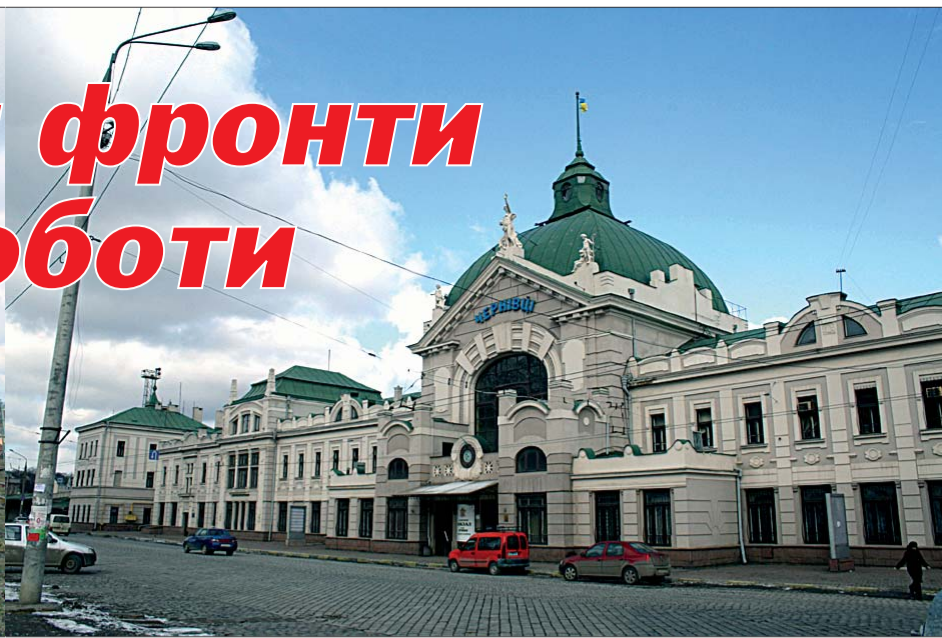
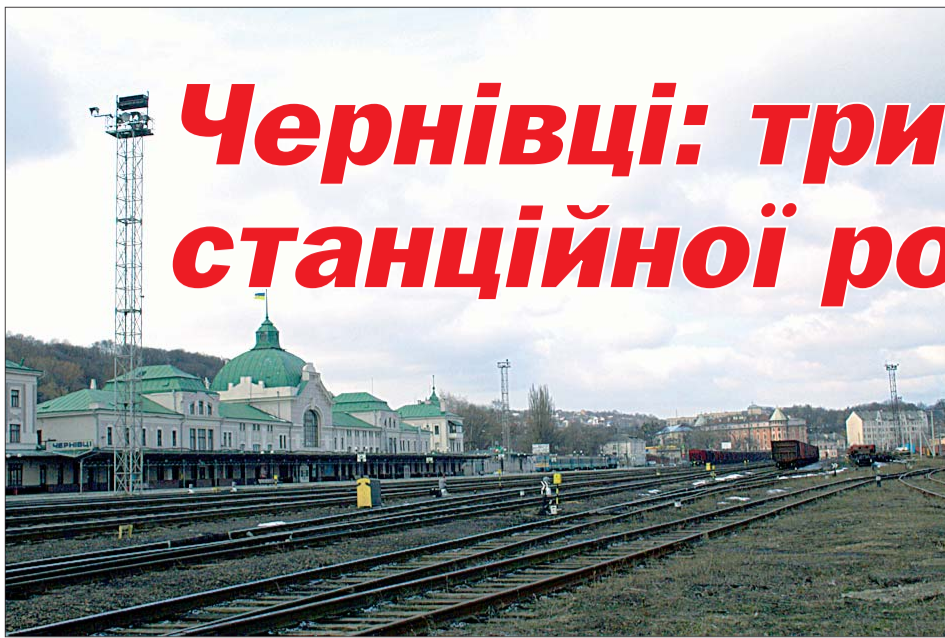


Чернівці: три фронти станційної роботи



Свого часу залізниця відіграла знакову роль в історії міста Чернівці, поєднавши його залізничними рейками у 1866 році із промисловою Західною Європою. Із того часу і станція поступово набула функцій своєрідного двигуна економічного розвитку всього Буковинського краю. Нині станція Чернівці, розташована за 40 кілометрів від кордону з Румунією, забезпечує перевезення вантажів і пасажирів у міждержавному сполученні та територію України.



