

Перший заступник начальника служби пасажирського господарства Валентин САМБОРСЬКИЙ: “У роботі мені щастить на хороших людей”

Своїми професійними досягненнями Валентин Самборський завдячує людям, які були його наставниками. Каже, упродовж робочого шляху завжди відчував надійну підтримку та розуміння колег і керівників. Від них намагався перейняти багато позитивних рис характеру, життєвий і професійний досвід, уміння правильно організувати та спланувати роботу.

Нещодавно Валентин Дмитрович відзначив 60-річний ювілей. Понад 40 років він віддав залізничній галузі, за свою працю нагороджений знаком “Почесний залізничник”. Про професійне становлення, важливі здобутки та робочі проблеми розмовляємо з першим заступником начальника служби пасажирського господарства Валентином Самборським.

– Валентине Дмитровичу, як саме у Вас з'явилося бажання стати залізничником?

– Народився я на Хмельниччині, найближча залізнична станція була від нашого дому за 20 км. Мені періодично доводилось бувати там, а в той час весь рух відбувався за допомогою паровозів. Паровоз – це така машина, на яку і сьогодні цікаво подивитися – як вона “пихтить”, робить маневри, веде вантажні і пасажирські поїзди. Отже, лише вигляд паровоза – це вже було для мене чимось магічним, таким, що притягувало. Залізничником для мене був лише машиніст паровоза – і тільки він. І коли після школи постало питання: що робити далі, я, не маючи широкого уявлення про залізницю, виявив бажання стати залізничником. У 1964 році в Чернівецькому технікумі залізничного транспорту вперше відкрили спеціальність “Вагонне господарство”, на яку я вступив. Викладачі навчили нас дуже багато. Це були корифеї залізничного транспорту – директор Борис Євгенович Карякін, викладачі Аполінарій Матвійович Гайдаєвський, Поліна Федорівна Кадрашина, також вчителі, які викладали нам спеціалізацію. Разом зі мною у групі вчилися Володимир Кисельов – нині перший заступник начальника залізнично-головний інженер залізниці, Петро Калітчук – начальник служби вагонного господарства та Михайло Бірчак – заступник головного ревізора з безпеки руху поїздів Львівської ревізорської дільниці. Ми, до речі, були у першому випуску вагонників, які вийшли з Чернівецького технікуму. У Чернівцях ми бачилися у 2008 р. на зустрічі з нагоди 40-річчя закінчення технікуму. Всі однокурсники – не тільки ті, кого я назвав, а усі, хто приїхав на зустріч – самодостатні, поважні люди, професіонали своєї справи.

Пригадую, як на 3 курсі нас скерували на практику у Львівський паровозо-вагоноремонтний завод, де ремонтували пасажирські вагони, які залізничники між собою називали “дерев'яшки” – у них був дерев'яний кузов. Однак ми ремонтували і опалення, і візки, і електрообладнання. За 8 місяців практики ми опанували роботу кожного цеху. Ця практика мала велике значення для нас, вона дозволила краще зрозуміти залізничну професію.

– Якими були перші враження від міста Лева?

– Коли я приїхав до Львова працювати, місто вразило мене своєю красою та неординарністю. Я відразу закохався у Львів. Коли я вже працював на посаді начальника вагонного депо Дрогобич, то якось поїхав на курси підвищення кваліфікації в Московський інститут, де зібрали начальників депо із усього



Союзу. Через 1,5 місяці, коли курси закінчувалися, там була традиція їхати у творчу поїздку в якусь депо. Мені вдалося заїхати в групу приїхати в депо Клепарів, хоча хотілося показати їм не тільки депо, а й Львів. Сказав їм, якщо побачать Львів, то пам'ятатимуть його ціле життя. І справді, всі потім висловили мені своє захоплення нашим містом.

– Як розвивалася Ваша професійна діяльність?

– Пам'ятаю, як мені, молодому спеціалісту, бригадири ставили усілякі каверзні запитання по роботі, але їхній “спит” відразу склав, тому більше до мене не присіпувались. Я працював у вагонному депо Клепарів, начальником депо тоді був Анатолій Іванович Калашников. Після інституту 3 роки працював майстром вагонноскладального цеху. У нічну зміну майстер вагонноскладального цеху – це майже начальник депо, бо на ньому вся відповідальність. Був нагороджений відзнакою Міністерства шляхів сполучення, як кращий за професією серед майстрів.

