



УДК 37.091

DOI:10.30837/nc.2021.4.72

Георгій Миколайович Кірка — видатний випускник Харківського інституту інженерів залізничного транспорту

Сергій Панченко,
доктор технічних наук, професор, ректор,
Український державний університет
залізничного транспорту, Харків,

Борис Остаюк,
директор ТОВ «НВП «Залізничавтоматика», Харків,

Костянтин Колесник,
кандидат історичних наук, доцент,
Український державний університет
залізничного транспорту, Харків

За 90 років роботи в Харкові вищого навчального закладу з підготовки фахівців в галузі залізничного транспорту випускниками вишу стали десятки тисяч кваліфікованих спеціалістів. Один з найбільш видатних випускників ХІІТу — міністр транспорту і зв'язку України, Генеральний директор державної адміністрації залізничного транспорту України, Герой України Георгій Миколайович Кірка.

Георгій Миколайович Кірка народився 20 липня 1946 року в селі Клубівка Ізяславського району Хмельницької області.

Батько, Микола Пилипович, через хворобу помер у 1949 році, коли Георгію Миколайовичу було три роки. Георгія та його старшого брата Аліма виховувала мати, Софія Федорівна. Разом із ними жила також тітка (рідна сестра матері), яка з дитинства була сліпою. Саме ці жінки виховували Георгія Миколайовича,

вчили його бути мужнім і чесним, прищепили почуття людської гідності, співчуття до чужої біди, зробили все, щоб Георгій набув освіти і став достойною людиною.

Не менш важливе місце в житті Георгія Миколайовича посіла ще одна жінка — Жанна. Жанна Ігорівна — не тільки вірна дружина і мати двох дітей Георгія Миколайовича, а й найближчий помічник і надійний порадник. Саме в рідній Клубівці вони познайомились, покохали один одного і пронесли це почуття через все життя.

Свій трудовий шлях Георгій розпочав у сімнадцять років. Після закінчення 11 класів школи в 1964 році Георгій пішов працювати електрослюсарем на Клембівський цукровий завод, де, незважаючи на молодість, зарекомендував себе як надійний і наполегливий працівник [1, с. 36–37].

У 1965 році Георгій та Жанна успішно склали всі іспити та поступили до Харківського інституту інженерів залізничного транспорту на спеціальність «Експлуатація залізниць».

За роки навчання Георгій Миколайович зарекомендував себе наполегливим студентом. Досить швидко набувши серед товаришів авторитет, став одним із лідерів своєї групи. І якщо на першому курсі Георгій виявляв кращі результати з технічних предметів, то, починаючи з третього курсу, майже всі оцінки в його заліковій книжці були тільки «відмінно».

Втім, у нашому інституті студент Кірпа запам'ятався не лише високим рівнем освіти, а й активною участю в студентському житті. Георгій входив до складу студентського профспілкового комітету, де брав участь в різних суспільних заходах. Відзначився він і як гравець студентської команди клубу веселих та кмітливих, де яскраво продемонстрував неабияке почуття гумору та музичні таланти [2, с. 296–297].

Наприкінці навчання в житті Георгія Миколайовича відбулась важлива особиста подія — довгоочікуване весілля з Жанною Ігорівною. Їм судилось понад тридцять років йти по життю пліч-о-пліч.

Після успішного завершення навчання в ХІІТі Георгій і Жанна отримали розподіл на Львівську залізницю, на станцію Чоп, де кар'єра Георгія Миколайовича розпочала свій швидкий підйом. Відпрацювавши декілька місяців черговим по станції, Георгій Миколайович був призваний до лав Радянської армії, а повернувшись через рік, був призначений інженером тієї ж станції. В березні 1972 року Кірпа стає головним інженером, а вже в листопаді 1972 року — начальником станції Чоп. На цій посаді він провів наступні п'ять років. Під керівництвом Георгія Миколайовича була проведена реорганізація роботи станції, яка значно зменшила час простою вагонів та різко збільшила обіг вантажів. [3]

Не оминуло Георгія Миколайовича в ці роки і особисте щастя. В Чопі у нього народились син Віталій та донька Інна. Закарпаття — це початок його становлення як керівника нової формації, якому притаманні нестандартність мислення, відхилення від схематичності й заформалізованості, розкутість під час вирішення складних завдань.

