

# Кадровий потенціал – запорука розвитку галузі

За наказом генерального директора Укрзалізниці 17-18 квітня у методично-інформаційному бюро Львівської залізниці (с. Суховоля) відбувся семінар-нарада на тему “Завдання та роль кадрових підрозділів при проведенні змін в організації виробництва і праці у структурних підрозділах залізниці. Використання нових технологій у роботі кадрових підрозділів”. Учасники наради обговорили правові аспекти та наслідки змін в організації виробництва і праці, основні недоліки в роботі кадрових підрозділів, використання нових технологій, спеціалізованих комп’ютерних програм тощо.



Участь у семінарі взяли перші заступники начальників служб кадрової та соціальної політики, начальники відділів організаційно-аналітичної роботи служб кадрової та соціальної політики залізниці, начальники відділів кадрів дирекцій залізничних перевезень, начальники відділів кадрів вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський Південно-Західної залізниці, Харківської вагонної дільниці №1 Південної залізниці, пасажирського вагонного депо Одеса-Головна Одеської залізниці, вагонного депо Донецьк Донецької залізниці, Дніпропетровського та Сімферопольського пасажирських вагонних депо Придніпровської залізниці. Таким чином Головне управління кадрової та соціальної політики Укрзалізниці намагалося встановити зворотний зв’язок із найчисельнішими підрозділами та отримати від них конструктивні зауваження й пропозиції.

Із вітальним словом до учасників наради звернувся **начальник ДТГО “Львівська залізниця” Богдан Піх:**

– Структурні зміни на залізниці тривають уже другий рік. Час, у який ми живемо, характеризується кризовими явищами в економіці, значними коливаннями в обсягах перевезень, подальшим зближенням із транспортною інфраструктурою держав Єврозою, що зобов’язує нас враховувати усі ці зміни в роботі. Зростає питома вага витрат на заробітну плату, які нині сягають 40 відсотків від усіх витрат залізниці.

Об’єктивний стан справ в економіці та інтенсивний ріст електронних технологій змушують нас зменшувати чисельний склад працівників залізниці, але цей процес відбувається найоптимальнішим чином. Ми дбаємо про збереження кадрів, бо розуміємо, що лише завдяки фахівцям галузь може ефек-

тивно розвиватися. З іншого боку процес вивільнення відбувається насамперед шляхом природного відтоку, тобто виходу працівників на пенсію за віком та звільнення за власним бажанням. Таким чином упродовж першого півріччя минулого року штат Львівської залізниці зменшився на 2,5 тисячі залізничників, при цьому у нас жоден залізничник не був скорочений.

Для того, щоб пенсіонери були зацікавлені у виході на пенсію, ми заохочуємо їх вісьмома-десятьма додатковими посадовими окладами. Діє також дворічна доплата до пенсії для жінок передпенсійного віку.

В умовах оптимізації роль кадрових підрозділів справді дуже важлива, вони законодавчо супроводжують процес: стежать, щоб прийом на роботу, переведення з одного підрозділу в інший, звільнення на пенсію відбувалися із дотриманням усіх вимог чинного законодавства. Шановні працівники кадрових підрозділів, ваша робота ефективна, але я бажаю, щоб вона була ще ефективнішою.

Своєю чергою **начальник Головного управління кадрової та соціальної політики Укрзалізниці Михайло Головацький** зробив ретельний аналіз структурних змін та змін в організації виробництва і праці у 2012 році:

– У процесі реформування галузі із залученням досвіду сусідніх країн ми розробили ряд заходів. Один із них – автоматизовані системи управління. Зокрема система “прозорого” використання структурних серверів, у якій проводять усі кадрові операції та аналіз змін кадрового складу.

Крім того, у 2012 році запроваджено систему тестування, яка подаватиме інформацію про переведення на інші посади та оцінюватиме виправданість таких змін. Якщо йдеться про переведення на вищу посаду, ми попередньо встановлюємо випробувальні терміни,

а потім перевіряємо результат.

Розпочато “пілотний” проект для молодих працівників, який полягає у тому, щоб готувати фахівців ще зі студентських років. Ми робимо аналіз держзамовлення і щороку відбираємо по 10 студентів, якими опікуємося. Вони отримують доплати до стипендій, згодом – оплачувану практику, а вже через два роки роботи на залізниці мають

садових окладів, зміна встановлених пільг, перегляд умов повного і неповного робочого часу, суміжних професій тощо. У таких випадках працівники служби кадрової та соціальної політики повинні пояснювати залізничникам, які потрапили до цієї категорії, що пропозиція, яка нині видається не вигідною, може стати хорошою перспективою на майбутнє. По-третє, абсолютно всі



право отримати кредит на житло. Щоправда, за молодими фахівцями потрібно уважно наглядати, адже ми не виконуємо функції соціального захисту – ми захищаємо людей, які у нас працюють.

