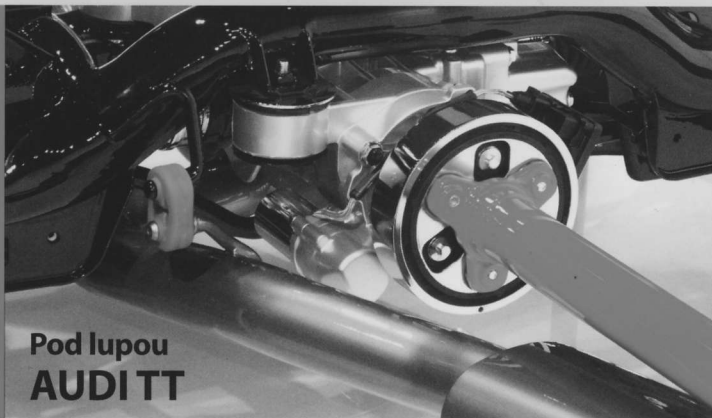


Profi auto

07-08/2014 XVII. ročník
SAMOSTATNE
NEPREDAJNÉ



Pod lupou
AUDI TT



RENAULT TRUCKS

Komplexná ponuka pre distribúciu

LAND ROVER

Smelo do terénu

MERCEDES-BENZ

Nová kapitola
v osvetľovacej
technike



Ťažkotonážnici

MERCEDES-BENZ ACTROS SLT a AROCS SLT



Ing. Jozef Antala



Máme vzdelaných ľudí pre automobilky? (4)

Rok 2013 bol pre automobilky veľmi úspešný. Vyrobili viac vozidiel ako v roku 2012, ich celkový počet dosiahol takmer milión kusov. Slovenské automobilky sa však dostali na hranicu výrobných kapacít. Chýbajú nielen montážne haly, ale predovšetkým ľudia. **TEXT A FOTO: JURAJ PAŠKA**

S automobilkou PSA Peugeot Citroën v súčasnosti spolupracujú tri stredné školy a Strojnícka fakulta Slovenskej technickej univerzity v Bratislave. Jej koordinačné centrum odborného vzdelávania už desať rokov školí, vzdeláva a učí rozvíjať praktickú činnosť stredný manažment pre všetky slovenské automobilky.

Dvadsaťdeväť pedagógov tu za ten čas pripravilo v 160 profesiách takmer 800 ľudí. Výučba prebieha v laboratórno-tréningovom centre, do ktorého Francúzi vložili v roku 2004 sto miliónov korún a ktoré sa v roku 2008 stalo majetkom fakulty, s tým, že bude poskytovať služby aj ostatným slovenským firmám, ktoré zaň budú platiť. Tréning trvá 180 hodín, teda tri mesiace, ale na požiadanie zadávateľa sa dá podľa dohody skrátiť. Pracujú na komerčnej báze, takže za vzdelávanie na objednávku sa platí. Vzdelávacia centrála pracuje na pôde Slovenskej technickej

univerzity ako verejná organizácia pod gestorstvom Ministerstva školstva Slovenskej republiky. Toto ojedinelé pracovisko, na ktorom kraluje Doc. Ing. Jozef Antala, PhD., sme navštívili v budove STU na Mýtnej ulici v Bratislave. Rozľahlá moderná hala je prešípaná automatmi, ktoré sa priebežne inovujú a na základe skúseností vylepšujú. Zariadenia v laboratóriu sú drahé a vývoj v technike veľmi rýchly, takže si žiada aj obnovu učebných pomôcok. Šetria už tým, že nejde o konkrétne zariadenia, ale o simulátory, ktoré sa však veľmi nelíšia od bežnej praxe vo výrobe. Najväčším nedostatkom slovenských vysokých škôl je, že nemajú patričné vybavenie. Klasická prednáška, kde pedagóg prednáša a kreslí na tabuľu, je pri technických predmetoch tým najhorším riešením. Laboratórno-tréningové centrum, kde v súčasnosti vyučujú certifikovaní zamestnanci strojníckej fakulty, naopak, tým najlepším.

