



– Станція Львів не має таких масових відправників, як станції, що обслуговують кар'єри чи нафтопереробні заводи, – продовжує розповідь заступник начальника станції Львів із вантажної роботи Сергій Кубрак. – До наших основних одержувачів вантажів належить ПАТ “Львівський жиркомбінат”, яке має власні вагони і отримує переважно соняшникову олію зі східних областей України та пальмову олію з-за кордону. Вантажі надходять групами від 5 до 15 вагонів. Крім цього, станція надає за зверненням жиркомбінату додаткову послугу зважування вагонів перед вивантаженням і тарування порожніх вагонів після вивантаження. Різниця дозволяє визначити точну вагу вантажу. Обсяги навантаження для концерну незначні.

Ще один наш клієнт – “Львівський завод збірних конструкцій”. Підприємство отримує в основному будівельні матеріали (щебінь, цемент) для виготовлення своєї продукції, а ще сезонно – технічну сіль та пісок для забезпечення потреб міста у піщано-соляній суміші.

Не так давно відновив співпрацю з нами колишній клієнт ТзОВ “Мізол”, яке активно співпрацювало з нами в докризовий період, а потім декілька років взагалі не користувалося нашими послугами, і ми вже навіть припинили дію договору на подання-забирання вагонів. Але на початку цього року, вочевидь, справи у “Мізолу” пішли вгору. Товариство відремонтувало під'їзну колію, знову підписало договір із залізницею, але поки що отримало лише чотири контейнери з імпорними вантажами.

Крім того, у нас з'явився новий вантажоодержувач – ПП “Євробуд”. За кілька місяців цього року він отримав небагато – 6 вагонів із буд-

матеріалами, але це, сподіваємося, тільки початок нашої співпраці.

Великі відправники у нас, на жаль, відсутні. Із приватних структур – два клієнти (“Укртрансконсалтинг” і ПП “Будмонтаж”), які відправляють металобрухт. Перший має власну під'їзну колію, а другий є контрагентом “Заводу збірних конструкцій”. Кількість відправлених вантажів у цьому випадку залежить від багатьох чинників, зокрема й від сезону. Узимку, наприклад, робота йде на спад або взагалі замирає.

На 20-й станційній колії відвантажує свою продукцію торговий дім “Майола”. В основному їхні вантажі прямують до Середньої Азії та Білорусі.

тажу, заздалегідь повідомляють клієнта про необхідність оплати. Здебільшого користувачі розраховуються без нагадувань, уникаючи штрафних санкцій за простій вагонів із їхньої вини.

За майже десяток років практично жоден клієнт не відмовився від наших послуг, обравши іншого перевізника, наприклад, автотранспорт. Серед наших клієнтів, наскільки мені відомо, “Майола” здавна користується автотранспортом на території західних областей України та у близькому зарубіжжі, відправляючи вантажі до Польщі та Словаччини, натомість на більшій відстані вони відправляють вантажі залізницею. Для них, як і для

впроваджується для зручності всіх учасників процесу і суттєво економить наш час і час клієнта. Раніше в товарній конторі клієнти стояли в черзі, щоб з'ясувати якісь питання (щось уточнити, підписати, проштемпелювати і т.д.), а тепер усі питання вирішуються у режимі телефонної розмови.

Зараз відбувається тестування згаданого програмного забезпечення. Періодично ми подаємо свої відгуки та зауваження для вдосконалення системи.

До минулого року був розподіл на товарних касирів і прийомоздавачів. Товарний касир оформляв перевізні документи, вів розрахунки за надані послуги. Прийомоздавач

цівник – Михайло Соболев. Його професійний стаж – понад двадцять років. За старшу у колективі – Світлана Марциняк із семирічним досвідом роботи.

– Усі наші комерційні агенти мають вищу освіту, – розповідає комерційний агент Романа Мельник. – Багато наших працівників походять зі залізничних династій, наприклад, Світлана Марциняк, Ірина Голевич та Ірина Сабадаш. Мій батько теж працює на залізниці. Я починала з посади товарного касира на станції Дубляни Львівській. На станції Львів працюю з 2008 року. На сьогодні лівова частка нашої роботи полягає у введенні чи отриманні даних із комп'ютера. Труднощі й затримки в роботі виникають, коли з певних причин відсутній зв'язок зі сервером, або якщо клієнт не на робочому місці і не може підтвердити надіслані йому документи.

– Я працюю на залізниці вже сім років, – розповідає комерційний агент Уляна Матківська. – Починала товарним касиром на станції Мостиська-II. На станції Львів уже три роки. Саме тоді, коли я прийшла на роботу, запроваджувалося програмне забезпечення АРМ товарного касира. Мені було цікаво вчитися, і ніяких особливих труднощів я не відчула.

Грамоту за перемогу у трудово-

## У ЦЕНТРІ УВАГИ – ПОТРЕБИ КЛІЄНТА

У нашої станції тривала співпраця із залізничними підприємствами. У їхньому розпорядженні десять під'їзних колій. Так, Львівська дистанція колії регулярно отримує по кілька десятків вагонів зі щебенем для ремонтних робіт на станції Львів та прилеглих перегонів. Для будівельно-монтажного експлуатаційного управління надходять вагони з будівельними матеріалами (щебінь, пісок, цемент). Натомість локомотивне депо Львів-Захід отримує дизпаливо, рідше – пісок для екіпірування локомотивів. Для пасажирського вагонного депо Львів здебільшого в осінньо-зимовий період надходить вугілля для екіпірування поїздів. Значна робота відбувається на коліях ремонтно-експлуатаційного вагонного депо Клепарів. Товарна контора веде облік та розрахунок за подання-забирання на ремонт у депо вагонів (від 10 до 30 одиниць на день). Тим часом Львівський локомотиворемонтний завод отримує комплектуючі до локомотивів, а відправляє електрообладнання, електродвигуни і колісні пари, рідше – металобрухт.

Усі питання вирішуємо без зволікань у робочому порядку, тому у робочих стосунках із клієнтами не виникає серйозних непорозумінь. Це стосується й термінів оплат за надані послуги. Щоб уникнути затримок, наші комерційні агенти за потреби, знаючи час прибуття ван-

інших вантажовідправників, це питання відчутної економічної вигоди. Відомо, що перевезення залізницею на відстань понад 500 км вигідніше за автоперевезення.

Коли до нас приходять новий клієнт, ми надаємо йому максимум необхідної інформації, щоб допомогти побачити перспективи співпраці з нами. До речі, у товарній конторі є дошка оголошень, і потенційні вантажовідправники та вантажоодержувачі можуть ознайомитись зі зразками всіх документів, зі ставками і коефіцієнтами для додаткових послуг. Служба комерційної роботи і маркетингу періодично надає нам якісний інформативний матеріал, і зацікавлені особи мають можливість отримати детальну інформацію про наші послуги.

Станція Львів – велика вузлова станція, на ній завжди достатня кількість рухомого складу, тому ми не відчуваємо проблем із його подачею. В основному підбір вагонів під навантаження робимо з транзитного потоку, рідше – із вагонів після вивантаження вантажів інших клієнтів.

Робочі місця наших комерційних агентів уже кілька років автоматизовані. На даний час за допомогою АС “Клієнт” користувачі послуг можуть підтверджувати всі необхідні документи на своєму робочому місці, не приходючи до нас. Електронний документообіг

виконував, можна сказати, більше фізичну роботу: вів контроль і облік за перебуванням вагонів під вантажними операціями як на місцях загального користування, так і на під'їзних коліях, оформляв основні документи для подальших розрахунків тощо.



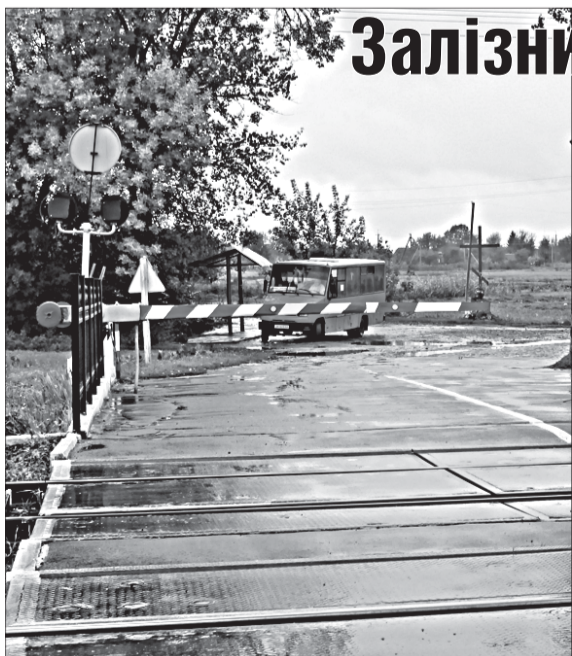
Після перейменування на комерційних агентів посадові обов'язки всіх працівників товарної контори стали однаковими і об'єднали в собі обов'язки прийомоздавачів та товарних касирів. Тепер працівники взаємозамінні.

Нині у товарній конторі станції Львів працює шість комерційних агентів. Найдосвідченіший пра-

му суперництві у товарній конторі розмістили поряд із попередньою відзнакою – за 3-й квартал 2003 року. Колектив станції сподівається, що попереду у них ще не одна така звитяга, адже всі налаштовані на якісне обслуговування клієнтів залізниці.

Ольга ПАДКОВСЬКА  
Фото автора

## Залізничний переїзд – зона підвищеної небезпеки



Із початку року на залізничних переїздах Львівської магістралі трапилося 23 дорожньо-транспортні події (ДТП). Хоча це на 6 випадків менше, ніж за аналогічний період минулого року, кількість осіб, які загинули внаслідок цих ДТП, уже перевищила торішню (6 осіб проти 5 упродовж 2012-го), ще 7 осіб травмовано. Найбільшу кількість ДТП за звітний період зафіксовано на залізничних переїздах, що розташовані на території Львівської та Волинської областей – по 5 випадків. По 4 ДТП трапилися на переїздах Чернівецької та Закарпатської областей, на Рівненщині та Івано-Франківщині – 3 та 2 випадки відповідно.

За статистикою, практично в усіх випадках винуватцями ДТП на переїз-

дах є водії приватного автотранспорту, які нехтують власною безпекою та безпекою інших учасників руху, грубо порушуючи правила дорожнього руху. ДТП на залізничних переїздах за своїми наслідками наближаються до катастроф, оскільки призводять до людських жертв, пошкодження транспортних засобів, великих матеріальних збитків че-

рез припинення руху на залізниці.

Залізничники закликають водіїв автотранспорту суворо дотримуватися правил дорожнього руху, не ризикувати своїм життям, життям пасажирів і працівників залізничного транспорту.

Степан КОВАЛЬЧУК, начальник ВП “Львівська дистанція колії”

### ОГОЛОШЕННЯ

ВП “Львівська дистанція електропостачання” має потребу в укомплектуванні дистанційної майстерні посадами:

– водій автотранспортних засобів категорії С (1 штатна одиниця);  
– машиніст автовишки та автогідропідіймача 5 розряду (1 штатна одиниця).

Прийом на ці посади здійснюватиметься шляхом переведення працівників з інших підрозділів залізниці.

За інформацією звертатися за тел. 6-72-69.