

Провідний інженер апарату головного ревізора з безпеки руху поїздів та автотранспорту Юрій СТАДНИК:

“Ревізорський фах – сплав досвіду і життєвої мудрості”

Працювати ревізором з безпеки руху поїздів та автотранспорту Юрій Стадник не планував, бо навчався за спеціальністю “Експлуатація залізниць”. Та події у житті нерідко змінюють долю людини, вносять свої корективи, і, як виявляється згодом, така новизна робить життя значно цікавішим. Так сталося і в житті Юрія Олександровича, який після 17 років праці у русі от уже 20 років трудиться в апараті безпеки руху поїздів та автотранспорту. Юрій Стадник жартує, що в апараті безпеки руху так довго ніхто не затримувався. Нещодавно Юрій Олександрович відсвяткував ювілей і залюбки розповів про цікаві події зі свого професійного життя.

У дитинстві Юрій Стадник захоплювався мистецтвом танцю, займався в народному ансамблі танцю “Весна” при Палаці культури залізничників. Та авторитетне слово батька – ветерана-залізничника, колишнього помічника начальника станції Львів з кадрів Олександра Феодосійовича – вирішило долю сина. Батько неодноразово брав його зі собою на роботу, разом їздили на паровозі, де малий Юрко зацікавлено приглядався, як працюють чергові по станції, як переставляють вагони...

Запам’ятався хлопцеві давній паровоз, що курсував із Брюховичів через Раву-Руську на Польщу. “Колеса в паровоза були величезні, вищі за людину, – пригадує Юрій Олександрович. – Це мене настільки вразило, що, коли був на залізниці, зі ще більшим захопленням дивився на машиністів, працівників інших спеціальностей”. Після закінчення школи вступив у Львівський технікум залізничного транспорту на ту ж спеціальність, що й батько – “Експлуатація залізниць”. Учитися хлопцеві було цікаво, а коли виникали запитання, то знав, що вичерпну відповідь завжди отримає від батька.

Після навчання у технікумі Юрія Стадника скерували працювати черговим із відправлення поїздів на станцію Львів. Жвавість, моторність характеру допомагали молодому спеціалісту в непростій роботі чергового, через півроку він уже став черговим поста ЕЦ-1, ЕЦ-2. Тоді поряд із ним працював черговий Григорій Ільницький, який згодом також перейшов в апарат безпеки руху. Незважаючи на молодість, у 22 роки Юрію Стаднику довірили роботу поїзного диспетчера у Львівському відділку. Посада зобов’язувала відповідати за серйозні об’єкти роботи – спочатку за Мостиську дільницю, а через рік він уже керував роботою Ходорівської дільниці і з цією роботою теж успішно справлявся.

Через два роки диспетчер Юрій Стадник за переводом пішов працювати у Рівненський відділок диспетчером вузлової станції Здолбунів. Робота у Здолбуніві мало чим відрізнялася від праці

черговим станції Львів, тут був такий же напружений рух поїздів, як у Львові. Звичайно, кожна станція має свою специфіку, тому освоювати роботу допомагали наставники – поїзні диспетчери Олександр Іванович Глуцук та Василь Миколайович Пастушенко, які не шкодували ні часу, ні пояснень, допомагаючи вирішити виробничі питання. Разом із тим Юрій Стадник без відриву від виробництва навчався у Дніпропетровському інституті залізничного транспорту та в Харківському інституті інженерів залізничного транспорту. Рівненський відділок залізничного транспорту тоді очолював Георгій Миколайович Кірпа, який і призначив 26-річного Юрія Стадника заступником начальника станції Здолбунів. Довіра керівника спонукала молодого заступника начальника станції до ще більшої наполегливості у праці. Ця посада не надто відрізнялася від посади чергового станції: така ж відповідальність і необхідність прийняття оперативних рішень у різних виробничих ситуаціях, а досвід у Юрія Олександровича був. Невдовзі Юрію Стаднику запропонували посаду заступника начальника відділу перевезень із введення нових технологій у системі управління перевезеннями в Рівненському відділку. Чотири роки – із 1981 по 1984-й – стали роками його серйозного випробування та професійного гарту. Тоді на залізниці впроваджувалася нова технологія роботи з поїздами, яка полягала в тому, що усю інформацію про відправлення поїздів необхідно було вносити не вручну, а набирати на телетайпі. Юрій Стадник організував навчальну роботу з оформлення натурних листів – поїзних документів. Тоді це було таке ж нововведення, як згодом комп’ютерні технології. Із допомогою досвідченого наставника – заступника начальника інформаційно-обчислювального центру залізниці Олександра Пирського – це вдалося освоїти. За роки праці на різних посадах Юрій Олександрович набув чималого досвіду, який знадобився йому на посаді поїзного диспетчера

Рівненського відділку.