Робота Кірпи в Чопі не залишилась непоміченою, і невдовзі він знову отримав підвищення: у травні 1977 року Георгій Миколайович стає начальником відділу перевезень Ужгородського відділку, в січні 1978 року — заступником начальника Ужгородського відділку, а в квітні 1979 року — очолює Рівненський відділок Львівської залізниці. Упродовж 1982–1984 років Кірпа працює начальником Ужгородського відділку. На всіх цих посадах Георгій Миколайович проявляв себе як досвідчений керівник, який досягає високих результатів в роботі, але при цьому дбає про інтереси колективу. Всюди залишає він після себе реконструйовані станції, нові споруди і нове житло для залізничників.

В січні 1985 року Георгій Миколайович був призначений на посаду заступника начальника Львівської залізниці, де персонально відповідав за питання пасажирського сполучення, міжнародні

перевезення та капітальне будівництво на дорозі. Наприкінці 1980-х років міністр шляхів сполучення СРСР Микола Семенович Конарев рекомендував Кірпу на відповідальну посаду начальника Жовтневої залізниці, але Георгій Миколайович відмовився залишати Україну [1, с.110 — 113].

У 1993 році Георгій Миколайович все-таки став начальником залізниці, тільки своєї, Львівської. В ті важкі для новоствореної країни часи Кірпа не тільки зумів зберегти залізничне господарство Західної України, а й продовжував здійснювати капітальне будівництво. Під його керівництвом був збудований новий приміський вокзал Львова, оновлено багато залізничних станцій, реконструйовані залізнична лікарня та палац культури залізничників, і навіть стадіон «Україна» був відремонтований за активної участі залізничників [4, с. 17].

Але при цьому системні проблеми в роботі українських залізниць накопичувались. Бартерні розрахунки призводили до затримки заробітної плати, рухомий склад не оновлювався з 1980-х років, ефективність роботи залізниці поступово зменшувалась.

В цій ситуації Георгій Миколайович пішов на рішучий крок — подав відповідну записку Президенту України Леоніду Даниловичу Кучмі, в якій вказував на проблеми галузі та пропонував шляхи виходу з кризи.

В квітні 2000 року Георгій Миколайович Кірпа був призначений Генеральним директором Укрзалізниці та водночас першим заступником Міністра транспорту.

Повною мірою талант Георгія Миколайовича Кірпи розкрився саме після його переїзду на роботу до Києва. Часу на нормалізацію роботи і виконання поставлених завдань було обмаль. Необхідно було вживати конкретних і рішучих заходів. Був уведений режим суворого контролю за витрачанням коштів. Відбулась заміна керівників на всіх рівнях. Ці та інші заходи дозволили за короткий

термін оздоровити галузь як фінансово, так і організаційно.

У 2001 році за рекордний час було відремонтовано Центральний залізничний вокзал в Києві, а також побудовано новий — Південний.

7 травня 2002 року Георгій Миколайович був призначений міністром транспорту України, а з 24 липня 2004 року він очолював об'єднане Міністерство транспорту та зв'язку. Зовсім невеликий час доля відпустила йому керувати залізницею України та всією транспортною галуззю, але скільки всього було зроблено за цей час!

З приходом Кірпи на цю посаду транспортно-дорожній комплекс зазнав відчутних змін, галузь була піднята на якісно вищій щабель. За ініціативи Георгія Миколайовича здійснено ряд грандіозних проєктів, що стали ключовими в економічному розвитку країни. Це автобан Київ — Одеса, судноплавний канал Дунай — Чорне море, швидкісний рух пасажирських поїздів, модернізація рухомого складу, розвиток науки і техніки залізничного транспорту. Швидкими темпами будується автомобільно-залізничний мостовий перехід через Дніпро в Києві, споруджується найсучасніший залізничний вокзал на станції Дарниця, оновлюється велика кількість залізничних вокзалів та станцій по всій Україні. Всюди будівництво здійснюється у вкрай стислі строки і всюди, долаючи перешкоди, Кірпа досягає успіхів.