– Станція спеціалізується на прийманні та відправленні пасажирських і приміських поїздів, їх формуванні і розформуванні, а також проводить вантажно-розвантажувальну роботу на трьох станціях

– Чернівці-Центральна, Чернівці-Північна та Чернівці-Південна, – розповідає заступник начальника станції Олександр Кліцман. – Після прибуття до Чернівців поїзди подають на екіпіровку у пасажирське вагонне депо Чернівці. З метою економії витрат ужгородський і львівський потяги курсують одним составом, щоправда, їх доповнили більшою кількістю вагонів. Задля економії відбулися певні зміни і в приміському сполученні. Можна сказати, що приміські поїзди

“Вантажно-розвантажувальні операції, окрім станції Чернівці-Центральна, виконують станції Чернівці-Південна та Чернівці-Північна, що дає можливість, не заїжджаючи на центральну станцію, рухатися потрібним напрямком. Наприклад, Чернівці-Північна розташована за 3-5 хвилин їзди від станції Чернівці і дає можливість здійснювати перевезення у напрямку Вишніці, Заліщиків. Чернівці-Південна, розташована за сім кілометрів від центральної, – це напрямок на Румунію, до станції Вадул-Сірет”.

стали вантажно-пасажирськими, тобто до двох-трьох пасажирських вагонів чіпляють вантажні, у результаті цього економимо дизельне паливо, зменшуються матеріальні витрати тощо. У квітні минулого року такі поїзди почали курсувати на Вишніцю, а із січня цього року – на Сторожинець та Стефанешти.

Олександр Іванович зосередив увагу на вантажно-розвантажувальній роботі станцій:

– Із Чернівців у всі куточки України та за кордон підприємства відправляють свою продукцію, водночас місцеві підприємства отримують вантажі для своєї подальшої роботи. Вантажно-розвантажувальні операції, окрім станції Чернівці-Центральна, викону-



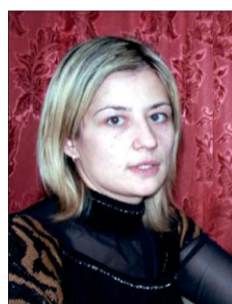
ють станції Чернівці-Південна та Чернівці-Північна, що дає можливість, не заїжджаючи на центральну станцію, рухатися потрібним напрямком. Наприклад, Чернівці-Північна розташована за 3-5 хвилин їзди від станції Чернівці і дає можливість здійснювати перевезення у напрямку Вишніці, Заліщиків. Чернівці-Південна, розташована за сім кілометрів від центральної, – це напрямок на Румунію, до станції Вадул-Сірет. Об'єм вантажно-розвантажувальних робіт на вантажних станціях достатньо.

– Із Чернівців відправляють ліс, паперову продукцію, металобрухт, обладнання та ін. Скажімо, місцева фірма “Розма” відправляє до Афганістану свою продукцію – калози, ТзОВ “Машзавод” – обладнання для переробки нафтової продукції, – розповідає Олександр Кліцман, – Чернівці-Північна має три напрямки – на Івано-Франківськ, Молдову і Львів. Тут відбувається прийом і відправлення пасажирських потягів. Крім того, щодня ведеться інтенсивна вантажна робота. Сюди надходить по 14 зернових вагонів, ПАТ “Чернівецький олійно-жировий комбінат” щодоби відправляє цистерни з переробленою олією в основному за межі України. Послугами залізниці користуються й підприємства “Укрметал”, “Буковест”, “Вторчермет”, “Трансміст” та інші. Серед постійних клієнтів станції – цегельний завод, працюємо і з сипучими вантажами – піском та щебенем. Із Кам'янця-Подільського, Ямниці, Здолбунова, Закарпаття прибувають будівельні матеріали.

