

Професійні традиції станції Соснівка

Запорука перемоги товарної контори станції у дорожньому змаганні за підсумками роботи у IV кварталі 2009 року

Хороша дорога закінчилася відразу після повороту з шосе до мети нашої подорожі – станції Соснівка, поблизу Червонограда. Зустрічні автівки призупинялися, аби пропустити одна одну на глибоких коліях, вкритих кригою. З дахів сірих будинків рясно звисали півтораметрові бурульки. На імпровізованому риночку просто під відкритим небом продають усяку всячину. Поряд у скверіку кілька коней, запряжених у сани з високими спинками, хрупають сіно.



– Як проїхати на станцію, не підкажете?

– Це вам треба прямо і ліворуч до жовтих будиночків, – жваво озвався зустрічний автомобіліст.

За кілька хвилин із лісу і справді виринула група акуратних споруд. Хоча навкруги суцільні снігові кучугури, підїзд та пасажирська платформа розчищені та чимось присипані.

– Може виглядає не зовсім естетично, зате пасажир не ковзають, – зустріла нас начальник станції Ірина Динько. – Сьогодні



у нашому шахтарському краї роботу знайти дуже важко – працює лише сім шахт, одна центральна збагачувальна фабрика і наша станція. Вантажимо на добу повноскладовий потяг із 60-75 вагонів вугілля. За даними IV кварталу 2009 р. на добу охоплювали вантажними операціями в середньому 86 вагонів. У січні було багато свят, шахти не працювали, тому вийшло по 65 вагонів щодоби. У порівнянні з 2008 р. становище трохи краще.

За розмовою проходимо до кабінету начальника станції, де з 1997 р. господарює Ірина Динько.

– У 1993-му я закінчила Львівський технікум залізничного транспорту і прийшла на роботу в Соснівку, потім заочно у 2003 році отримала диплом Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту, – розповідає Ірина Василівна. – Скільки часу минуло, а здається, що все це було вчора. Колектив у нас переважно жіночий, із 46 працюючих лише 11 чоловіків

(дев'ять – складачів поїздів та два – чергових), решта – жінки. Сьогоднішні станційні будівлі – просто хороми у порівнянні з тим, що було тут до 1997 року. Навіть нормальної роздягальні для складачів вагонів ми не мали. Мене щойно призначили начальником станції, а тут – обїзд Георгія Миколайовича Кірпи, який у той час був начальником Львівської залізниці. Він ретельно оглянув все наше господарство, а незабаром почався великий ремонт, що тривав кілька років. Від старих споруд залишилися лише стіни.

– Що вам найбільше запам'яталося за роки роботи?

– Напевно, найрадісний день у нас був у 2005-му, коли нарешті закінчили всі ремонтні роботи. До того нам доводилося несолодко. Стара котельня працювала на вугіллі, її обслуговували за сумісництвом наші жінки–прийомоздавачі вантажів. Їм доводилося возити вугілля, розпалювати у котлі. Тепла не вистачало, бо старі насоси часто ламалися. Реконструкція станції почалася в 1998-му і відбувалася етапами. Спочатку зробили дах та опалення на вокзалі.

Роботи проводилися паралельно з виготовленням проектної документації. Замінили все – від колишніх будівель залишилися лише стіни. Крім того, зробили повну реконструкцію посадочних платформ, замінили балки, замість асфальту уклали плитку, поміняли всі колії, замінили шпали на залізобетонні, замінили всі стрілки (на станції 29 стрілочних переводів). Тому сьогодні обслуговувати це господарство набагато легше. Стрілки керуються з пульта централізації від чергового по станції. На станції стоять ваги для контрольного зважування вагонів. На замовлення клієнта за додаткову оплату ми можемо перевірити вагу його вантажу.

Сьогодні через Соснівку ходять не тільки вантажні потяги, а й чотири пари дизель-поїздів на Львів. У 2005 році побудували санбутоб'єкт. У ньому є комфортні роздягальні, душ. День, коли все це господарство здали в експлуатацію, напевно, і був найрадісним за весь час моєї роботи. Коли



будівельники завершили свою роботу, всі зітхнули з полегшенням, бо це таки важко, коли під час роботи день у день триває будівництво. Тепер лишилося тільки підтримувати все це у нормальному стані.

– Чи важко бути начальником станції?