Повернувшись до рідного Львова, Юрій Стадник працював ревізором в апараті безпеки руху, на цю посаду його призначив тодішній начальник Львівської залізниці Георгій Кірпа. “Отак із легкої руки Георгія Миколайовича Кірпи змінилася моя подальша доля на залізниці – із 1993 року я працюю в апараті, – говорить Юрій Олександрович. – Так розпочався новий напрям моєї роботи на залізниці”.

– Чи легко було освоювати нову для Вас роботу? – запитую в Юрія Олександровича.

– Насамперед це було цікаво, хоча, як згодом виявилось, робота ця – не з легких, – відповідає Юрій Стадник. – Однак робота мені подобається, тому й працюю тут 20 років. До речі, в апараті безпеки руху так довго нікому не довелося працювати. Звичайно, ревізорська робота вимагала постійно їздити у відрядження. Перевіряючи господарство перевезень, об’їздив чи не всі станції Львівської залізниці. До слова, завдання побувати з перевірки на всіх станціях нашої залізниці поставив для себе сам, хоча мав ще й планові завдання. У ревізорській роботі мені знадобився досвід роботи диспетчером на різних станціях, на яких тепер бував як ревізор. Надалі перевіряв комерційне господарство. Буваючи в різних відокремлених підрозділах, пояснював працівникам, що ревізорські перевірки потрібні не для того, щоб когось покарати, а щоб вказати на недоліки чи помилки у роботі. Я завжди розумів, що кожна людина має свій характер, свою вдачу, тому прагнув у висновках враховувати і людський фактор.

Як висококваліфікованого ревізора Юрія Стадника неодноразово вводили до складу ревізорської комісії Головного управління безпеки руху Укрзалізниці, яка здійснювала заплановані перевірки роботи ревізорського апарату Південно-Західної, Придніпровської та інших залізниць України. Така робота ставала своєрідним обміном досвідом, адже можна було побачити, як працюють ревізори інших залізниць, разом проаналізувати побачене й обміркувати, як правильно вчинити у тому чи іншому випадку.

З висоти сорокарічного досвіду праці на залізниці Юрій Стадник особливо наголошує, що робота ревізора потребує не завзяття та запалу молодості, а зрілого віку і значного професійного досвіду. І, звичайно, у роботі важливим є слушне слово безпосередніх



керівників – головних ревізорів апарату Володимира Грозова, Євгена Талохи, нині – Володимира Чернеги.

– Чи були у ревізорській роботі непрості ситуації, що запам’яталися на все життя? –

– Серед таких подій – фосфорна аварія в Ожидові у 2007-му році. Тоді я контролював перевезення небезпечних вантажів і відповідно перебував там усі 10 днів, поки тривали роботи з ліквідації аварії. Ситуація була не проста, тому, крім тодішнього начальника залізниці Михайла Мостового, головного ревізора Євгена Талохи, його заступника Сергія Перерви, представників Головного апарату Укрзалізниці, до Ожидова приїжджав навіть Президент України. Розбір ситуації був дуже принциповим, і саме ревізорський апарат чітко та аргументовано довів, що з боку Львівської залізниці порушень у перевезеннях не було.

Коли посаду ревізора з комерційного господарства скоротили, Юрій Олександрович став провідним інженером із виконанням обов’язків чергового. Тепер черговий апарату безпеки руху впродовж дня збирає інформацію про роботу колійників, енергетиків під час проведення “вікон”, про нещасні випадки, якщо такі трапилися на теренах нашої магістралі, із ревізорських дільниць усіх дирекцій залізничних перевезень, аби наступного дня передати її у вигляді довідок до Києва.

