

Кажуть, якщо хочеш краще пізнати людину, дізнайся про її справи. Працюючи на лінії, часто чув від монтерів колії та залізничників, які вже давно на пенсії, розповіді про колишнього начальника Стрийської та Підзамчівської дистанцій колії Валерія Володимировича Герасимчука. І, насамперед, про те, що то це один з кращих начальників дистанції, який дбає не лише про безпеку руху поїздів та стан колії, але й про людей. Не забував відвідувати пенсіонерів-залізничників, надавав їм усіляку допомогу.

З ініціативи тодішнього керівника дистанції Валерія Герасимчука було закладено фундамент першого в дистанції 24-квартирного будинку, хоча спочатку йшлося про наполовину менший (взяли до уваги те, що багато сімей колійників жили в службових будівлях поблизу колії). Люди згадують, що, хоч і недовго працював Валерій Володимирович керівником Стрийської дистанції, всього два роки, проте встиг завоювати авторитет серед працівників дистанції, що підтвердили вибори начальника дистанції: більшість проголосувала за кандидатуру Валерія Герасимчука.

У жовтні 1988-го Валерій Володимирович очолив Підзамчівську дистанцію колії, набагато складнішу, ніж Стрийська, адже вантажообіг в ті часи на дільниці Красно-Львів по непарній колії сягав 120 мільйонів тонн бруто в рік. Колія ж мала, м'яко кажучи, поганий стан, особливо на залізничних вузлах Клепарів, Підзамче, Красно, де більшість стрілочних переводів та колій були на дерев'яних шпалах, кущова непридатність яких місцями сягала 40% від експлуатаційної

Глава залізничної династії



довжини, особливо на дільниці Львів-Рава-Руська. Крім того, експлуатувалось багато перехресних стрілочних переводів, на яких часто траплялися сходи рухомого складу, часом по два-три на добу.

За 10 років Валерію Герасимчуку вдалося докорінно покращити стан колії, в тому числі, забезпечити реконструкцію станцій Клепарів і Підзамче. А під час електрифікації залізниці до Підволочиська підзамчівські колійники збудували власними силами 10 посадочних платформ

на дільниці Красно-Львів.

Не забував керівник дистанції колії Валерій Герасимчук і про соціальні питання, ініціював будівництво житла господарським способом на станціях Красно, Борщівичі, Підбірці, Жовква, тож більшість колійників, що перебували на черзі, отримали добротні квартири. Були також поліпшені житлові умови колійників, які мешкали в Брюховичах на вулиці Дитячій. Про це люди з вдячністю згадують і донині.

Працюючи з Валерієм Володимировичем у мостовипробувальній станції служби колії, я одного разу поцікавився, як йому вдалося здобути авторитет у людей. І почув: "У мене було з кого брати приклад, адже працював під керівництвом начальника залізниці Георгія Миколайовича Кірпи, який привчив мене до залізної дисципліни, бездоганного виконання всіх завдань та людяного ставлення до працівників. Багато корисного перейняв у тодішнього начальника служби колії Анатолія Федоровича Мазура – талановитого колійника, який дуже багато зробив для покращення стану колії на Львівській залізниці. А ще мені пощастило працювати з підлеглими, які були патріотами колійного господарства, не рахувалися ні з часом, ні зі здоров'ям, у будь-яку погоду ліквідували пошкодження на колії. Це, насамперед, начальники дільниць Роман Киц, Іван Цуп, Петро Мисайло, Микола Гарасим, начальник колони Василь Равленко, начальник майстерні Олег Саджениця, колійні майстри Любомир Колодка, Степан Прокоп'як, Володимир Пилипчик, бригадири Василь Кравчук, Володя Біляч, Степан Стадницький із Підзамчівської дистанції колії. І

це далеко не повний перелік фахівців, які мали добрий гарт і передавали свій досвід молодим колійникам".

Свій трудовий шлях на залізниці Валерій Герасимчук почав 38 років тому помічником машиніста снігоприбиральної машини у Шепетівській дистанції колії. Закінчив Вінницький технікум залізничного транспорту, працював на різних посадах і ніколи не шкодував, що поміняв море на сушу, а точніше – на колію. Як свого часу на кораблі, так і на колії, зустрів чудових, відданих справі фахівців.

У роботі час збігає швидко, як вода в гірських ріках. Не помітив Валерій Володимирович, як виповнилося йому 60. При ювілейній даті став підраховувати, скільки років віддала праці на залізниці його сім'я. Виявилось, що у 2011-му буде сто років. Залізничний стаж заробляли не тільки колійник Валерій Володимирович, його дружина Валентина Станіславівна – економіст фінансової служби залізниці, але й діти Юрій і Тетяна. Випускник ДІТУ син Юрій вже у 25 років очолив станцію Хриплин, а у 28 – Івано-Франківськ. Донька Тетяна надала перевагу колії, після закінчення інституту інженерів транспорту працює провідним фахівцем відділу штучних споруд служби колії. Підрастають двоє внуків – одинадцятирічна Настя та трирічна Лада. Який фах оберуть вони, говорити ще рано. Проте уже зараз вони зацікавлено слухають розповіді дідуся про нелегку, але дуже потрібну працю колійника.