Правові аспекти та наслідки проведення цих змін охарактеризував **начальник управління кадрів Головного управління кадрової та соціальної політики Укрзалізниці Володимир Дзуєнко:**

– Вивільнення штату працівників має багато нюансів. По-перше, сама процедура повинна відбуватися за певним алгоритмом: спочатку особі, посада якої виводиться зі штатного розпису, пропонують іншу вакансію у цьому ж підрозділі, потім – в інших відокремлених підрозділах. По-друге, в умовах реорганізації та оптимізації галузі можливі й інші істотні зміни умов праці: зміна системи і розмірів оплати праці, зменшення розмірів по-

передження про зміну умов праці повинні готуватися в автоматизованій системі управління і попередньо ретельно перевірятися у службі кадрової та соціальної політики.

Звільнення, ясна річ, трапляються, але лише як крайній захід, і відбуваються відповідно до закону. Загалом варто зазначити, що Укрзалізниці є флагманом серед інших державних структур – навіть у найважчий для нас 2009 рік у залізничній галузі було лише 370 скорочень.

Щодо працівників служб кадрової та соціальної політики, то вони стали більш грамотні, але оскільки нема межі досконалості, то вдосконалюватися потрібно й надалі.

Підбиваючи підсумки наради, всі учасники відзначили її ефективність та необхідність проведення таких заходів і надалі.

**Оксана ЛОЙК**  
Фото Артура ЛІБЕРА

АКТУАЛЬНО



## На перегонах стає гаряче

переводу. Щоб не робити поетапну заміну, краще зробити комплексний ремонт. Тому під час цього ремонту замінили нашіпальну і підрейкову гуму, зламани башмаки, вкладки та інше. Відвантажували на думпкери зрізаний баласт і відвозили для складання у відповідне місце. Стрілка на цій ділянці колії має свої особливості, оскільки знаходиться практично між двома кривими, тому важкувато було на ній працювати. Думаю, наступний ремонт на цій ділянці в такому обсязі буде проводитися не раніше, ніж через 10 років.

Виконавцем робіт із середнього ремонту стрілочного переводу була колійна машинна станція №123. Загалом працювало 25 фахівців із КМС №123, бригада монтерів колії та 8 працівників місцевого околודку. Була задіяна техніка: виправочні машини, укладальний кран, два бульдозери, Unimat-08 – машина для виправки стрілочних переводів.

Завдяки тому, що з 2007 року під час підготовки напрямку до швидкісного руху було проведено дуже багато ремонтних робіт, зараз на території обслуговування Бродівської дистанції колії зменшилися їхні обсяги. Проте у планах

– середній ремонт колії протяжністю 4,3 км та середній ремонт п’яти стрілочних переводів. Загалом роботи заплановано виконати до введення нового графіка поїздів.

**Тетяна БАЛЛА**  
Фото автора

### НАЙВАЖЧЕ РЕМОНТУВАТИ ПЕРЕВАЛЬНІ ДІЛЯНКИ

– Загалом на цей рік у планах модернізувати 9,8 км колії, ще 66,2 км колії плануємо відновити капітальним ремонтом, 70 км – середнім, у тому числі 20 км колії – посиленням ремонтом. Комплексно-оздоровчим ремонтом плануємо охопити 50 км колії. Крім того, за планом робіт необхідно відремонтувати середнім ремонтом 75 стрілочних переводів, замінити новими 10 стрілочних переводів, з яких два – на дерев’яних брусах і 8 – на залізобетонних, а також замінити 10 старопридатних стрілочних переводів, – зазначив начальник відділу капітального ремонту служби колії Роман Єрмаков. – Основні напрямки проведення колійних робіт – Львів–Здолбунів, Красне–Тернопіль, Львів – через Лавочне на Чоп, також через Сянківський перевал і франківський напрямок. Найважчими у роботі зазвичай бувають перевальні ділянки, наприклад, перегін Воловець–Вовчий, там відбуватиметься середній ремонт колії на дерев’яних брусах.

**(Закінчення. Поч. на 1 стор.)**  
– На станції Дубно за планом провели середній ремонт стрілочного переводу №7. “Вікно” тривало з 9-ї ранку до 19-ї, – розповів головний інженер Бродівської дистанції колії Петро Повідайко. – Колійники виконали роботи з укладання захрестовинного блока та хрестовини згідно з технологічним процесом. На цій ділянці дуже інтенсивний рух. Швидкість поїздів сягає

100 км/год. Завершивши ремонт, встановили обмеження до 60 км/год. для обкатки стрілки після заміни.

Потреба в таких ремонтах залежить від вантажонапруженості напрямку. Якщо вона збільшується, то відповідно швидше виходить з ладу нашіпальна і підрейкова гума. Її потрібно час від часу замінювати. Так само під час експлуатації зношуються елементи стрілочного