“Коли ще працював начальником служби колії, заступником начальника залізниці з колійного господарства, – розповідає головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці Володимир Чернега, – на нарадах у заступника начальника залізниці звертав увагу на чоловіка, який вирізнявся різносторонньою поінформованістю про роботу нашої залізниці, особливо у частині безпеки руху. Коли ж очолив апарат головного ревізора, то побачив того чоловіка в апараті, це був Юрій Стадник. Юрія Олександровича можна назвати фахівцем, який вмів оперативно і правильно впорядкувати інформацію, що надходить з усіх теренів залізниці. Це надійний працівник, я б назвав його людиною-енциклопедією. Наведу нещодавній при-

клад. При проведенні демонтажу мосту на Скнилові, який близько 20 років не функціонував, постало питання: коли і з якою метою цю штучну споруду було збудовано? Ніхто не знав, а Юрій Стадник дав вичерпну інформацію на це запитання. Його знання, досвід, персональне знайомство з багатьма залізничниками всієї магістралі у різних підрозділах неодноразово стають у нагоді при вирішенні тих чи інших важливих питань. Молодь, яка приходить працювати в апарат, у нього може дізнатися багато цікавого і необхідного у подальшій роботі”.

– За 20 років праці в апараті безпеки руху невже не отримували доган, зауважень від керівництва? – запитую в Юрія Стадника.

– Не помиляється хіба той, хто нічого не робить. Звичайно, були зауваження, але завжди намагався зробити правильні висновки. Для мене залізниця важливіша, ніж власні амбіції. Я завжди вболіваю за успішну і безпечну роботу залізниці. Тому вдячний усім своїм наставникам, керівникам, під орудою яких і з якими працював як черговий, поїзний диспетчер і як ревізор.

Та найголовнішим наставником і в роботі, і в житті Юрій Стадник вважає свого батька Олександра Феодосійовича, який започаткував залізничну династію родини Стадників. Трудилися на магістралі його мати, якої, на жаль, цього року не стало, сестра, а двоє його синів працюють у Рівненській дирекції залізничних перевезень. Загалом династія родини Стадників нараховує 160 років залізничної праці.

Увесь вільний від роботи час Юрій Олександрович присвячує родині, своїм двом молодшим синам-школярам. Разом із ними відвідує спортивні секції, тішиться їхніми успіхами в народному ансамблі танцю “Горицвіт”, разом відпочивають на природі. Якщо життєрадісність, весела вдачу, людяність, оптимізм, любов до праці Юрій Стадник перейняв від батьків, то його сини тепер переймають у своїх батьків чи не найголовнішу рису у житті людини – інтерес до світу у всіх його проявах.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА

ЗАСНОВНИКИ: управління Львівської залізниці та дорпрофсоз

Ресурсна свідомість
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАЩАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар

Галина КВАС.....226-25-67
Коректор
Андрій КОСЮРА.....226-32-03
Кореспонденти:
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Тетяна БАЛЛА.....226-59-27
Оксана ЛОЖ.....226-36-23
Лілія ХОМИШИНЕЦЬ.....226-37-80
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

Львівський ЗАЛІЗНИЧНИК

Адреса редакції: 79000
м. Львів, вул. Гоголя, 1.
E-mail: lz@railway.lviv.ua
ГС ДТГО “Львівська залізниця”
Р/р 260000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ “Експрес-Банк”

Індекс газети 30223.

Виходить щоп’ятниці.

Тираж 36 966.

Замовлення 1708.

Зверстано у комп’ютерному центрі
редакції газети “Львівський
залізничник”.

Комп’ютерна верстка

Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.

Склад редакційної колегії:

Ігор Парашак, Андрій Везденко,
Галина Квас, Олександр Гершуненко,
Андрій Косюра.

Точка зору авторів може не збігатися
з позицією редакції.

Передрук текстових чи візуальних
матеріалів газети можливий лише з
письмового дозволу редакції. Редакція
залишає за собою право скорочувати і
редагувати надіслані матеріали. Рукописи
та листи авторам не повертаються.
Листування із читачами ведеться лише
на сторінках газети При цитуванні
посилання на газету “Львівський
залізничник” обов’язкове.

Газету віддруковано у “Видавничому
Домі “Високий Замок”.