

Др Зоран Чекеревац
Виша железничка школа
Београд

47 година образовања на Вишој железничкој школи

Резиме: У раду је изложен историјат настанка и рада Више железничке школе са посебним акцентом на променама режима студија и променама броја студената. Детаљније је анализиран утицај окружења на рад Школе, са посебним освртом на утицај економских и других санкција на образовање, као и на време после санкција и утицај болоњске декларације на рад Школе. На крају рада дате су анализа изазова који стоје пред Школом и перспективе развоја Школе као носиоца образовања стручњака практичара за потребе железнице.

Прва идеја о отварању двогодишње Више железничке школе, као школе за образовање руководећег кадра на железници јавила се 1922. године, али је потиснута у самом зачетку, јер је преовладало схватање да је припремање радника кроз праксу солидније. Рад на железници обављао се по устаљеним основним прописима а у њиховој примени сасвим коректно сналазили су се извршиоци средње стручне спреме.

И читаву деценију после Другог светског рата железница није исказивала потребу за вишим образовањем. Успешно опорављена од разарања у Другом светском рату, железница се развијала као водећа саобраћајна грана која је пратила размах изградње земље. Планови модернизације Југословенских железница наговештавали су велику промену система: увођење дизел и електровуче, замену колског парка, уградњу нових система осигурања, телекоманде, реконструкцију постојећих и изградњу нових ранжирних капацитета, изградњу нових и реконструкцију и ремонт постојећих железничких пруга, развијање интегралног транспорта, информатике, комерцијализацију пословања и слично.

У складу са променама јавила се и потреба за стручнијим кадровима па је савезним законом јула 1957. године («Службени лист ФНРЈ» бр.35/57) основана **Виша железничка саобраћајна школа** у Београду. Све припреме неопходне за почетак рада окончане су у року

од неколико месеци. Генерална дирекција ЈЖ и школски Савет донели су заједничко решење о отварању Школе 22. марта 1958. године. Школа је званично почела редован рад 7. априла исте године.

«Еснафски» карактер Школе давао је могућност уписа само службеницима (запослени на ЈЖ) који су завршили Железничку саобраћајну школу, Железнички техникум саобраћајно-комерцијалног смера или неку другу средњу школу, а с најмање трогодишњом стручном праксом на пословима експлоатације железнице и положеним испитима из телеграфске, саобраћајне и комерцијалне службе.

20. октобра 1965. године Савет Школе донео је нови Статут Школе. Њиме је промењен назив Школе и од тада до данас гласи: **Виша железничка школа**. Школа је непосредно ушла у републички систем школства, о чему, између осталог, сведочи и то да је нови статут Школе потврдила Скупштина СР Србије 16. марта 1966. године.

До почетка 1976. године о финансирању Школе старала се цела мрежа железнице, а тада је уведен нови начин финансирања. Школа је наставила да обезбеђује средства по два основа. Тадашња Републичка заједница усмереног образовања Србије финансирала је образовање редовних студената са железнице или из грађанства за територију Србије, а ванредно студирање (студије уз рад) и даље су

финансирале железничке и друге радне организације. Део прихода Школа је остваривала и по основу истраживачке делатности и организовањем курсева из појединих области рада на железници.

Школа је и данас у систему универзитетског и вишег образовања Србије, а услови пословања су исти као и за друге више школе у Републици. Школа остварује приход из Буџета РС као и приход од школарина студената који сами сnose трошкове студија. Део прихода Школа остварује продајом уџбеника и од износа за испитне пријаве. ЈЖТП Београд сада нема директног удела у финансирању Школе, али Школи ставља на располагање своје ресурсе у одржавању наставе, што је од несумњивог значаја.

Увођење и укидање одсека у Школи

До 1974. године у Школи је постојао само један – Саобраћајни одсек. На овом одсеку, у том периоду, студије је завршило и добило звање саобраћајног инжењера 912 студента у 18 генерација.

Због значајне промене у пословању железнице, указала се потреба за запошљавањем радника више стручне спреме и у другим делатностима, најпре у машинској, грађевинској и електротехничкој. За њих су 1974. године уведени одговарајући одсеци, а следеће године уведен је и Комерцијално-економски одсек.

У периоду који је уследио Школа је доживела пуну афирмацију. Постојало је пет одсека, чиме је био заокружен систем образовања радника свих основних делатности железнице, с којом је Школа успоставила још шире и чвршће односе. Радећи пуним капацитетом, за потребе специјалне наставе Школа је обезбеђивала професоре претежно из редова железничара. То су били људи са стручним признањима и научним звањима, угледом и ауторитетом. Критеријуми извођења наставе и оцењивања студената на испитима били су строги. Они који су завршили школу настављали су да раде и знатно доприносе раду и пословању железнице и процесима у њој.

Тај период трајао је све до 1986. године када су уследили нова школска реформа и Закон о

вишој школи према коме је Школа могла да задржи само Саобраћајни и Машински одсек. Законом су укинута Грађевински, Електротехнички и Комерцијално-економски одсек, јер су се студенти ових струка школовали и на одговарајућим смеровима других виших школа.

Ово се неповољно одразило на Вишу железничку школу специјализовану за образовање студената уже – железничке струке. Истовремено, железници су ускраћени запослени с вишом стручном спремом и претходном праксом у њеним делатностима. Она је почела да запошљава свршене студенте других виших школа и да их потом, у пракси, после положених испита по железничким прописима, запошљава на одговарајућа радна места, што је гледајући из ове перспективе било неефикасно.

Законом о вишој школи, који је донела Скупштина Србије 1992. године, није промењена структура одсека у Вишој железничкој школи. Оснивач је Републичка влада и Школа је установљена као школа за образовање радника потребних Заједници ЈЖ, односно ЈЖТП «Београд» и Жељезници Црне Горе, а.д. Подгорица. Школа је и даље члан Заједнице ЈЖ.

У сарадњи са ЈЖТП «Београд» Школа је 1998. године донела одговарајуће наставне планове и програме, усклађене са Законом о вишој школи, за два нова одсека – Комерцијално пословање железнице и Заштита на раду у саобраћају. Планове и студије по овим плановима одобрило је 18. септембра 1998. године Министарство просвете.

Закључно са школском 2001/2002. Школа изводи наставу у оквиру Саобраћајног, Машинског и одсека Комерцијално пословање железнице и Заштита на раду у саобраћају. На ова два накнадно уведена одсека уписане су три генерације студената, по посебном уговору са ЈЖТП «Београд».

2001. година је била још једна од преломних у историји Школе. Слаб упис на прву годину студија, промене у руководству Школе и повољна клима у реформи образовања, довеле су до тога да је покренута реорганизација Школе. Пришло се реактивирању угашених

(Грађевински и Електро) одсека и одсека у гашењу (Заштита на раду у саобраћају и Комерцијално пословање железнице).

Отпочела је припрема за отварање одсека Информатика. Циљ је био да се отварањем нових одсека привуку најбољи ученици средњих школа што би омогућило и даље подизање квалитета студија. Овако широко замишљена делатност Школе, са седам одсека, због ограничења која постоје у Закону о вишој школи, била би неекономична, па је уместо по одсесима Школа организована по смеровима. На тај начин рационалније су искоришћени наставни кадар и просторије Школе.

Број студената према потребама железнице

Упоредо с припремама за оснивање Школе, у железничким саобраћајним јединицама сагледаване су потребе за запосленима с вишом стручном спремом и бирали су се будући студенти. Водило се рачуна да се у Школу шаљу најбољи радници који су се доказали на пословима у саобраћајном процесу као непосредни извршиоци. Бирани су и према морално-политичким квалитетима, јер се на њих рачунало као на руководиоце у саобраћају након завршетка школе. То је подразумевало не само стручне већ и организационе способности и ауторитет будућих стручњака у руковођењу пословима. С обзиром на то да су трошкове школовања радника у целини сносиле железничке организације, подразумевале су се и гаранције будућих студената – да ће школовању прићи крајње озбиљно и завршити га у року.

Очекивања с тим у вези показала су се оправданим. Анализа ефикасности студирања до 1981. године потврђује да је Школа у том погледу постигла добре резултате. На пример, скоро све генерације студената завршавале су школовање у року од две године, у просеку око 75 одсто. Оне су се одмах укључивале у рад железничких јединица из којих су слате на школовање. Један број студената, око 20 одсто, продужавао је студије за шест месеци, а само 5 одсто није завршило Школу.

Оваква ефикасност студирања била је поремећена отварањем Школе за упис и редовно студирање свршених ученика средњих школа и школа тадашњег усмереног образовања. Многи од њих нису излазили на испите, продужавали су студије или су их напуштали. Такође, и на ванредним студијама ефикасност студирања била је знатно слабија.

У раду Школе последњих 20 година број студената осцилирао је зависно од потреба које је железница исказивала слањем њених радника на школовање.

Укидањем Грађевинског, Електротехничког и Комерцијално-економског одсека 1987. године смањује се број студената уписаних на прву годину студија. Даљи нагли пад бележи се распадом СФРЈ 1992. године, односно свођењем железничке мреже само на подручје Србије и Црне Горе. Стање се у наредне три године стабилисало на око 150 студената, а затим је почео опоравак који је поспешен увођењем одсека Комерцијално пословање железнице и Заштита на раду у саобраћају. Када је ЈЖТП Београд због унутрашњих проблема изгубило интересовање да утиче на број уписаних студената ситуација је нагло погоршана и број студената уписаних на прву годину у 2001. години пао је на рекордних 139. То је био јасан сигнал да су промене неопходне и ново руководство је извело ту промену у рекордном року. Већ следеће школске године у Школу се уписало 316 студената, док се у 2003-ој години број студената први пут уписаних на прву годину студија повећао на 336.