ZAHRAŇIČNÍ ŠTUDENTI SÚ LEPŠÍ

Vzdelávací cyklus sa pripravuje v úzkej spolupráci a za účasti objednávateľa – zamestnávateľa. Svojich manažérov, ale aj napríklad pracovníkov údržby tu vyškolili desiatky firiem, aj zahraničných. Medzi najväčších patria PSA Peugeot – Citroën Slovakia, Volkswagen Slovensko a Kia Slovakia. Pri objednávaní vzdelávacieho cyklu vychádzajú z faktu, že človek, ktorý ukončí konkrétnu školu, alebo sa ďalej špecializuje v odbore, vyjde ako elektrotechnik alebo strojár, ale nevidí ďalej. Výrobné zariadenia však vždy majú strojovú aj elektronickú časť a jedna s druhou spolupracuje. Ak si to predstavíme v podmienkach automobilky, každá z nich má štyri základné sektory – lisovníu, zvarovníu, lakovníu a montážnu halu a v každom z nich je niečo spoločné. Preto sa personál na všetkých úrovniach musí nepretržite vzde-

lávať, preto sa vzdelávacie moduly z roka na rok inovujú a prispôbujú. Lebo nestačí mať vedomosti, hoci aj s červeným diplomom, ak je absolvent v praxi neprispôsobivý. Neuspeje popri tých, čo spĺňajú vlastnosti, ktoré moderná firma vyžaduje – seriózny prístup, dôslednosť, precíznosť, ochota prispôbovať sa novým podmienkam a podobne. „Z vlastných skúseností môžem povedať,“ hovorí inžinier Antala, „že ak porovnávam našich a zahraničných študentov, zahraniční vychádzajú pri hodnoteniach lepšie. Je to tým, že sú pri výučbe pozornejší, vnímaivejší, trpezlivejší, našim často záujem o vec chýba.“

NAJŽIADANEJŠIE VZDELANIE

Aké vzdelanie je pre automobilový priemysel najvhodnejšie? Maturita zo strednej odbornej školy by mala predstavovať prvý stupeň. Odborná maturita plus tri roky ba-

kalárskeho štúdia na vysokej škole sú vhodné pre koncepčných a riadiacich pracovníkov v automobilkách. Takéto vzdelanie je najvyššie, čo sa týka všeobecného rozhladu. Ak k tomu absolvujeme tréning v Koordinačnom centre odborného vzdelávania, dostaneme pracovníka, ktorý je v strednom manažmente najviac potrebný. Máme hotového človeka, ktorý zabezpečuje komunikáciu medzi vrcholovým manažmentom a montážnikom – radovým robotníkom na páse.

Aký je súčasný záujem o túto formu vzdelávania? Napriek tomu, že v automobilovom priemysle na Slovensku aktuálne chýbajú stovky kvalifikovaných pracovníkov, záujem o vzdelávanie v Koordinačnom centre odborného vzdelávania na Slovenskej technickej univerzite v Bratislave klesá. Zďaleka nenaplnia kapacity a možnosti tohto zariadenia. Ing. Katarína Grandová, koordinátorka odborného vzdelávania, to charakterizovala slovami: „Keď je dobrá doba, nie je čas na vzdelávanie, keď je doba horšia, nie sú peniaze.“ Skutočnosť je taká, že hoci takáto forma štúdia nie je najlacnejšia, v porovnaní s cenami v podobných zariadeniach v zahraničí sme pri najmenšom zaujímaví. Aj preto prichádza čoraz viac študentov zo zahraničia.

SLOVENSKÝ UNIKÁT

Prezident Zväzu automobilového priemyslu, ktorému vari najviac záleží na investovaní do vzdelávania, vedy a výskumu, Ing. Jaroslav Holeček nedávno charakterizoval prínos zamestnávateľov do odborného vzdelávania takto: „ZAP SR spolu s ostatnými priemyselnými zväzmi začal v roku 2012 transformáciu odborného vzdelávania. Pre nás je dôležité, aby stredné školy pripravovali študentov na povolanie, a nie preto, aby mali papier o vzdelaní. Z našej analýzy vyplynulo, že 30 percent absolventov stredných škôl skončí na úradoch práce a viac ako 60 percent absolventov ide na vysoké školy. Takto to nemôže fungovať. Aká je kvalita vysokých škôl, keď majú absorbovať dve tretiny ukončených stredoškôľakov? Iba necelá desatina stredoškôľakov nastupuje do povolania, na ktoré sa pripravovali.