– Таки нелегко, виникають труднощі й проблеми, та стараюся їх вирішувати. Колектив у нас нормальний, вже сформований, середній вік приблизно 35 років. Крім того, зараз всі цінують роботу і нема таких, хто до роботи ставиться байдуже. У нашому регіоні дуже важко знайти роботу, ні на шахту влаштуватися, ні кудись в інше місце. У нас нема недобросовісних працівників, таких, які траплялися колись. Навіть молодь, що приходить до нас, старається, вчиться у старших колег. Останні наші молоді кадри – складачі поїздів. Освіта у всіх – залізничний технікум, а складачі, перед тим, як їх приймають на роботу, закінчують ще й спеціальні курси. Це дуже складна та відповідальна професія, адже цей спеціаліст увесь свій робочий час проводить на колії: формує та розформовує поїзди. До того ж це й найнебезпечніша робота на залізниці. Складачі повинні орієнтуватися у всіх нормативних документах, тому їм і ввели це обов'язкове додаткове навчання.

Приходять до нас молоді дівчата – товарні касири, їм технікум видає відповідні свідоцтва. Сьогодні просто необхідно вміти працювати за комп'ютером, бо основна робота відбувається на автоматизованому робочому місці товарного касира. На місці приблизно за місяць вони повністю адаптуються і працюють вже самостійно. Мій чоловік теж працює на нашій станції складачем поїздів. До речі, познайомилися ми з ним на станції, він також родом із цих місць, закінчив Харківську академію залізничного транспорту. Йому подобається бути серед руху і керувати маневрами.

– А вдома ви теж начальник, як на роботі?

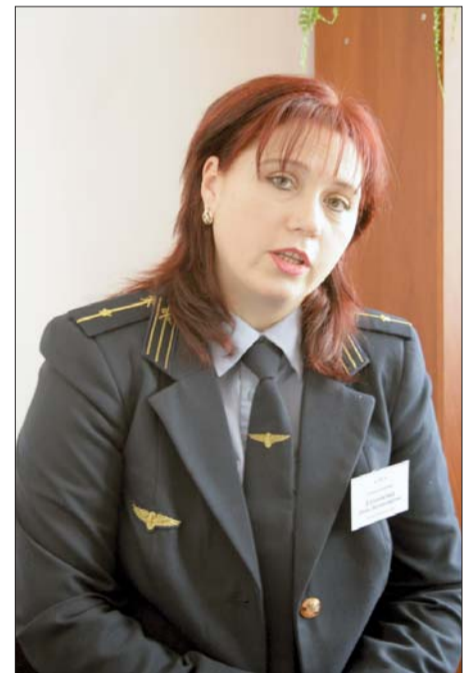
– Дома у нас такого питання не виникає (сміється). Чоловік мені у всьому допомагає. Розуміє, що я інколи можу затриматися на роботі, і сприймає це нормально. Ну а вдома – як чоловік скаже, так жінка і зробить.

“Робота з клієнтом – це справжня наука”

Трудова біографія старшого товарного касира Надії Козловської дуже схожа на шлях начальника станції. На залізниці 16 років, з них сім – старшим товарним касиром. Закінчила Львівський технікум залізничного транспорту. Про свою роботу Надія

Володимирівна каже просто:

– Моя робота і цікава, і відповідальна одночасно. Я працюю з клієнтами, а це – гроші залізниці. З ними треба не лише вміти спілкуватися, а й заохочувати до співпра-



ці. Наші основні клієнти – шахти і приватні підприємці. Через станцію в основному іде вугілля на електростанції у Добротвір та Бурштин, а зараз пішло відвантаження вагонів на Донецьк. Там видобувають і своє вугілля, але, мабуть, наше їм краще підходить, хоча відстань велика і тариф немалий. Для залізниці це вигідно, бо коли робота іде – всі задоволені.

Про роботу з клієнтами Надія Козловська розповідає зі справжнім захопленням:

– Тут є багато нюансів. Люди різні, тому до кожного потрібен свій підхід. Один хоче розібратися у всіх тонкощах правил вантажних перевезень, іншому треба вирахувати до копійки, наприклад, скільки буде коштувати перевезення із Соснівки, Іваничів та Червонограда. Відповідно він собі прораховує, звідки йому вигідніше везти вантаж клієнту і що він на цьому заробить.

Сьогодні вже маємо першого клієнта, який працює з нами в електронній формі. Це поки що експеримент, але, сподіваємося, з часом у такому режимі запрацюють інші клієнти. Сьогодні він може замовити вагон через спеціальну електронну систему. І я це відразу бачу зі свого робочого місця. І йому не треба тепер до нас їздити зі станції Клепарів.

(Закінчення на 8 стор.)
Фото Олександра ГЕРШУНЕНКА