Укидање три одсека 1987. године утицало је и на пад укупног броја први пут уписаних студената на обе године студија. 1995. године почео је да се осећа утицај статута из 1992. године и увођење петог семестра. Утицај виших година учинио је да се и поред минималног уписа на прву годину, укупан број први пут уписаних студената задржао на 480. Максимум у последњих 17 година постигнут је у школској 2003/04 години.



Утицај санкција на студирање на Вишој железничкој школи

Распад СФРЈ поклопио се са увођењем "санкција" СРЈ. Прве године, одмах по увођењу санкција, није се осетио било какав утицај на број студената и студије у целини. Велики пад броја самофинансирајућих студената бележи се у доба хипер инфлације 1993. и по стабилизацији 1994. и 1995. године. После делимичног опоравка Земље, изгледа да су се свршени средњошколци опет окренули образовању и нагло расте број студената који су сами плаћали школарину, а број студената који финансира буџет је на одобреном максимуму. 1999. године, после бомбардовања одобрен је упис на факултете и више школе без ограничења и полагања класификационих испита. То се одразило на број уписаних студената које финансира буџет, јер су свршени средњошколци са бољим просеком оцена уписали факултете, али је, са друге стране омогућило да се на школу упишу и они који то нису планирали.

Осим на смањење броја уписаних студената, санкције су крајње негативно утицале и на финансирање Школе. Међутим, санкције у

прво време нису битно утицале на квалитет наставе у Школи. Настава се одвијала на уходани начин. Рад у малим групама обезбеђивао је директан контакт наставника са сваким студентом. Међутим, опште опадање привредних активности, отежана комуникација са суседним земљама и пад превоза робе негативно су утицали и на стање у железничком саобраћају, па се тај утицај постепено пресликавао и на Школу. Студенти су постепено губили радни елан и концентрацију, а наставници су поред сталне борбе за личним преживљавањем морали да изналазе нове начине за стимулацију студената. Санкције су дуго трајале, па је за то време било и успона и падова. Значајан успон било је отварање нових одсека: Комерцијално пословање железнице и Заштита на раду у саобраћају. Студенти са радним искуством, парадоксално, донели су освежење и Школа је убрзано кренула напред, али на осталим одсесима осећао се пад интересовања и броја студената. Нови свршени средњошколци у великом делу свог средњег образовања због многобројних штрајкова нису имали одговарајућу наставу и доносили су низак ниво знања и недостатак радних навика. Зато је, код већег дела, постојао проблем у савлађивању градива. Школа се нашла пред великим изазовом и дилемом да ли да обара критеријуме и повећа број студената или да задржи високе критеријуме уз опасност да изгуби студенте. Посебан атак на квалитет образовања било је бомбардовање 1999. године, када је Школа имала кратак прекид у раду у летњем семестру. Ипак, прерасподелом времена предавања, успела је да одржи формалну регуларност наставе. За процену стварних последица бомбардовања још увек је рано.

Време после укидања санкција и придруживање болоњском процесу

По ублажавању санкција услед инерције наставило се са падом интересовања у 2001. години за студирање на Школи. Међутим, промена наставних планова и програма и популаризација болоњског процеса довеле су до повећања интересовања за упис на Школу. Трогодишње студије давале су реалну наду да

свршени студенти нађу запослење. Велико интересовање је поспешено најавама новог закона о високом образовању којим су била предвиђена нова звања која су била веома слична звањима стеченим на факултетима.

Школа је приступила реформи из других разлога, али принципи на којима је реформа извршена били су веома блиски са принципима болоњске и каснијих декларација и протокола. Једносеместрални предмети, настава базирана на модулима који су или општи, заједнички за више смерова, или специјализирани за један или два смера, довели су до рационалнијег извођења наставе тако да практично нема излагања истог градива у оквиру различитих модула.

Због побољшања техничке базе за извођење наставе, Школа је набавила много нове опреме и оно што је до 2001. године било недоступно студентима сада је нормално. База ЖТП Београд је и даље на располагању за извођење наставе, тако да се сада може рећи да студенти Више железничке школе имају одличне услове за рад.

Школа није у могућности да се потпуно самостално и издвојено од осталих прикључује болоњском процесу, али покушава да предвиди догађаје и да се у оквиру садашњих закона припреми за брз прелазак на нов начин студирања и пословања. Као пример проблема усаглашавања рада по постојећим законима и савремених тенденцијама студирања може да послужи Закон о вишој школи по коме се наставник бира за највише два предмета. У случају примене једносеместралних предмета ни један наставник не би могао да заради плату, а Школа би морала да запосли још педесетак наставника са непуним радним временом. "Проналазак" Школе је био у томе што су формиран предмети састављени од више једносеместралних модула, па је један наставник могао да покрије више модула. На тај начин је обезбеђена боља упосленост наставника и истовремено су испуњене законске обавезе.

Годину дана касније Министарство просвете и спорта Републике Србије је вишим школама дало препоруку да наставнике бирају по Закону о универзитету.

Једносеместрални предмети су донели и нузefекте:

- Велики број испита плаши будуће студенте, јер кад пореде број испита на Вишој железничкој школи и на многим факултетима, посебно приватним факултетима, добијају идеју да се одлуче за факултете, посебно трогодишње.
- Организација испита постаје мора, јер поред постојећих 177 испита треба организовати и полагање испита по претходном Статуту. Ту треба имати у виду не само дежурства на испиту, већ и довољан простор за полагање испита, размак између испита, размак између писменог и усменог дела испита и сл.
- По важећем Закону о вишој школи студент у наредну годину студија може да пренесе два неположена предмета и да их полаже у даљем току студија. Код једносеместралних предмета то би значило упола мање предмета који се могу пренети, а због укупног броја испита тешко да би већина прешла на следећу годину студија. Школа се овде држала Закона тако да студент у наредну годину може да пренесе два неположена предмета без обзира на број модула који је покривен предметом. То је омогућило да сразмерно велики проценат студената упише другу годину студија, али је проблем померило за упис треће године студија.

Изазови који стоје пред Школом и планови за будући развој Школе

Ризици

Виша железничка школа послује у окружењу које се налази у бурним променама и реструктурирањима и које још увек нема јасну визију будућег напретка, развоја привреде и запошљавања стручњака. Ако се зна да Школа треба да прати, па и предводи развој друштва, онда је јасно да је Школи постављен веома тежак задатак предвиђања будућих потреба друштва. Школа мора да буде бар пет година испред свога времена како би могла да обезбеди праве кадрове у

правом тренутку, тј. како би могла да обезбеди запошљавање својих свршених студената. Студенти, који су јој дали поверење, имају право да од Школе траже знања и квалификације који ће им омогућити да супериорно кокуришу за радна места пре свега на железници, а и у другим привредним организацијама. Одговорност руководства Школе је изузетна.

Савремени трендови у образовању иду ка томе да се скраћују студије на факултетима и брзо ће доћи до тога да садашње више школе и факултети буду конкуренција на истом сегменту образовања. То може да доведе до борбе за студенте и до општег пада квалитета наставе и квалитета свршених студената. Са друге стране, примена концепта доживотног учења даје реалне поставке за експанзију Школе, јер ће сталним иновирањем наставе и праћењем потреба друштва она доћи у ситуацију да у потпуности искоришћава своје капацитете.

Сигурно је да ће у блиској будућности доћи до отварања и нових, приватних школа са сличним садржајима и са именима страних познатих и непознатих установа за више образовање. Те школе ће издавати уверења и дипломе са звучним најавама да су дипломе признате у Европи и свету којима ће мамити студенте. Образовање за потребе железнице је до сада било сегмент који није био претерано интересантан за такве школе, али засићењем тржишта у другим областима образовања сигурно је да ће доћи и до повећаног интересовања за образовање у овој сфери.

Сигурно је да је један од највећих ризика нестабилно и неизвесно финансирање рада Школе. Данас држава није у могућности да у потпуности финансира рад Школе, а студенти који плаћају школарину нису у могућности да плате реалне школарине. Рад на вишим годинама студија је тешко исплатив, а део неопходних средстава се може обезбедити из школарина које плаћају студенти прве године студија.

Крајњи, али и најважнији је утицај новог Закона о високом образовању. Што пре Закон буде усвојен услови за рад Школе ће бити повољнији.

Задаци

Школа у наредном периоду мора посебну пажњу да обрати на:

- стално повећање квалитета наставе и опремање кабинета;
- прелазак на систем кредита (бодова);
- извођење припрема за прелазак на високо образовање;
- сталне курсеве за иновацију знања железничких и других радника;
- непрекидно прилагођавање понуде потребама железнице и друштва у целини;
- широку сарадњу са другим високошколским установама, домаћим и иностраном;
- рад на образовању на даљину (*distance learning*);
- сарадњу са привредом у свим областима и посебно у области заштите на раду.

Успешан рад на наведеним задацима гарантује просперитет заснован на раду и резултатима рада. Школа мора изузетну пажњу да посвети квалитету свога рада, јер је то једини начин да опстане у условима оштре конкуренције, а да свршени студенти на основу својих диплома добијају квалитетна запослења.