Через 3 роки мені запропонували посаду начальника вагонного депо Дрогобич. Тоді різко збільшився об'єм роботи і напрям діяльності, адже керівник повинен організувати роботу, відповідати за фінансові показники підприємства. Тут мені дуже допоміг начальник депо Клепарів Анатолій Калашников, який знав, що на цій посаді мені спочатку буде важко. Він мені глибше роз'яснив, що таке підсобка, експлуатація, баланс і підказав як виконувати ці показники... За декілька розмов я багато запам'ятав, відчув себе впевненішим. Дрогобич – депо специфічне, тут працює пропарувальна станція... А тоді залізницею йшло багато нафти, у Стебнику працював калійний комбінат, Трускавець теж гримів пасажирськими перевезеннями, які йшли через Дрогобич. Було і важко, і цікаво. Робота кипіла і постійно тримала в напрузі, адже нафтопродукти, бензин – вантажі серйозні і небезпечні.

– Згодом Ви повернулись до Львова...

– У 1986 році мені запропонували посаду заступника начальника служби вагонного господарства залізниці. У рідному для мене Львові почав займатися ремонтом і експлуатацією пасажирських вагонів. Згодом ремонт пасажирських вагонів почала курувати

пасажирська служба. І тут мені знову пощастило на хороших співпрацівників та керівників, у яких я вчився. Тоді першим заступником начальника залізниці був Георгій Кірпа і наша служба підпорядковувалася йому. На Георгія Миколайовича треба було тільки дивитися і читувати потрібну інформацію. Вимогливість, вміння спланувати і спрогнозувати роботу, поведінка у колективі – всьому цьому я навчився у нього і зараз вдячний Георгію Миколайовичу та тим рокам, упродовж яких міг працювати під його керівництвом. Начальником залізниці тоді був Марат Никифорович Грабський, а коли я ще працював у Дрогобичі, він був начальником Львівського відділку залізниці, тобто практично моїм же керівником. І Кірпа, і Грабський – це були вимогливі керівники, з чіткими правилами та принципами, які і могли спитати за якісь недоліки, але і допомогли, якщо бачили, що необхідна стороння допомога. За роки праці я мав приємність працювати з багатьма начальниками служб залізниці і сьогодні усіх згадую з повагою і вдячністю, бо у кожного з них чомусь навчився.

– Матеріально-технічна база залізниці на той час була значно кращою ніж сьогодні...

– У 80-х роках ми отримували 30, 40, 50, бувало і 70 вагонів на рік. Після 1991 року ситуація різко змінилася, матеріально-технічне забезпечення погіршилося, заводи стали гірше працювати. Наші пасажирські вагони почали їздити до Варшави, Софії, Відня, Будапешта, Праги, а це вимагало відповідальності за курсування міжнародних поїздів, належної підготовки рухомого складу. Коли ми перестали отримувати нові вагони, то зрозуміли, якщо будемо списувати старі вагони, то за короткий час взагалі не матимемо рухомого складу. Почали освоювати види капітальних ремонтів КР-1, КР-2, переоснащувати наші підприємства.

Частина вагонів ми відремонтували у пасажирському вагонному депо Ковель, запозичивши польську технологію ремонту. Відремонтовані вагони сьогодні курсують у складі фірмових поїздів на Київ, Одесу, Москву. У Тернопільському пасажирському вагонному депо вже третій рік виконуємо капітальні ремонти. Там же ремонтуємо і спеціальну колійну техніку. Ця робота складніша, вимагає більше енерго- та матеріальних затрат, адже

ремонтувати новий вагон і вагон, який підлягає списанню, – це велика різниця. Ми змушені вкладати гроші у ремонт, адже пасажир має право вимагати за свої гроші належного рівня комфорту: щоб взимку було тепло, щоб поїзд їхав швидко, а влітку – щоб у вагоні працював кондиціонер. Сьогодні у всіх вагонах, які ми почали отримувати, є кондиціонери. Якщо брати до уваги увесь наш парк вагонів, то приблизно 50% купейних вагонів обладнані системами кондиціонування повітря. На 2010 рік є розробка, щоб кондиціонери були й у плацкартних вагонах. Дуже шкода, що на всі вагони коштів зараз не вистачає, для початку переобладнаємо частину плацкартних вагонів.

– Скільки вагонів зараз потребують ремонту?

– У середньому на рік 600 вагонів проходять деловський ремонт, 200 – капітальний. З 2010 року починаємо ремонтувати купейні вагони капітальним ремонтом поглибленого типу. Цей вид ремонту освоюємо в Ковелі. Частина вагонів ремонтують для нас Дніпропетровський і Жмеринський вагоноремонтні заводи.

– Пасажирське господарство меншою мірою потерпіло від кризи, бо пасажирські поїзди продовжують курсувати...

– Так, роботи у нас не поменшало, але з року в рік працювати дедалі складніше через зношеність рухомого складу. У 2008 році ми отримали 38 нових вагонів, 8 вагонів отримали ще у 1998 році – оце й усе за вісімнадцять років незалежності України. У попередні часи ми списували вагон, який від'їздив 28 років, а тепер інститут дає технічний висновок на продовження терміну експлуатації вагона.

У законі про транспорт записано, що придбання рухомого складу повинно здійснюватися за кошти держави. Один пасажирський вагон коштує 1 мільйон доларів. А що таке плюс один вагон для залізниці?

