

Wróćmy do dobrych tradycji



ROZMOWA Z PANIĄ KRYSYŃĄ BOCZKOWSKĄ
– PREZESEM ROBERT BOSCH SP. Z O.O.

Podczas konferencji na ostatnich targach Inter Cars postulowała Pani konieczność zmiany systemu przygotowywania kadr na potrzeby rynku motoryzacyjnego w Polsce. Jakie są, Pani zdaniem, obecnie główne niedostatki w tym zakresie?

Konieczność przywrócenia szkolnictwu zawodowemu zasłużonej rangi i znaczenia dotyczy wszystkich dziedzin polskiej gospodarki. Mamy ogromny deficyt specjalistów technicznych na poziomie szkół średnich, który wynika z zaniedbań i błędów popełnianych przez kolejne rządy od roku 1998. Szkolnictwo zawodowe uznano za niesprawiedliwe społeczeństwu, więc powoli, ale skutecznie zaczęto je likwidować. Miejsce technicznych szkół średnich zajęły licea, które z natury swojej przygotowywały i przygotowują młodzież do studiowania. Ten wspierany centralnie system odejścia od technicznego wykształcenia średniego spowodował katastrofalne dla gospodarki od-

wrócenie proporcji absolwentów liceów i techników z pożądanej proporcji (70% technika i 30% ogólniaki) do proporcji odwrotnej: 70% absolwentów liceów i 30% absolwentów szkół technicznych. Ponadto, z niezrozumiałych i nieuzasadnionych przyczyn na wiele lat zniknęła z egzaminu maturalnego matematyka, która jest podstawą dla wszystkich przedmiotów technicznych.

Te chaotyczne i populistyczne działania spowodowały, iż Polska jest obecnie ewenementem na mapie Europy, pozbawionym niezbędnego dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki krwioobiegu, jakim jest szkolnictwo zawodowe.

Tymczasem postęp technologiczny w każdej dziedzinie gospodarki, a szczególnie w motoryzacji, jest tak duży, że aby nadrobić tę lukę w wiedzy i zaordynować polskiej gospodarce transfuzję w postaci tysięcy potrzebnych jej techników, należy pilnie podjąć działania naprawcze.

Po pierwsze, przywrócić prestiż szkolnictwu zawodowemu (na przykład poprzez pozytywną komunikację, prezentację perspektyw szybkiego zdobycia dobrze płatnej pracy oraz niezależności).

Po drugie, uświadomić czterem ministerstwom (Gospodarki, Edukacji Narodowej, Nauki i Szkolnictwa Wyższego oraz Pracy i Polityki Społecznej) konieczność ich ścisłej współpracy w dostarczaniu gospodarce narodowej specjalistów dysponujących wiedzą techniczną. Wszystkie te instytucje powinny w porozumieniu z pracodawcami stworzyć, wzorem Szwajcarii czy Niemiec, platformę regularnej wymiany informacji o bieżących i przyszłych potrzebach zatrudnienia w gospodarce. Pozwoliłoby to bez ryzyka i błędów inwestować w szkolnictwo zawodowe i w te szkoły, które gwarantowałyby pracodawcom pracowników, a absolwentom z kolei – natychmiastowe uzyskanie dobrej pracy.

Po trzecie, podwyższyć próg zdawalności matury. Obecny system, w którym egzamin maturalny zdaje się przy zaliczeniu 30% zadań i brak jest egzaminów wstępnych na uczelnie wyższe, powoduje iż większość wybiera ten najłatwiejszy wariant edukacji. Mamy więc bezrobotnych magistrów, absolwentów 300 prywatnych uczelni wyższych, którzy są gotowi podejmować pracę za bardzo niskie wynagrodzenie, a brakuje dobrze wykształconych techników, na których czekają tysiące miejsc pracy oferujących znacznie atrakcyjniejsze zarobki.

