

“Ми вирішили не “прогинатися” перед кризою і розширили спеціалізацію, отримавши ліцензію на ремонт 17 видів вагонів”

Гортаючи підбірку “Львівського залізничника” за попередні 10 років, помітили одну цікаву особливість: у журналістських публікаціях цього періоду доволі часто у словосполученнях поряд із “вперше на залізниці”, “впровадження новітніх технологій” згадується вагонне депо Дрогобич. Ось кілька фактів: 2001-й рік – запущено в експлуатацію установку з утилізації нафтошлямових відходів; 2003-й – відкриття промивно-пропарювального комплексу для цистерн; 2006-й – вагонне депо Дрогобич першим серед відокремлених підрозділів залізниці отримало сертифікат міжнародного зразка ISO 9001-2000 – і цей перелік можна продовжувати. Очевидцем та безпосереднім учасником цих подій був і залишається начальник депо Микола Косован. У розмові з журналістами “Львівського залізничника” Микола Кузьмич згадав хронологію тих подій, розповів про минулий та теперішній стан справ на підприємстві.



– Миколо Кузьмичу, думаємо, читачам було би цікаво коротко ознайомитися із Вашою професійною біографією, зокрема про те, як з'явилось бажання стати залізничником.

– У моєму рідному селі Долішній Шепіт Вишницького району Чернівецької області розташовувалася прикордонна застава. Ще школярами ми разом із товаришами брали активну участь у гуртку “Юні друзі прикордонників”. Тоді між командами гуртків відбувалися змагання. І от у 1984 році, коли наша команда перемогла в обласному турнірі, ми вирушили на республіканські змагання. Це була моя перша подорож потягом, яка залишила по собі такі яскраві враження, що вибір майбутньої професії став

для мене лише справою часу. Тож відразу після восьмого класу я пішов навчатися у Чернівецький технікум залізничного транспорту. Закінчивши технікум у 1990 році, прийшов працювати у вагонне депо Клепарів. Тут розпочався мій професійний шлях із посади бригадира, згодом я працював майстром, заступником начальника депо, а у 1999-му впродовж року виконував обов'язки керівника підприємства.

Першого лютого 2000 року я очолив вагонне депо Дрогобич. Це була висока честь і водночас відповідальність, адже на той час у депо було чимало невирішених проблем. Тут вистачало різних негараздів і в першу чергу вони були пов'язані зі згубним впливом виробництва на екологію в регіоні, безпосередньо прилеглому до міжнародного курорту Трускавця. Одне з найважливіших завдань, яке стояло переді мною, полягало в необхідності якнайшвидше вивести підприємство на якісно новий, екологічно чистий рівень роботи. Я вдячний начальнику служби вагонного господарства Петру Васильовичу Калітчуку за те, що тоді він повірив у мене, додав мені впевненості у власних силах, не раз допоміг своїм досвідом у прийнятті складних рішень.

– Пригадайте, із чого Ви по-



чали роботу на посаді начальника депо?

– Моя робота у вагонному депо Дрогобич почалася із найпростішого – з елементарного наведення порядку. На щастя, на той час своєрідним керівництвом до дії був особистий приклад ефективною роботи Георгія Миколайовича Кірпи. Ми почали з благоустрою території депо, облаштування санітарно-побуто-

вого блоку, щоб людям було приємно та зручно працювати. Після цього взялися за виробничі потужності. Коли я прийняв вагонне депо Дрогобич, штат його працівників налічував 244 особи. Нині у депо працює 528 осіб. Завдяки керівництву залізниці й особисто Георгію Миколайовичу Кірпи, який на той час уже працював у Києві, депо отримало необхідні кошти на спорудження та здачу в експлуатацію виняткового – екологічно важливого об'єкту – установки з утилізації нафтошлямових відходів. Як відомо, 2003-й рік ознаменувався для депо ще однією важливою подією: в експлуатацію було запущено промивно-пропарювальний комплекс із підготовки цистерн під налив. Разом із тим ми підняли технічний рівень ремонтних цехів і нині наше депо – серед кращих за якістю деповського ремонту.

– Миколо Кузьмичу, не помилюся, якщо скажу, що для багатьох молодих людей, які нині лише починають свій шлях на залізниці, Ви – приклад молодого ефективного керівника. За десять років на посаді начальника депо Ви набули чималого досвіду організаційної та керівної роботи, аби поділитися ним із молодшими колегами. А чи пам'ятаєте, хто з Вами, молодим спеціалістом, ділився своїми життєвими і виробничими університетами?

– Чудово пам'ятаю і безмежно вдячний цим людям. Першим, хто підставив мені плече у прийнятті рішень щодо всіх найважливіших виробничих та соціальних питань,

був колишній начальник вагонного депо Клепарів Віктор Климчук, якого, на жаль, уже нема серед нас. Віктор Іванович був вимогливим керівником. Понад усе він цінував у людях високу дисципліну та загострене почуття відповідальності.

Важливим ключовим моментом набуття досвіду управлінської діяльності були події 1999 року, коли я, як в.о. начальника вагонного депо Клепарів, очолював трудовий загін вагонників, які брали участь у реконструкції футбольного стадіону “Україна” у Львові. Я мав можливість побачити, як працюють такі досвідчені керівники, як тодішній начальник залізниці Георгій Миколайович Кірпи, головний інженер залізниці Володимир Миколайович Кисельов. Щоденна робота під керівництвом цих досвідчених організаторів та керівників виробництва була для мене дуже корисною школою управлінського досвіду, яка стала у пригоді, коли я очолив вагонне депо Дрогобич. Тепер не лише я, але й усі керівники відокремлених підрозділів багато чому вчимося у начальника залізниці Михайла Васильовича Мостового, який практично щодня демонструє приклад ефективного управління величезною структурою у надзвичайно важкий кризовий період. У Михайла Васильовича можна повчитися багато чому – і жорсткому реалізму в оцінці ситуації, і здатності прийняти оптимальне рішення, і умінню швидко оцінити можливі перспективи розвитку подій, і врахувати усі слушні пропозиції, і залишатися доступним для підлеглих, незважаючи на велику завантаженість.

(Продовження на 6 стор.)

Фото Ігоря ПАРАЩАКА
Фото з архіву газети

