentami zawodowymi, pomoc w wykonaniu zadań zawodowych,
 - zapoznanie stażysty ze zwyczajami, zasadami, procesami,
 - pomoc w orientacji, nawiązaniu kontaktów (gdzie coś znaleźć w MÁV).

Przed zdaniem niektórych branżowych egzaminów (np. z dziedziny ruchu), zgodnie z wymaganiami pracodawcy, służba zasobów ludzkich organizuje we współpracy z BGOK kursy przygotowawcze dla stażystów. Ponadto regularnie organizuje co 2–3 miesiące, dni wiedzy o MÁV. W programie dni zawodowych mogą znaleźć się specjalistyczne wykłady i wizyty w terenie (np. prezentacje spółek MÁV, wizyty na miejscu robót utrzymaniowych, inwestycyjnych, projektowych).

Stażyści prowadzą **indywidualne książki szkoleniowe**, które pozwalają monitorować szkolenie stażysty w okresie stażu. Indywidualne książki szkoleniowe zawierają:

- Program wizyt w organizacjach partnerskich z określeniem z jakimi specjalizacjami zawodowymi, z jakimi procesami pracy, stanowiskami pracy i instrukcjami ma zapoznać się stażysta.
- Wymagania dotyczące procesów pracy, instrukcji oraz z literatury danej dziedziny zawodowej,
- Obowiązkowe egzaminy kolejowe.

Warunkiem dopuszczenia do egzaminów jest wypełnienie książki szkoleniowej. Na podstawie instrukcji 01 na różnych poziomach zawodowych, jest konieczne zdanie innych egzaminów, niezbędnych do pracy na przyszłym stanowisku (ochrona przeciwpożarowa E101, zapewnienie jakości itd.). Ponadto jest wymagane zdanie egzaminu inżynierskiego w specjalizacjach określonych w książce szkoleniowej. Przygotowanie do egzaminów odbywa się w zorganizowany sposób lub indywidualnie, z pomocą opiekuna zawodowego (mentora).

Prowadzona jest okresowa ocena pracowników stażystów. Odbywa się przy udziale pracodawcy i opiekuna zawodowego (mentora), którzy w czasie indywidualnej rozmowy i na podstawie dokumentacji, oceniają okres stażu oraz dotychczasową pracę stażysty. Kolejnym elementem oceny jest wypełniony przez stażystów kwestionariusz o zdobytym doświadczeniu.

W wyniku pomyślnego szkolenia, po zdaniu egzaminów i nabyciu praktycznych umiejętności następuje **zamknięcie programu absolwentów stażystów**.

4. Wyniki programu absolwentów stażystów

Program uruchomiono w 2005 roku jako „Program stażystów MÁV”, a od 2007 roku po powstaniu zależnych spółek, program przekształcił się w „Program stażystów zależnych spółek”. W latach 2005–2009 w programie stażowym wzięło udział 209 osób, z czego około 28% w dziedzinie infrastruktury kolejowej MÁV S.A. (rys. 14). Obecna sytuacja na rynku pracy, a także opinia publiczna przedsiębiorstwa wpływa na liczbę kandydatów. W ostatnich latach odnotowano większe zainteresowanie ze strony kandydatów z wykształceniem technicznym (inżynierowie elektrycy, budownictwa i transportu). Przez zwiększenie liczby kanałów rekrutacji udało się uzyskać większą liczbę potencjalnych kandydatów.

Zazwyczaj stażysta przychodzi do MÁV z bardzo wysokim poziomem motywacji. Priorytetem jest ograniczenie fluktuacji pracowników, ponieważ „Program” jest kosztowny i wymaga dużego zaangażowania ze strony firmy. Fluktuację stażystów MÁV przedstawia tablica 4, wynika z niej, że z przyjętych w okresie 2005–2009 stażystów, 10% stażystów opuściło firmę.

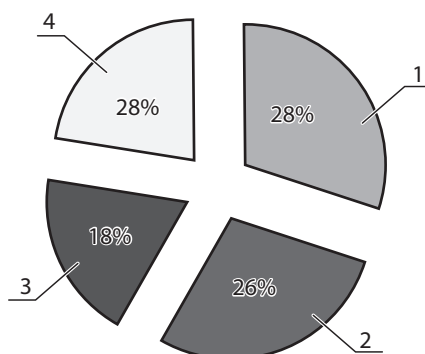
Głównymi przyczynami odchodzenia stażystów z MÁV są:

- zła atmosfera pracy (czynniki ludzkie i zawodowe),
- bardziej atrakcyjne miejsca i perspektywy zawodowe w innej pracy; odpowiedzialność związana z przyszłą pracą większa niż oczekiwał stażysta,

a)

Rok	Grupa MÁV [osób]	MÁV S.A. [osób]
2005	19	10
2006	45	19
2007	36	17
2008	45	24
2009	64	51
Razem	209	121

b)



Rys. 14. Uczestnicy programu absolwentów stażystów według lat i specjalności: a) według lat, b) według specjalności: 1) utrzymanie torów, 2) SRK, 3) ruch, 4) inne

Tablica 4

Fluktuacja stażystów w MÁV S.A.

Rok	MÁV S.A. – przyjęto [osób]	Opuściło firmę do 2010 r. [osób]
2005	10	2
2006	19	3
2007	17	3
2008	24	2
2009	51	2
Razem	121	12

- niepewność ze względu na zmiany organizacyjne w firmie,
- mieszkanie bliżej pracy, krótszy czas dojazdu do pracy.

Doświadczenie pokazuje, że niewielu stażystów opuszcza firmę w okresie próbnym, pozostali po 1–1,5 roku zatrudnienia.

6. PODSUMOWANIE

Szkolenie kolejowe na Węgrzech ma bogate tradycje. Polityczno-gospodarcze zmiany w systemie, tworzenie warunków gospodarki rynkowej, przystąpienie do UE, transformacja edukacji publicznej wymogło elastyczność w reagowaniu szkolnictwa na oddziaływania środowiska zewnętrznego.

Spowolnienie rozwoju sektora kolejowego, zmiany strukturalne, znacznie zmniejszyły zapotrzebowanie na siłę roboczą w przemyśle kolejowym. Szkolenie stało się dwuetapowe. Specjaliści wykształceni w publicznym systemie oświaty otrzymują w Centrum Edukacji MÁV im. Gábora Baross specjalistyczne wykształcenie kolejowe, do Centrum podczas programu stażowego są również włączeni absolwenci szkół wyższych.

Dzięki specjalistom o wielkiej wiedzy teoretycznej i praktycznej, Centrum Edukacji MÁV przekazuje młodym ludziom specjalistyczną wiedzę kolejową. Oprócz Centrum Edukacji MÁV, powstało kilka akredytowanych przedsiębiorstw, które specjalizują się w szkoleniu kolejowym i specjalistycznych egzaminach. Ich działalność odbywa się głównie poza MÁV S.A. i jest skierowana na doksztalanie, na egzaminowanie zawodowe i na współpracę z Centrum Edukacji MÁV w prowadzeniu programów szkoleniowych.

Z węgierskiego tłumaczył Németh István