Na vysoké školy by nemalo ísť viac ako 30 percent stredoškôľakov. Na porovnanie, vo Švajčiarsku je to 25 a v Nemecku 24 per-

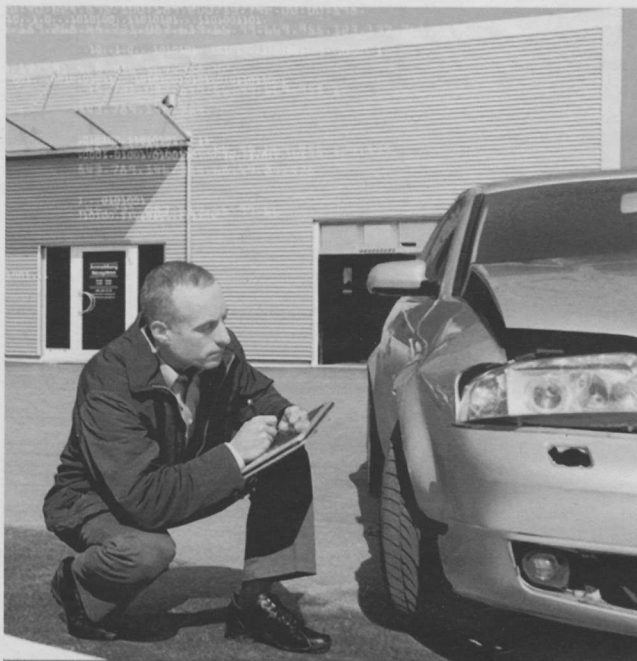
cent. Momentálne sa cez duálne vzdelávanie pripravuje sotva pol percenta žiakov. Toto číslo by sme za dva až tri roky chceli zvýšiť aspoň na päť percent. Náš dlhodobý cieľ je, aby sa duálne vzdelávanie do roku 2020 týkalo aspoň 30 percent žiakov stredných škôl.“

OHROZENÝ AUTOMOBILIZMUS

Problém je dlhodobý a je dôsledkom nedostatočného záujmu o technické odbory. To ohrozuje budúcnosť automobilizmu u nás. Mnohí ľudia vychádzajú z ešte stále zažitej minulosti, keď slovo fabrika znamenalo ťažkú, špinavú prácu. Ľudia, ktorí to zažili na vlastnej koži, chcú pre svoje deti, aby sa mali lepšie, aby nerobili to, čo oni v časoch socializmu. Každý talentovaný mladý človek chce študovať právo alebo manažment, alebo aspoň ekonomiku. Strojárstvo sa stalo sprofanovaným pojmom, a preto dnes tak neláka. Vieme to všetci, a predsa pre to už roky robíme stále málo. Počujeme stále dookola tie isté výhovorky: podpora ministerstva školstva je nedostatočná, rodičia nespokojení, chýbajú peniaze...

Pomôcť by mal dlho pripravovaný Projekt celoživotného vzdelávania, s ktorým by malo Ministerstvo školstva Slovenskej republiky vyrukovať na jeseň tohto roku. Musí sa prejsť na plánovanie, alebo ak chcete kvótovanie študentov na stredných a vysokých školách komplexne. Všetci vieme, že sú sektory, kde je nadbytok pracovných síl a sú odvetvia, ktoré máme hľadať špecialistov a nemôžu ich nájsť. Nedajú sa vymenovať študijné odbory, o ktoré je najväčší záujem, ale všetko sa točí okolo priemyselnej informatiky, všetky technické oblasti sú vítané. Učebné osnovy na stredných školách musia zaradiť do výučby aj predmety, ako je riadenie automatizovaných systémov a priemyselná údržba. Práve na ne kladú dôraz aj na vedecko-pedagogickom pracovisku, ktoré sme dnes navštívili.

Slovensko si kedysi vydobylo titul Detroit strednej Európy. Americké mesto však doplatilo na jednostrannú orientáciu na automobilky. Ak ho v tomto nechceme nasledovať, musíme investovať do vzdelávania, výskumu a vedy. Povedal v rozhovore pre TASR prezident Zväzu automobilového priemyslu SR Jaroslav Holeček. A my s ním nemôžeme inak ako súhlasiť. ■



EurotaxRepairEstimate kalkulácie škôd

EurotaxRepairEstimate (ERE) je kalkulačný nástroj, ktorý umožňuje jednoduchým spôsobom kalkulovať poškodenie vozidiel. Tento ekonomický, kalkulačný nástroj môže byť použitý pre všetky druhy poškodenia osobných, terénnych a ľahkých úžitkových vozidiel do 3,5 t.

Program ponúka aj oceňovanie vozidiel. Pracuje v režime offline a nepočíta množstvo kalkulácií a vstupov do nich.

Aktualizácia 6 (príp.12) krát do roka na DVD.

Cena: 950 € bez DPH/rok

EurotaxGlass's Slovakia s.r.o.
Miletičova 14
821 08 Bratislava
tel: 02/5020 7462
eurotax@eurotax.sk

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence