

НА СТАНЦІЇ ІЗОВ ВІДЧУВАЄТЬСЯ РИТМ ЖИТТЯ

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Розпочати нашу розмову з начальником станції Віктором Тетерчуком вирішили з невеликого екскурсу в історію, адже станція Ізов свого часу постала фактично посеред поля.



– Перший поїзд у Польщу рушив у грудні 1979 року. Завданням так званої “Linia Hutnicza Szerokotorowa” (LHS) на момент будівництва був зв’язок із польським металургійним комбінатом “Гута Катовіце” (м. Славкув) – підприємством, побудованим аналогічно до Маріупольського металургійного комбінату, – розповідає Віктор Васильович. – Здебільшого перевозили залізну руду і максимально здавали 12 маршрутів цього вантажу на добу. Із часів української незалежності “асортимент” вантажів значно зріс, побільшало збірних вантажів – нині вони становлять близько половини від усієї кількості, яку відправляємо за добу. Зокрема це вугілля, газ, будматеріали, хімікати, зернові тощо. Крім здачі вантажів, здійснюємо і прийом – із Польщі до нас ідуть будматеріали, кокс, збагачене вугілля. Загалом значна частка транзитного вантажу, який пересувається територією Львівської залізниці, припадає на перехід Ізов–Грубешів. І вантажопотік на нашій станції останнім часом лише росте.

Від станції Грубешів простягається близько 400 км залізничного полотна шириною 1520 мм. Цей шлях вантажні склади можуть долати без перевантаження у вагони європейської колії. Це найдовша у Європі гілка такого типу, яка сягає аж німецького кордону.

При відправленні за кордон вантажі оформлюємо на станції Ізов. Тобто саме тут проводять ветеринарну, екологічну, фітокартинну експертизу. Раніше на

станції працювала також санепідемстанція, але зараз її послуги не потрібні, оскільки спеціалізація в Ізова лише вантажна, пасажирські поїзди тут кордон не перетинають.

За словами Віктора Тетерчука, нині на станції використовують систему єдиного вікна: митниця і кабінети всіх суміжних служб розташовані на першому поверсі приміщення контори передач, тож оформлення всіх документів відбувається досить швидко. Наприклад, склад із залізною рудою оформлюють приблизно 40 хвилин, збірний вантаж – до трьох годин. А до запровадження цієї системи оформлення збірного вантажу могло займати і до чотирьох годин. Зовнішній прикордонний і митний огляди відбуваються на роз’їзному пункті Лудин, який також підпорядкований станції Ізов.

Прикордонна станція у крайній точці залізниці має свої особливості роботи.

– Особливістю саме станції Ізов є тип кордону – не міждержав-

Нашу розмову перервав дзвінок по роботі – телефонували з Польщі. Віктор Васильович відразу вільно перейшов на польську. Тут вона – друга мова спілкування. І хоча чимало поляків розуміють російську, бо вчилися у школі ще за часів існування Варшавського договору, але говорити нею до ладу не можуть. Тож знання польської є великим бонусом, зокрема для комерційних і технічних агентів, які щодня їздять до Польщі.

Та цінують на станції не тільки знання мови, а й суто ділові якості працівників.

– Зараз на двох станціях у нас 87 працівників. В Ізові це – чергові по станції і комерційні агенти, оператори ДСП, оператор СТЦ, декларанти, складачі поїздів, у Лудині – чергові по станції і комерційні агенти. Працюють наші люди і на станції Грубешів: технічні агенти перевіряють технічний стан вагонів, а комерційні – наявність пломб на вантажах, їхню розміщення і кріплення.

Тішить те, що ми змогли



іти незадекларованим, нині все це підлягає обліку – жодного вагона не можна пропустити. Крім того, відносно нещодавно довелось здобувати і навик роботи з новою апаратурою – програмою АРМ ТВК.

До речі, одним із тих, хто у тренувальному вагоні навчав молодих залізничників азам професії, був батько Віктора Тетерчука. Тож начальник станції Ізов сміливо може називати її своєю “вотчиною”. Тим паче, що й залізнична династія у нього немала – обидва дідуся також працювали на залізниці. Сам Віктор Васильович здобув інженерну освіту у Київській філії Харківської академії залізничного транспорту. Працював і стрілочником, і черговим по станції Ковель, а у 2002 році очолив станцію Ізов. Його дружина теж походить із залізничної родини, вона працює квитковим касиром на станції Володимир-Волинський. Нині у сім’ї підрастає донечка, яка, можливо, продовжить залізничну династію Тетерчуків. “Каже, що буде залізничником, як тато”, – усміхається Віктор Тетерчук.

Вийшовши на вулицю, ми попрямували вздовж колії, на якій стояли десятки вагонів – “хвіст” складу губився аж за обрієм. У проміжках між вагонами видно, що кілька колій заповнені майже щерть – робота на станції кипить. А сповна відчувати, яким високим тут є градус робочого навантаження, можна, спостерігаючи за Оленою Киричук, черговою по станції Ізов.

– підбором, формуванням складу. На станції постійно є маневровий локомотив, бо маневрову роботу проводимо майже з усіма поїздами, які до нас прибувають.

На залізниці Олена Киричук працює з 1981 року, на станції Ізов – із 1984-го. За цей час встигла виховати і “випустити у світ” добрий десяток чергових по станції – нині вони успішно працюють в інших підрозділах магістралі.

– Упродовж кількох попередніх років наша станція значно “помолодшала”: нині багато молоді отримує у нас “путівку у професійне життя”, – долучається Віктор Тетерчук. – Чимало є тих, хто доїжджає з Ковеля, є й працівники з Рівненщини – для них і побудували бригадний будинок. Проте так стається, що з часом, здобувши навик практичної роботи, хлопці й дівчата одружуються чи виходять заміж, їдуть працювати на інші станції. А ми знову навчаємо молодь – тож у нас своєрідна “кузня” залізничних кадрів.

Дорогою до вагонного господарства, яке розташоване поодаль контори передач, Віктор Тетерчук показує моторису, яка двічі на день відвозить і забирає комерційних і технічних агентів із польського боку. Із динаміка пролунало оголошення для вагонників, і розмовляти стає ніколи – потрібно оглядати черговий склад, який прибув на станцію.

Кілька годин на станції пролетіли непомітно. Уже повертаючись до Львова, вдалася у роздуми і



ний, а міжнародний, – веде далі Віктор Тетерчук. – Тож на польській стороні вантажі перевіряють надретельно. Зокрема якщо їде руда, у фітосанітарній лабораторії її аналізують на вміст летких речовин, сірки, перевищення яких може негативно впливати на навколишнє середовище. Також вантаж важать – як з нашого боку, так і з польського, адже не завжди задекларована вага відповідає дійсній. У нас на станції для цього є статична вага, а у поляків ще й динамічна, яка важить вантажі у русі. Щоб зловмисники не перевозили контрабандних товарів, на польській стороні встановили спеціальний сканер.

створити для людей комфортні умови праці. Робочі місця комп’ютеризовані, встановлені спеціалізовані програми АРМ відповідно до кожного типу роботи. Є кімнати прийому їжі, душові, гардероби. Свого часу також здійснили повну реконструкцію всіх будівель із переходом на автономне опалення – взимку в нас завжди тепло, та ще й економимо енергоресурси.

Покращення умов підтверджують і самі працівники. Після розмови разом із начальником станції ми оглянули митний пост, кабінети служб контролю – фотографувати тут суворо заборонено. Зазирали і до комерційних агентів. Комерційний агент Наталія Киричук працює на станції фактично з часу її становлення. Пригадує, яким необжитим був Ізов на початку 80-х років минулого століття.

– Тоді тут встановили тренувальний вагон, де професіонали-залізничники навчали молодь навикам роботи на прикордонній станції. А навколо простягалися безкрайні поля, і без гумових чобіт дійти до станції було важко. Нині територію впорядкували, Ізов став привабливішим на вигляд, але й відповідальності у роботі значно більше, ніж раніше, – каже Наталія Киричук, – адже потрібно оформлювати більшу кількість документів. Наприклад, якщо за радянських часів “порожняк” із Польщі міг



Наша розмова кілька разів переривалася – робота-бо не чекає, а обов’язків в Олені Василівни значно більше, ніж у її колег на інших станціях:

– Праця чергового по станції у нас дуже непроста. Оскільки нема маневрового диспетчера, то я займаюся і прийомом-відправленням поїздів, і маневровою роботою

пригадала собі відому фразу: “Рух – це життя”. На залізниці ці слова набувають буквального значення, і це добре ілюструє робота станції Ізов. Адже саме тут, як і на багатьох інших станціях магістралі, можна побачити цей рух, реально відчувати ритм життя.

Лілія ХОМИШЕНЦЬ
Фото автора