Георгію Миколайовичу було також доручено складні й відповідальні завдання, навіть інколи не притаманні його відомству. Так, у 2003 році Міністерство транспорту та зв'язку в особі Георгія Миколайовича виконувало завдання Президента України з будівництва прикордонної застави на острові Тузла. До особливих завдань можна віднести і спорудження в місті Севастополі житлового будинку для військовослужбовців військово-морських сил України. Будинок було зведено за дев'ять місяців при нормі будівництва два роки. Якісне і своєчасне його закінчення

мало важливе політичне значення для суверенної України.

Це лише деякі приклади його діяльності. Але ж можна назвати і відновлення драматичного театру в Ніжині, будівництво шляхопроводу у Львові, повне відновлення і облаштування центру творчих колективів у Києві, спорудження школи в «Артеку», спонсорську допомогу під час реставрації театру в Одесі, фінансову підтримку авіабудівної галузі, реорганізацію залізничних військ і збереження їх як окремої структури в системі транспорту та багато іншого.

В усіх своїх справах Георгій Миколайович не забував про людей. Він шанував працівників та ветеранів транспортно-комплексу. Йому завдячують сотні тисяч пенсіонерів та молодих людей за воістину батьківську турботу. Під його керівництвом здійснювалась соціальна програма «Сільський автобус». За його ініціативи будувались храми, лікарні, школи, надавалась допомога творчим колективам, проводилась велика благодійна діяльність. Велика увага була приділена соціальному захисту працівників та їх сімей. За рівнем заробітної плати залізничники з передостаннього місця в країні перейшли до першої десятки. Відновилося будівництво житла. У місті Києві вперше за 10 років було здано в експлуатацію багатоквартирний житловий будинок для залізничників. Пенсіонери почали отримувати матеріальну допомогу від залізниць [5].

Важливе місце в діяльності Кірпи займала Харківщина. Зокрема, завдяки Георгію Миколайовичу було добудовано та введено в експлуатацію дві станції метрополітену «Ботанічний сад» та «23 Серпня», придбано 15 нових метровагонів для Олексіївської лінії, відкрито сучасний Центр здоров'я жінок, побудовано найбільший у Східній Україні Палац ігрових видів спорту «Локомотив», реконструйовано Привокзальну площу Харкова, на Слобожанщині реконструйовано чи побудовано заново десятки вокзалів. [6]

Не забував Георгій Миколайович і свою «альма-матер». Декілька разів він приїздив до рідного навчального закладу, надавав йому допомогу, слідкував за тим, як ідуть у ньому справи. Саме з ініціативи Кірпи Українській державній академії залізничного транспорту (таку назву виш мав у ті часи) були передані четвертий навчальний корпус та стадіон «Південний».

Успіхи Кірпи як керівника були б неможливі без вміння розбиратись в людях, підбирати гідних і висококваліфікованих людей. Під його керівництвом була створена команда справжніх професіоналів, видатних фахівців-залізничників. Георгій Миколайович вчив своїх колег повністю присвячувати себе роботі і бути відданим своїй професії. І вчив цьому не за підручниками, а на своєму власному прикладі. Вражала працездатність Кірпи. Здавалось, що він взагалі не має жодної вільної хвилини. І разом з тим він ніколи не втрачав можливість поспілкуватись з робітниками, які роблять «погоду на підприємстві» [1, с. 241].

Реформи Георгія Миколайовича дали міцний поштовх для розвитку залізниці та всієї транспортної галузі, підвищили престиж професії залізничника.

За свої досягнення Георгій Миколайович Кірпа був відзначений численними державними нагородами та званнями. Серед них: заслужений працівник транспорту України, академік Транспортної академії України, лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки за 2002 рік та Державної премії України в галузі архітектури за 2003 рік, почесний залізничник, почесний громадянин Києва, кавалер Ордена Дружби народів, Ордену «За заслуги» III ступеня, Ордену князя Ярослава Мудрого V ступеня, Орденів Святого Володимира, Нестора Літописця та інших [1, с. 40 — 41].

Указом Президента України Леоніда Кучми від 23 квітня 2002 року за визначні заслуги перед Україною у розвитку залізничного транспорту, забезпечення ефективного функціонування транспортної системи держави, генеральному директо-

ру Державної адміністрації залізничного транспорту України Георгію Миколайовичу Кірпі було присвоєно звання Герой України з врученням ордена Держави.

Щоб захищати інтереси залізничників на найвищому рівні, Георгій Миколайович займався і політичною діяльністю. У 2002 році Кірпа був обраний депутатом Верховної Ради України IV скликання, але зняв свою кандидатуру. З червня 2004 року він очолював партію «Відродження».

