

Kategoria

[Relacje](#)

Wyzwania w procesie szkolenia maszynistów w Spółce „Koleje Mazowieckie - KM”

Maszyniści i dyżurni ruchu są jedną z najliczniejszych grup zawodowych w branży kolejowej. Zapewnienie wsparcia w ich codziennej pracy to duże wyzwanie dla przewoźników kolejowych - zwłaszcza w kontekście stale powiększającej się w tych zawodach luki pokoleniowej. Na ten temat rozmawiali przedstawiciele branży kolejowej podczas konferencji: „Maszynista i dyżurny ruchu 2020. Zasady zatrudniania - szkolenie - bezpieczeństwo pracy”, która odbyła się 30 stycznia w Warszawie. O wyzwaniach w procesie szkolenia maszynistów w ośrodku szkoleniowym KM mówił Patryk Działek, maszynista instruktor Kolei Mazowieckich.

W ciągu 10 lat prawa emerytalne nabędzie 41 proc. czynnych maszynistów. W Kolejach Mazowieckich na emeryturę przechodzi średnio 28 maszynistów w ciągu jednego roku, dlatego spółka, aby przeciwdziałać powiększaniu się luki pokoleniowej utworzyła własny, specjalistyczny ośrodek szkolenia z nowoczesnym symulatorem pojazdu kolejowego EN76, opracowała podręczniki, posiada własną wykwalifikowaną kadrę i niezbędną infrastrukturę (sale szkoleniowe, nowoczesny tabor kolejowy, hale naprawcze). W tym roku ośrodek powiększył się o super nowoczesny symulator pojazdu Flirt 3. Od 2012 r. Koleje Mazowieckie systematycznie organizują szkolenia na licencję oraz świadectwo maszynisty - zrealizowały już 14 edycji szkolenia na licencję oraz 10 edycji szkolenia na świadectwo maszynisty. Uczestniczyło w nich odpowiednio: 513 oraz 410 osób. Obecnie trwają 4 edycje szkolenia na świadectwo, w których uczestniczy 155 kandydatów, w tym dwie kobiety. W tym roku planowane jest rozpoczęcie co najmniej dwóch kolejnych edycji szkolenia na licencję - łącznie dla 80 osób.

Szkolenie na maszynistę pojazdu trakcyjnego trwa około 20 miesięcy. Pierwszy etap to szkolenie na licencję. Struktura dzisiejszego rynku pracy oraz doświadczenie przeprowadzonych przez KM dotychczasowych szkoleń pokazuje, że cierpimy na deficyt ludzi z wykształceniem mechanicznym, elektrycznym oraz po kierunkach kolejowych. Dlatego, wstęp jakim jest licencja, to w procesie szkolenia niezbędny etap. Drugi to szkolenie na świadectwo maszynisty.

- Praktyka pokazuje, że najistotniejszym elementem szkolenia jest praca z przydzielonym kandydatowi maszynistą. Od odpowiedniego doboru ludzi zależy to, jak ukształtujemy kandydata, jaką wiedzę mu przekazemy i jakiego podejścia do pracy go nauczymy. Wyzwania jakie spoczywają na szkolących, to m.in.: odpowiedzialność związana z wyszkoleniem kadr, które będą kształtować przyszły rynek pracy maszynistów - kadr z których będziemy dumni. Dzisiaj wyzwaniem jest także przekazanie młodym szkolącym się ludziom takich wartości jak tradycja oraz przywrócenie rangi zawodu maszynisty - mówił Patryk Działak.

Maszynista musi się ciągle szkolić. Zakończenie etapu nauki i przejście do samodzielnych jazd nie oznacza końca edukacji. Jednym z głównych zadań maszynisty instruktora jest odbywanie jazd instruktażowych z maszynistami, którzy są mu przydzieleni. Taka jazda musi odbyć się co najmniej dwa razy w roku. Jest ona elementem kontroli, jak i instruktażu bieżącego. Pozwala na sprawdzenie i usystematyzowanie wiedzy maszynisty, weryfikację jakości jego pracy. Ponadto pozwala na rozwiązywanie problemów, jakie napotyka maszynista na trasie. Daje możliwość indywidualnego podejścia do każdego maszynisty.

Maszynista pojazdu trakcyjnego to zawód z tradycją i przyszłością, na który wciąż jest duże zapotrzebowanie. Jednak szkolenie trwa długo, a wymagania zdrowotne do podjęcia pracy na tym stanowisku są bardzo restrykcyjne. Jest to zawód wymagający, oprócz znajomości przepisów, bardzo dobrego zdrowia i wielu umiejętności, jak: odpowiedzialność, terminowość, dokładność, dyspozycyjność oraz wysoka odporność na stres.