

ПРОВІДНИК – ПРОФЕСІЯ



(Продовження. Поч. на 1 стор.)

Просторий актовий зал пасажирського вагонного депо Львів прикрашений кольоровими повітряними кульками та плакатами з вітаннями на адресу учасників. Відчувається, що господарі доклали чимало зусиль для його оформлення. Поки учасники конкурсу, члени журі та групи підтримки, що приїхали разом зі своїми командами, готувалися до виступів, ми провели блицопитування, у ході якого присутнім пропонувався відповісти на запитання, хто, за їхніми прогнозами, має шанс вибороти першість?

– Зрозуміло, що Львів, бо це вже стало традицією! – одностайно заявили львів'яни.

– А ми вважаємо, що переможе Волинь! – не погодилася група підтримки гостей.

Як з'ясувалося згодом, усі вони мали рацію.

– Чим відрізняється сьогоднішній конкурс від минулорічних? – це питання ми поставили голові журі, першому заступникові начальника служби пасажирського господарства Валентину Самборському.

– Коли ми організували цього року конкурс, подумалося, що це стає не лише доброю традицією, а й відновленням започаткованого ще у минулому столітті, – відповів Валентин Дмитрович. – Тоді

такі заходи масштабно проводилися щороку. Згадую конкурси в Ковелі, у Чернівцях. Усі вони залишили по собі хороші спогади і, звичайно, мали хороші результати. Якщо ми працюємо добре, то людина забуває про багато негараздів, з якими щодня стикається в громадському транспорті.

вагони, що курсують залізницею майже рік.

Усі ми розуміємо, що ситуація в країні не найкраща. Та навіть за таких умов залізниця зобов'язана тримати марку, забезпечувати високий рівень. Обслуговування пасажирів – це не ремонт вагонів, який вимагає мільйонних вкладень. Тут

У минулому році на рівні Укрзалізниці ми виглядали непогано, сподіваюся, що все найкраще продемонстроване на конкурсі, позитивно вплине на рівень обслуговування пасажирів під час сезону літніх перевезень, який невдовзі розпочнеться.

– У минулому році була

конкурсу перший заступник голови дорпрофсожу Іван Сельменський. – У другому етапі, коли провідники повинні були відпрацьовувати нестандартні ситуації й відповідали на питання, навіть члени журі не завжди знали правильну відповідь, тому змушені були звертатися із тим, що було надруковано у методичках.

Вважаю, що у майбутньому такі нестандартні ситуації мають вивчати всі провідники, які їдуть на конкурс. І дуже добре, що наш конкурс був подібний на свято. Саме так мають відбуватися конкурси в кожному колективі. Дуже хотілося б, щоб негативні картини, показані на конкурсі, ніколи не зустрічалися в наших поїздах. А те, що було позитивне – отримало подальший розвиток.

Для участі у конкурсі було запрошено 13 провідників, що працюють у поїздах далекого сполучення та в електропоїздах підвищеної комфортності. Стаж роботи кожного – від 2-3 до 32 років, освіта – вища та середня спеціальна. До речі, це стало у пригоді під час виконання непростих конкурсних завдань. Цього разу змагання проходили у п'ять етапів. Кожен з них – від виконання домашніх завдань до дій у нестандартних ситуаціях та знання правил перевезення пасажирів і вантажів, потребу-



Тому, коли пасажир приходить до нас, він чекає високого рівня та пам'ятає давні добрі традиції. Він бачить сьогодні не тільки високу культуру обслуговування, а й нові зручні

потрібне тепло душі, майстерність, високий рівень умінь працювати з людьми. У всі часи надзвичайно високо цінувалося людське ставлення до пасажирів.

одна методологія визначення переможців, у цьому році запроваджено дещо інше. Думаю, що вона цілком має право на життя, – поділилася своїми враженнями від