Георгій Миколайович був всебічно обдарованою людиною. Окрім досконалого володіння професією залізничника, він став досвідченим будівельником та архітектором. Розумівся на мистецтві і захоплювався ним, вмів грати на музичних інструментах, добре співав. У молоді роки навіть мріяв стати музикантом. Брав активну участь у художній самодіяльності, був учасником багатьох музичних конкурсів, і навіть навчався у заочному Народному університеті мистецтв.

В особистому житті Георгій Миколайович був звичайною людиною. Мав сім'ю, дітей, яких дуже любив. Пишався своїм онуком. Робота, якій він віддавався без останку, забирала багато сил. На відпочинок часу залишалося мало, але витрачав він його продуктивно. Полюбляв полювати, рибалити, а також поратися по господарству, куховарити.

Трагічна загибель Георгія Миколайовича Кірпи 27 грудня 2004 року обірвала його творчий зліт, завдала тяжкого удару по всій залізничній галузі.

Багато намічених планів не збулося, залишилися незавершеними його справи, але принципи і способи керівництва транспортом, закладені Георгієм Миколайовичем, залишилися. Він створив свою управлінську школу. Учні та послідовники Кірпи гідно продовжують його справи, користуючись переданим досвідом. Він є і залишиться прикладом наслідування для молоді.

І хоча Георгія Миколайовича немає з нами вже майже 17 років, але людська пам'ять про нього жива і залишиться на довгі роки.

На честь Георгія Миколайовича Кірпи названі площа в Ужгороді, вулиця в Києві, залізнична станція. В рідній Клубівці діє музей Георгія Миколайовича. Працює також Фонд імені Кірпи, який надає допомогу обдарованій молоді. Кращі студенти нашого, тепер вже Українського державного університету залізничного транспорту також отримують премію імені Кірпи за успіхи в навчанні [5].

Вивчення досвіду діяльності Кірпи та його практичне використання надзвичайно необхідні зараз для подолання кризових явищ в роботі транспорту України і перетворення транспортної галузі, в тому числі залізничного транспорту, в локомотив розвитку економіки України.

Література

1. *Свердлов Б.М.* Георгий Кирпа: Незавершенная колея. К., 2006. 368 с.
2. *Український державний університет залізничного транспорту*; за ред. С.В. Панченко. К.: Логос-Київ, 2016. 303 с.
3. *Залізний керівник Львівської залізниці Георгій Кірпа* [Електронний ресурс]. 2020. Режим доступу до ресурсу: <https://photo-lviv.in.ua/zaliznyukerivnyk-lvivskoi-zaliznytsi-heorhiy-kirpa/>
4. *Пилип'юк В., Юхницький Ю.* Кризь відстані і роки. Львів: Світло і тінь, 2001. 144 с.
5. *Путівник по музею імені Г.М. Кірпи*. [Електронний ресурс]. 2020. Режим доступу до ресурсу: <http://www.fondkirpa.com.ua/index.php?act=gratitude&lang=ua>
6. *Двадцять років тому «Укрзалізницю» очолив Георгій Кірпа* [Електронний ресурс]. 2020. Режим доступу до ресурсу: <http://oblrada.kharkov.ua/ua/kharkiv-region/do-you-know-the-kharkiv-region/23946-dvadtsiat-rokiv-tomu-ukrzaliznytsiu-ocholyv-heorhiy-kirpa>

27.10.2021

Відомості про авторів:

Панченко Сергій Володимирович — доктор технічних наук, професор, ректор, Український державний університет залізничного транспорту, Харків, Україна; email: info@kart.edu.ua; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7626-9933>; Scopus Author ID: 57190165613; Google Scholar <https://scholar.google.com.ua/citations?user=z-1wa9AAAAAJ&hl=ru>.

Колесник Костянтин Едуардович — кандидат історичних наук, доцент, Український державний університет залізничного транспорту, Харків, Україна; email: kolesnik@kart.edu.ua; ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0249-0376>; Google Scholar. <https://scholar.google.com.ua/citations?user=TUzUvYYAAAAAJ&hl=ru&citsig=AMstHGT3wzkzivGxCI GuFtdycvhyucZ93Q>