Po czwarte, stworzyć system szkoleń nauczycieli zawodu, którzy są ważnym ogniwem przekazywania wiedzy technicznej i których jest obecnie zbyt mało. Nauczyciele zawodu powinni regularnie uzupełniać wiedzę i na uczelniach, i w nowoczesnych zakładach przemysłowych. Na przykład w Danii nauczyciel zawodu co 7 lat spędza parę miesięcy w zakładzie pracy, aby poszerzać i aktualizować swoje umiejętności.

I wreszcie, zaoferować szeroko dostępne doradztwo zawodowe, nowo-

czesne i dynamiczne, pokazujące współczesny przemysł przypominający bardziej laboratoria niż pobrudzone smarem tokarki. Współczesne warsztaty napraw samochodów również nie są podobne do dawnych tego rodzaju placówek, gdzie pracownicy głównie zajmowali się mechaniką. Teraz nowoczesna diagnostyka wskazuje miejsce i rodzaj usterki, którą mechanik powinien usunąć, czego już sprzęt diagnostyczny za niego nie wykona. Od współczesnego mechanika samochodowego wymaga się zatem dużo większej znajomości elektroniki, coraz bardziej skomplikowanych systemów mechatronicznych oraz ich wzajemnych powiązań. Tej wiedzy obecne szkoły średnie nie dostarczają i dlatego konieczne są dodatkowe praktyki. Ich potrzeba wynika także z faktu, iż współczesny warsztat samochodowy to już duże, nowoczesne przedsiębiorstwo, gdzie równie ważne, jak sama naprawa, są kontakty z klientem, umiejętność obsługi różnych systemów informatycznych, np. związanych z zamawianiem towaru i wyborem części zamiennych. Odbывая praktykę w warsztacie, uczeń ma możliwość poznania logistyki tego miejsca, co niezwykle ułatwia późniejsze wykonywanie zawodu.

Gdzie w polskiej branży motoryzacyjnej dostrzega Pani niewykorzystany dotychczas potencjał edukacyjny, czyli konkretnie: kto i jak powinien wzmocnić swoje merytoryczne wsparcie dla kształcenia naszych profesjonalistów różnych specjalności i szczebli?

Branża motoryzacyjna to przemysł, który produkuje nie tylko samochody, lecz także tysiące podzespołów. Nie zapomnijmy o warsztatach samochodowych, których w Polsce jest ok. 12 tysięcy. Jak ważny jest przemysł motoryzacyjny w gospodarce, ilustrują wyniki badań dokonanych w Niemczech podczas ostatniego kryzysu, które dowodzą, że w tym sektorze gospodarki pracuje 45% wszystkich zatrudnionych. W Polsce jest to druga pod względem zatrudnienia branża po przemyśle spożywczym. Przemysł motoryzacyjny i warsztaty potrzebują pracowników z różnymi kompetencjami, dlatego Ministerstwo Gospodarki we współpracy z Ministerstwem Edukacji powinny w porozumieniu z pracodawcami ocenić aktu-

alne potrzeby i na tej podstawie stworzyć nowe zawody i program ich nauczania. Ministerstwo Edukacji powinno zadbać o nauczycieli zawodu, a pracodawcy – zobowiązać się do zorganizowania praktyk dla uczniów.

W Polsce nie ma wykształconego systemu, w którym pracodawcy byłiby aktywną stroną procesu kształcenia zawodowego. W Niemczech, gdy jedno z ministerstw planowało dokonać w systemie kształcenia jakichś korekt, pierwsi zaprotestowali pracodawcy. U nas pracodawcy nie reagują nawet na ewidentne błędy Ministerstwa Edukacji, ponieważ nie mają z nim żadnego kontaktu i funkcjonalnych zależności.

Robert Bosch, założyciel firmy Bosch, zawsze dużą wagę przykładał do zawodowego kształcenia młodzieży. Czy warto byłoby u nas obecnie nawiązywać do przynajmniej niektórych jego przedwojennych koncepcji edukacyjnych?

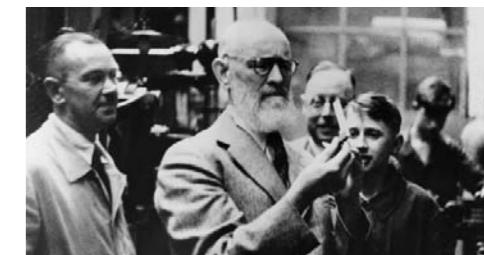
Koncepcja edukacyjna Roberta Boscha zdała egzamin przez lata istnienia naszej firmy, czyli przez prawie 130 lat. Bosch jest jedną z najbardziej innowacyjnych firm na świecie i systemu szkolenia zawodowego nie zmienił. Oczywiście zmienia się program nauczania i technologie, ale ciągle funkcjonują przykładowe warsztaty dające uczniom wiedzę praktyczną. Takie tradycyjne, dualne szkolnictwo zawodowe jest podstawą sukcesu współczesnych gospodarek niemieckiej, szwajcarskiej i austriackiej. Zatem po co zmieniać coś, co doskonale funkcjonuje? Przypominam, że w Polsce przed rokiem 1989 szkolnictwo zawodowe działało podobnie.

Wszystkie pozostałe kraje wzorują się na Niemczech, Austriakach i Szwajcarach, którzy z dumą prezentują swoje osiągnięcia w tej dziedzinie. Niestety nikt w Polsce nie jest nimi zainteresowany. Polsko-Niemiecka Izba Przemysłowo-Handlowa zorganizowała wspólną konferencję z udziałem czterech ministerstw uczestniczących w procesie edukacji młodych kadr. Niestety, większość reprezentacji ze strony polskich urzędników nie dotrwała do końca pierwszego wykładu.

Najszybciej można uzyskać orientację w tej dziedzinie na stronach internetowych prezentujących szkolnictwo zawodowe Niemiec i Szwajcarii. Polecam, bo



SĄ WŚRÓD POLSKICH „SAMOCHODÓWEK” UCZELNIE O DŁUGIEJ I PIĘKNEJ TRADYCJI, KTÓREJ KONTYNUACJĘ UTRUDNIA POLITYKA OŚWIATOWYCH WŁADZ (NA ZDJĘCIU ZESPÓŁ SZKÓŁ SAMOCHODOWYCH W RADOMIU)



ZNAKOMITĄ „KUŹNIĄ KADR” MOGĄ BYĆ PRYZAKŁADOWE SZKOŁY CZOŁOWYCH PRZEDSIĘBIORSTW MOTORYZACYJNYCH. ROBERT BOSCH ZAŁOŻYŁ TAKĄ JUŻ W POCZĄTKACH XX WIEKU

to duża dawka bardzo aktualnej wiedzy. W Szwajcarii pracodawcy zaproponowali audyt wszystkich zawodowych szkół średnich, aby sprawdzić, czy poziom nauczania jest wystarczająco wysoki i czy jest aktualizowany. To pracodawcy zażądali od szkolnictwa zawodowego lekcji dodatkowego języka obcego. Warto zapoznać się z tą inicjatywą.

W obecnym stadium rozwoju techniki motoryzacyjnej czołowe konkurujące ze sobą firmy oferują odmienne rozwiązania tych samych praktycznych problemów i stara się je popularyzować w trybie własnych firmowych szkoleń. Jak tę różnorodność alternatywnych propozycji mają uwzględnić szkolne programy?

Te odmienne rozwiązania poznaje się właśnie podczas praktyk zawodowych. Oczywiście, że powinny być one opisane w podręcznikach i omawiane przez nauczycieli zawodu, którzy na bieżąco powinni uzupełniać swoją i uczniów wiedzę.

Nie zapomnijmy też o wyższych uczelniach, które oprócz studentów, powinny kształcić nauczycieli zawodu. Niektóre uczelnie mają do tego wspaniałe, nowoczesne programy szkoleń, lecz brak jest źródeł ich finansowania. Taki kurs kosztuje ok. 6 tysięcy PLN na jednego uczestnika, a to już przekracza możliwości szkolnych budżetów. ■