– Які робочі моменти залишили у Вас особливо приємні спогади?

– Ми зробили поїзд із розсувними колісними парами. Три роки працювали над його впровадженням – і цей поїзд сьогодні єдиний, що працює в межах наших залізничних перевезень. Поїзд проїжджає кордон за 30 хвилин. У його вагонах зібрано все краще – італійські гальма, французьке автозчеплення, шведський лінолеум. Система автозчеплення дозволяє з'єднуватися з європейськими вагонами. За останній час у нашому господарстві відновили багато пасажирських вагонів з електроопаленням.

Нещодавно я виступав у Будапешті на конференції з доповіддю про роботу системи SUW. Угорських залізничників це зацікавило, вони поставили багато запитань, зробили висновок, що хочуть таке впровадити в себе.

Цього року ми відновили курсування поїзда Львів-Краків-Вроцлав. Раніше модернізацію міжнародних вагонів робили поляки, а цього року – ми. Із першим вагоном ми, звичайно, “намучилися”, зібрали всіх спеціалістів, радилися, а вже другий, третій, четвертий вагони наші спеціалісти відремонтували швидко. Термін на ремонт нам дали дуже короткий, але я оцінив темп робіт і зрозумів, що ми встигаємо. Такі моменти, як впровадження SUW, переходу на нові технології залишають у серці приємні спогади, і я пишаюся тим, що був причетний до цих принципових змін на краще.

Кожен період має різні складнощі: і моральні, і технічні. Якби мене сьогодні

запитали, чи пішов би працювати на залізницю, я з упевненістю відповів би: “Так”. Залізниця – це колектив, механізм, держава в державі в кращому розумінні цього слова, у якій відчуваеш, що ти потрібний. Мій син бачив, як і в яких умовах ми з дружиною працюємо, придивлявся до взаємовідносин на залізниці і теж обрав фах залізничника. І не шкодує про це. Звісно, це справа добровільна, але якби мої внуки стали залізничниками, я був би задоволений.

– Яких професійних перемог Вам ще хочеться досягти?

– Дуже хочеться, щоб наші пасажирські перевезення були на такому рівні, про який мріє пасажир, а він мріє, щоб вагони були чисті та нові. Старий вагон – як його не ремонтуй і не фарбуй – залишається старим і фізично, і морально. Коли ми дивимося на старий автомобіль, то розуміємо, що це автомобіль, але це – старий автомобіль і неможливо хотіти від нього багато. Ось так і наші вагони. Хочеться, щоб і ремонтна база була відповідною. Я був у депо в Польщі, Чехії, Словаччині, Болгарії, Угорщині, бачив їхній технічний рівень. Побачив їхні досягнення і проблеми, і розумію, що належний рівень у роботі потребує коштів, спеціалістів категорії головних інженерів, які зможуть ефективно впроваджувати нові технології. Тому зараз нам треба дивитися наперед і навчати наші кадри, готувати їх до серйозних змін у галузі. Наприклад, отримали ми минулого року нові вагони. Заходили ми у службове купе, як у кабину літака – електроніка, сенсорне управління. Задав програмі відповідні параметри температури повітря і можеш про це забути: температура повітря буде така, як задано.

– Чим любите займатись у вільний від роботи час?

– Люблю читати історичну літературу. Коли прочитаєш одну-дві книжки – небагато дізнаєшся, а коли більше – охоплюється якийсь період, починає вимальовуватися його особливість. Тоді стає цікаво, береш це якусь історичну книжку і поглиблюєш свої знання з історії. Також люблю улітку велоспорт, а взимку особливе задоволення одержую від катання на гірських лижах. До душі мені праця на дачі – подобається доглядати за городиною і вирощувати гарні врожаї.

– Що найбільше цінуєте в людях?

– Порядність у роботі, у людських взаєминах. Вважаю, що людина повинна бути порядна у всьому. Я завжди рівнявся на хороших людей. Не кожному щастить працювати стільки років у колективі, де тебе розуміють і поважають, і де ти розумієш людей.

У мене загалом позитивне враження про нашу залізничну молодь, яка, на мою думку, повинна бути кращою за нас. Я вважаю, що нинішній молоді інколи бракує надійних морально-етичних, духовних основ, тому радив би їм більше читати книжок, це піде лише на користь.

Хотів би побажати нашій молоді успіхів і особливо звернути їхню увагу на те, що досягти успіху в нинішньому суспільстві можна лише завдяки таким рисам, як особиста дисципліна, відповідальність, небайдужість, висока фахова підготовка, уміння бачити особисту та виробничу перспективу. Такі вимоги висуваються до інженерів у західній економіці, до цього у повному обсязі прийдемо і ми.

Спілкувалася Галина КВАС
Фото Ігоря ПАРАЩАКА