Володимир СЕВАСТЬЯНОВ,
інженер мостовипробувальної станції залізниці



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Окрім представників робітничих професій, на залізниці потребують електромонтерів, машиністів, бульдозеристів, екскаваторників, водіїв, електрогазозварників. Вища від середньої плінність кадрів серед монтерів колії, слюсарів із ремонту локомотивів, електромонтерів зв'язку, електромеханіків зв'язку. Як зауважив начальник служби кадрів, навчальних закладів та соціальних питань Олександр Копик, плінність кадрів серед монтерів колії, слюсарів з ремонту локомотивів завжди була вищою, ніж серед інших спеціальностей. Це обумовлено важким характером роботи. Щодо електромонтерів та електромеханіків зв'язку, то із розвитком комунікацій такі спеціалісти переходять на роботу в новостворені приватні компанії. "Окрім цього, є чимало нюансів, які не завжди допомагають у роботі. Наприклад, згідно із затвердженими новими кваліфікаційними довідниками вища освіта не дає права працювати за робітничими спеціальностями. Такий фахівець може керувати, але не може працювати безпосередньо на виробництві. Ще один несприятливий чинник – мінімальний термін підвищення розряду (що безпосередньо впливає на розмір заробітної плати) тепер становить 1 рік, а не кілька місяців, як раніше," – розповів Олександр Копик.

За словами заступника начальника залізничної з кадрів та соціальних питань Володимира Чернеги, зараз нема дефіцитних професій, є професії, які поступово стають дефіцитними через недостатню заробітну плату та соціальну захищеність. Плінність кадрів існувала завжди, але зараз вона щороку зростає і становить вже 2,79 відсотка. В процесі роздержавлення деякі підприємства перейшли у приватну власність, зменшили штат працівників, а відтак збільшили зарплату (офіційну та неофіційну). Кваліфіковані працівники пішли із залізниці у такі компанії. Чимало колишніх залізничників знайшли роботу з гідною зарплатою у європейських державах. Тому сьогодні перед залізницею, як і перед іншими державними підприємствами, дедалі гостріше постає проблема: як втримати спеціалістів? Середня заробітна плата на підприємстві за січень цього року – 1883 грн, однак є окремі робітничі спеціальності, де заробітна плата майже удвічі нижча. "Електромонтер, який недавно прийшов до нас, одержує зарплату 860 грн, водій – 760 грн, в той же час, напри-

клад, перонний контролер – 1160 грн. Сьогодні потрібно думати про житло, умови роботи, гнучку систему оплати праці, а враховуючи те, що в індустріальних центрах не вистачає робітничих професій, потрібно вирішувати питання довозення на роботу автобусами працівників з ближніх населених пунктів, як, наприклад, у вагонному депо Дрогобич. У місті не знайдеш слюсаря на зарплату 1300 грн, а в селі за 20 км від міста є охочі. Ми можемо і повинні "прив'язати" працівника соціальним забезпеченням, надати можливості для придбання житла, одержання кредиту, запропонувати досконалу систему медичного обслуговування. Важливе значення має і технологічний процес – потрібно оновити старі механізми, що значно полегшить фізичну працю," – зауважив Володимир Чернега.

Що ж пропонують спеціалістам приватні компанії? Якою заробітною платою вони "спокушають" фахівців? Наші кореспонденти переглянули чимало вакансій від рекрутингових компаній. Як з'ясувалося, на ринку праці легко знайти вигідні пропозиції роботи для представників робітничих спеціальностей – мулярем, столярам, слюсарям, покрівельникам, малярам пропонують зарплату від 1300 грн до 5000 грн, в залежності від кваліфікації та умов роботи. Водіям у Львові пропонують зарплату до 2500 грн. Лише подекуди серед вакансій трапляється суттєве уточнення: "працевлаштовуємо офіційно", що свідчить про невішній реалії сучасного ринку праці: робота неофіційна – зарплата "в конверті".

Значно вищі розцінки у столиці, куди у пошуках роботи подається чимало спеціалістів із провінції. Там фахівцям аналогічних профілів будівельні компанії пропонують зарплату від 5000 грн до 8000 грн. У Києві подекуди пропонують і добрі умови праці: місце в гуртожитку, безкоштовний проїзд до місця роботи. Ті, кого не влаштовують українські заробітки, їдуть у пошуках щастя за кордон.