За такого розмаїття і обсягів товарної роботи не бракує. Добре, що нині вона повністю комп'ютеризована, і комерційні агенти, які колись працювали товаришми касирами й прийомоздавачами, напряму

працюють із клієнтами, застосовуючи електронний підпис, витрачаючи на оформлення вантажів значно менше часу, ніж раніше.

Це підтверджує і комерційний агент товарної контори станції Чернівці-Центральна Олена Мельник.



– Із листопада минулого року відбулося переведення товарних касирів на посади комерційних агентів, та обов'язки суттєво не змінилися, – розповідає Олена Мельник. – Комерційний агент відтепер зобов'язаний знати роботу і товарного касира, і прийомоздавача. Один комерційний агент перед подачею вагонів повинен оглянути і перевірити, чи правильно навантажені вагони, інший оформляє перевізні документи при прибутті і відправленні вагонів, виконує розрахунки

“У середньому за попередні п'ять років, навіть незважаючи на кризовий період, навантаження тут збільшилося на 2,6 відсотка, – зауважив Ілля Галичук. – Якщо у 2007 році навантажували за місяць 96 вагонів, то зараз – 173 вагони”.

між залізницею і власником вантажу і т.д. Вантажні вагони в основному курсують територією України і країн СНД. Роботи у нас достатньо. Хороші доходи залізниця отримує за відправлення транспортерів, які відвантажує у країни СНД один із наших постійних клієнтів ТзОВ “Машзавод”. Відправлення одного такого транспортера коштує клієнту, згідно з тарифом, 118 тис. гривень. Вивантаження проводимо тут же, на місцях, і на під'їзних коліях. У підсумку роботи – облік усіх даних і відправка їх в управління Львівської залізниці. Загалом минулого року наша станція навантажила 386 вагонів, вивантажила 708 вагонів із різним вантажем.



– Наша станція займає чималу площу, одна людина не може одночасно оформляти документи і стежити за правильною виконанням підготовки вагонів до вантажно-розвантажувальних робіт, тому обов'язки у нас розділені, – долучається до розмови комерційний агент Валентина Мудрак. – Я оглядаю, перевіряю вагони, чи правильно проведені всі операції. Роботу знаю добре, бо працюю на залізниці з 1986 року на різних посадах – була і стрілочником, і оператором при черговому по станції. Із комерційним агентом Оленою Мельник ми взаємопов'язані, адже після пам'ятки за підписом клієнта, яку їй приношу, вона продовжує працювати з документами.

Робота жінкам подобається, і родини в них залізничні. Мама Валентини Дмитрівни, наприклад, трудилася товарним касиром на станції Чернівці-Південна, а дід був помічником машиніста.

– Я теж прийшла на залізницю за прикладом родичів, – додає Олена Мельник. – Ось уже вісім років працюю у товарній конторі, вже звикла до своєї роботи, а ще навчаюся в Українській державній академії залізничного транспорту у Харкові. Роботу свою люблю, та хотілося б, щоб кращими були умови праці. Ця зима для нас видалася нелегкою: у приміщенні було холодно, померзли навіть вазони з квітами.

На вантажній станції Чернівці-Північна роботи теж багато, навантаження і вивантаження вантажу здійснюється на під'їзних коліях підприємств. Заступник начальника станції Чернівці Ілля Галичук, який відповідає за роботу цього крила станції, розповів, що основним клієнтом уже впродовж багатьох років є ПАТ “Чернівецький олійно-жировий комбінат”. Це підприємство має власні цистерни для відправлення соняшникової олії, а для відправлення шроту (відходів соняшника)

користується вагонами залізниці.

– У середньому за попередні п'ять років, навіть незважаючи на кризовий період, навантаження тут збільшилося на 2,6 відсотка, – зауважив Ілля Галичук. – Якщо у 2007 році навантажували за місяць 96 вагонів, то зараз – 173 вагони. Минулого року підприємство збудувало два елеватори, тож відповідно збільшилася його переробна спроможність, і вже у вересні цього року після жнив планують переробляти до 800 тонн насіння соняшника на добу. Отже, збільшаться і вантажні перевезення, і, відповідно, доходи залізниці.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора