

# Станція Тернопіль наближається до показників докризового 2008 року

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

За словами інженера з організації і нормування праці станції Тернопіль Ольги Гераскевич, упродовж року на станції значно зросли обсяги робіт.

– Промислові потужності Тернопільщини нині незначні, – говорить Ольга Гераскевич. – Тому в нас більше вантажів розвантажується, ніж навантажується. Робота із формування рухомого складу ведеться на п'ять напрямків: Ланівці, Красне, Підволочиськ, Ходорів та Чортків. Та попри те, ми майже досягли показників роботи 2008 року.

Із початку року середньодобовий вагонообіг становить 630 одиниць. На гірці за добу переробляється в середньому 260 вагонів. Якщо говорити про III квартал цього року, то навантаження і вивантаження зросло на 150% у порівнянні з показниками минулого року і до 100% до показників 2008-го. Впродовж липня-вересня на станції навантажено 433, а вивантажено 1853 вагони. У порівнянні з II кварталом збільшилося вивантаження сипучих і небезпечних вантажів, а також вантажів, що прибувають під митним контролем.

А старший товарний касир Оксана Строган додала, що таких успіхів вдалося досягти за рахунок залучення у III кварталі до співпраці із залізницею 13 клієнтів, які здійснюють вантажні перевезення на місцях загального користування та під'їзних коліях. Окрім цього, станція обслуговує 96 постійних клієнтів, 13 з яких є контрагентами, а 44 підприємства здійснюють вантажні перевезення згідно письмових угод. Тільки три новозалучені підприємства в середньому на місяць навантажують 40 вагонів із брухтом чорних металів, і це окрім інших підприємств, які вантажать металобрухт. Є кілька підприємств, які постійно отримують із Білорусі бензин та дизпальне. Тобто збільшилося перевезення найбільш вартісних вантажів. Значно зросло навантаження залізобетонних виробів. Збільшили обсяги вантажної роботи такі підприємства, як "Міськшляхрембуд", ТзОВ "Ліхтнер Бетон Тернопіль" та ТзОВ "Поларі".

Незважаючи на те, що Тернопільщина вважається сільськогосподарським регіоном, навантаження зернових вантажів цього року зменшилося в порівнянні з минулим роком.

– Окремо хочеться відзначити співпрацю, яку вдалося налагодити з фабрикою меблів "Нова", – говорить Оксана Строган. – Фабрика вантажить і відправляє свою продукцію за кордон. Спеціально для них ми почали працювати із 40-футовими



контейнерами, хоча станція Тернопіль не спеціалізується на роботі з такими контейнерами. Це підприємство щомісяця в середньому відправляє за кордон 6 контейнерів. Обсяг невеликий, але для нас принципово важливо не втратити клієнта. Тим паче, що на залізниці значно привабливіші тарифи, ніж у автоперевізників. Більше відправляти контейнерів це підприємство не може, через ще не надто потужне виробництво. Ну і підхід контейнера та процедура оформлення всіх, у тому числі і митних, документів триває до 5 діб.

Значно зросли обсяги відправлення за кордон 3- та 5-тонних контейнерів. Для залізниці це – позитивний факт, але якщо говорити про регіон, то це – тривожний момент. За словами Оксани Строган, ці контейнери призначені для перевезення домашніх речей. Доводиться спостерігати, як люди почали виїжджати за кордон. І у більшості випадків це не молоді чи середнього віку люди, це – пенсіонери. Це означає, що їхні діти, тобто заробітчани, уже не планують повертатися в Україну, якщо забирають за кордон свої родини. І таких людей цього року виїхало значно більше, ніж минулого.

Ми поцікавилися, якщо робота на станції в такий короткий термін зросла у півтора рази, то, мабуть, тут зустрілися з проблемою забезпечення клієнтів вагонами? Втім заступник начальника станції Тернопіль Михайло Литвинко запевнив, що з вантажним рухомим складом надто гострої проблеми нема. Клієнти подають заявки для навантаження вагонів заздалегідь, щонайменше за три доби. Цього часу керівництву станції достатньо, щоб знайти необхідні вагони.

– Намагаємося брати вагони з-під вивантаження, – розповідає Михайло Литвинко. – У нас є довідка про підхід вагонів до станції, з якої видно, коли прийде вагон. Якщо бракує певних вагонів, замовляємо їх зі Львівської дирекції залізничних перевезень. Ця робота налагоджена так, щоб клієнту не доводилося довго чекати. Цього сезону на Тернопільщині збільшилися обсяги навантаження цукрових буряків, тому важче було шукати вагони. Попри це, клієнти незручностей не відчули.

Першочерговим завданням на сьогодні є збереження рухомого складу. Зараз 8 тисяч вагонів перебуває за межами України, але нам важливо, щоб велася і робота на місцях, тому потрібно щоб усі вагони були справними. Важливим чинником, що впливає на справність вагонів – є належний стан під'їзних колій. На станції Тернопіль є 26 діючих під'їзних колій і вони у хорошому стані. Щокварталу ці під'їзні колії ретельно оглядаються спільно з колійниками. Тому у нас практично нема пошкодження вагонів через незадовільний стан під'їзних колій, хоча трапляються випадки, коли з вини клієнта під час навантаження чи вивантаження вагон зазнає пошкодження. На такі випадки реагуємо жорстко, бо, коли вагон потрапляє в ремонт на дві доби, за цей час втрачаються чималі кошти, які він мав би заробити. Скажімо, за чотири дні вагон із металобрухтом дійшов би з Тернополя до Донецька, а це – понад 20 тис. грн.

Михайло Литвинко переконаний, що на збереження рухомого складу значною мірою вплинула б система штрафів. Якби клієнт знав, що за пошкоджений ним вагон потрібно заплатити певну суму, то дбайливіше ставився б до залізничного рухомого складу. Зараз єдиним засобом впливу на клієнта є бесіди щодо порядку навантаження, вивантаження, кріплення вантажів або попередження про закриття під'їзної колії, якщо вона перебуває в незадовільному стані.

Умовами праці в товарній конторі ми поцікавилися у товарного касира із 20-літнім стажем Ірини Федчук.

– Зараз значно краще працювати, ніж, скажімо, років 10 тому, – розповідає Ірина Федчук. – Завдяки АРМам поменшало ручної роботи. Якщо говорити про клієнтів, то вони, як учні у школі, є серед них відмінники, є середняки, є і "двійочки", не здатні з першого разу осягнути необхідної інформації, такі клієнти потребують більше уваги. І ми це враховуємо. Саме тому досі не було скарг від клієнтів на якість обслуговування. Конфліктів не було ні в мене, ні в моїх колег. А ще з досвіду можу сказати, що уважне і доброзичливе ставлення до клієнта, налаштує його на такий же настрій у спілкуванні із залізничниками.

– Для клієнтів ми намагаємося створити якнайкращі умови, надаючи при цьому всю необхідну інформацію. Пояснюємо їм самі, або про все вони можуть дізнатися із кутка інформації для клієнтів, який постійно оновлюється. Там міститься інформація про перелік документів, які потрібно підготувати для співпраці із залізницею, зразки документів, порядок розрахунків тощо.

Варто відзначити, що окремо від товарної контори на станції Тернопіль діє контейнерне відділення. Там також створені належні умови для клієнтів, є АРМ товарного касира та прийомоздавальника. Відділення знаходиться за 10 кілометрів від станції. Як розповіли на станції, набагато зручніше було створити належні умови для клієнтів на контейнерному майданчику, ніж перенести його ближче до станції. Доїхати туди нескладно, тож клієнти не відчують жодних незручностей, а переваги оформлення документів на місці – очевидні.

Дмитро ПЕЛИХ

Фото автора

На фото: (вгорі) споруда товарної контори станції Тернопіль; (внизу ліворуч) товарний касир Ірина Федчук; (внизу праворуч) старший товарний касир Оксана Строган