Аби з'ясувати на прикладах конкретних підприємств, якою ж є зараз ситуація із плінністю кадрів робітничого фаху на залізниці, наші кореспонденти побували у Будівельному управлінні №1 та Львівській дистанції електропостачання. За словами помічника начальника з кадрів БУ №1 Богдана Васильківа, управлінню бракує кваліфікованих малярів, мулярів, штукатурів, електрозварників. "Раніше люди залюбки йшли до нас на роботу, серйозним стимулом була

можливість одержати в майбутньому житло, тепер такої перспективи нема, тому більшість фахівців воліє працювати у приватників. Тарифна ставка підсобного робітника становить 894 грн, кваліфікованого робітника 4 розряду – 1106 грн, 5 розряду – 1266 грн. Оплата праці робітників масових будівельних професій відрядна. За добре виконану роботу працівник одержує премію, окрім цього, згодом йому нараховуватиметься й доплата за вислугу років. Проте ні преміями, ні соціальним захистом ми поки що не можемо втримати висококваліфіковані кадри, які на інших підприємствах одержують удвічі більшу заробітну плату", – зауважив Богдан Антонович.

Виконавець робіт Михайло Крушельницький, який працює вже 23 роки, розповів, що чимало із його колег знайшли більш оплачувану роботу. Йому теж неодноразово пропонували перейти на інше місце праці, однак він на це не зважився, уже звик до залізниці, тут є пакет соціального захисту, і сподівається, що все-таки незабаром заробітна плата буде вищою. Як зауважив начальник БУ №1 Едуард Обиночний, проблема браку кваліфікованих кадрів на підприємстві вирішується шляхом укладання цивільно-правових угод та строкових трудових договорів. На даний час за цивільно-правовими угодами вже взяли на роботу 20 осіб, за строковими угодами – 10. Залежно від об'єкта, на якому працюють робітники, може змінюватися і їхня заробітна плата. Наприклад, більшу зарплату одержали спеціалісти на роботах із запровадження швидкісного руху на дільниці Львів-Здолбунів.

Бракує спеціалістів і у Львівській дистанції електропостачання. За словами помічника начальника дистанції з кадрів і соціальних питань Тетяни Семенової, найбільшою є потреба підприємства в електромонтерах та водіях: "Молодому фахівцю-водію, який приходить до нас, пропонуємо тарифну ставку від 1019 до 1052 грн, електромонтеру, наприклад, 3 розряду – 1070 грн. Електромонтери мають надбавки за шкідливі умови праці, премії за добре виконану роботу, а хтось може працювати й водієм (довезти до місця роботи та працювати там електромонтером) і одержує ще 1 відсоток до зарплати за кожен виїзд. Середня заробітна плата становить приблизно 2200 гривень. Фахівці, які йдуть від нас на роботу в приватні компанії водіями чи електромонтерами, роз-

повідають, що одержують там вищу зарплату – 2,5-3 тисячі гривень "чистими".

Електромеханік ремонтно-ревізійної дільниці Роман Садовий працює у дистанції 2 роки. Заробітну плату 1750 грн вважає низькою, адже робота, пов'язана з електрикою, – край небезпечна. Хотілося б отримувати "на руки" хоча б 2500 грн, однак хлопець не поспішає шукати роботу деінде. Каже, що колектив тут хороший, умови праці – нормальні і все-таки вірить, що праця залізничників невдовзі поверне собі колишній престиж і оплачуватиметься краще.

Як не дивно, але чимало наших співрозмовників відзначили, що, незважаючи на меншу зарплату, державне підприємство є для них більш привабливим з точки зору соціальної захищеності і важливої для них стабільності, яка має свій вияв у більш уважному, ніж в комерційних підприємствах, ставленні до працівника, атмосфері певної психологічної захищеності. Частина наших респондентів, не називаючи прізвищ, назвала залізницю більш привабливою тому, що, незважаючи на усі складнощі нашого часу, у державній установі ще можна "знайти правду", обминувши безпосереднього начальника, якщо він неправий. Принципово важливою наших співрозмовників є публічність фактів притягнення керівництвом залізниці до відповідальності осіб з числа керівного складу за недоліки та недорахування у той час, як у комерційних підприємствах цього вже давно нема, керівник просто і тихо звільняється без пояснень.

Серед молодих людей, з якими ми спілкувалися, ряд наших співрозмовників виявилися зацікавленими в активній участі у громадській роботі, у побудові особистої кар'єри, і саме цим їх приваблює робота на державному підприємстві, де, на їх думку, "правила гри" ще існують і їх дотримуються і працівники, і працедавці.

Дозволимо собі зробити висновок про те, що саме ця сфера психологічної захищеності, усвідомлення єдиних "правил гри", можливість побудови особистої кар'єри протягом тривалого часу, персональної участі у громадському житті свого підприємства може стати тією точкою опори, на якій варто будувати систему корпоративної єдності, яку частина трудового колективу не проміняє на вищу зарплату в нестабільному ринковому світі, де дмуть шквальні вітри жорсткої конкуренції.

Галина КВАС