

# Візитна картка міста й залізниці

**Про сьогоднішні здобутки та клопоти Львівського вокзалу, а також про те, із яким настроєм колектив зустрічає 110-ліття головної залізничної споруди, газета вирішила поцікавитися у начальника вокзалу станції Львів Володимира Жемели.**



**– Володимире Васильовичу, цікаво довідатися, із чого починає свій робочий день керівник вокзалу?**

– Щоранку о чверть на восьму відбувається оперативна нарада з черговим апаратом, який працював у нічну зміну. Черговий по вокзалу доповідає про дотримання графіка руху поїздів, санітарно-технічний стан вокзалу. Після цього перевіряється книга реєстрації наказів та вказівок, які могли надійти з оперативного відділу служби пасажирського господарства минулої доби після 17-ї години, а також “Книга скарг і пропозицій” – на предмет зауважень від клієнтів про роботу квиткових кас чи сектора платних послуг. Близько 8-ї підбиваємо підсумки роботи за минулий день і плануємо новий із будівельною групою та технічними працівниками. Звіт про роботу підрозділу за минулу добу подається начальнику служби пасажирського господарства, і після цього вся увага зосереджується на питаннях та завданнях поточного порядку денного.

**– Серед будівельників побуває думка, що легше збудувати нову споруду, ніж ремонтувати стару. Чи можна провести такі аналогії і щодо будівлі Львівського вокзалу, якій уже понад століття?**

– Загалом думка слухна, але я б не адресував її споруді Львівського вокзалу. Я майже десять років пропрацював на посаді головного інженера Львівської дирекції залізничних перевезень. Тож неодноразово брав участь у будівництві та реконструкції

різних об'єктів інфраструктури і маю з чим порівнювати. Найперше звернув би увагу на досконалу систему вентиляції будівлі Львівського вокзалу, а це, повірте, дуже важлива умова для надійної і тривалої експлуатації будь-якої споруди. Навіть якщо звести чотири стіни і на забезпечити належного доступу повітря, вони довго не простоять.

Тож зі самого початку і в усі періоди відновлення будівельні та ремонтні роботи були виконані настільки якісно, що будівля двірця навіть у такому поважному віці залишається надійною та привабливою з точки зору технічної та естетичної. У цьому, без сумніву, заслуга і архітектора, і перших його будівельників, і фахівців, які відбудовували вокзал у повоєнні періоди, а також керівників залізниці періоду незалежності України, які приділяли значну увагу не лише технічному та естетичному вигляду двірця, а й розширенню його функціональних можливостей, створенню належних умов праці залізничникам тощо. Тому ремонтні роботи, які нині відбуваються на вокзалі, мають локальний характер і виконуються у поточному режимі.

– Треба зважити і на те, що споруда Львівського вокзалу є пам'яткою архітектури, – долучається до розмови **головний інженер підрозділу Ігор Соловій**. – Хоча ремонтні роботи вже зі застосуванням сучасних матеріалів і технологій, усе відбулося у суворій вимозі збереження попереднього дизайну, навіть кольори підбиралися відповідно до тих, що затверджені паспортом фасаду. На кожен об'єкт реконструкції розроблявся проект, що проходив експертизу у Львівській філії “Укрдержбудекспертизи”, і погодження в управлінні охорони історичного середовища. Загалом по кожному об'єкту назбиралося по 20 папок різних дозвільних та погоджувальних документів.

Важливою складовою сучасної діяльності кожного підрозділу є заощадження енергоресурсів. У цьому плані на вокзалі теж проводиться активна робота. На початку 2000-х років тут перейшли на автономне опален-

ня, яке забезпечує котельня, оснащена сучасними газовими котлами французького виробництва. Автогосподарство вокзалу працює у межах доведених лімітів на пальне, розгалужену систему освітлення на 90 відсотків переведено на енергоощадні лампи тощо.

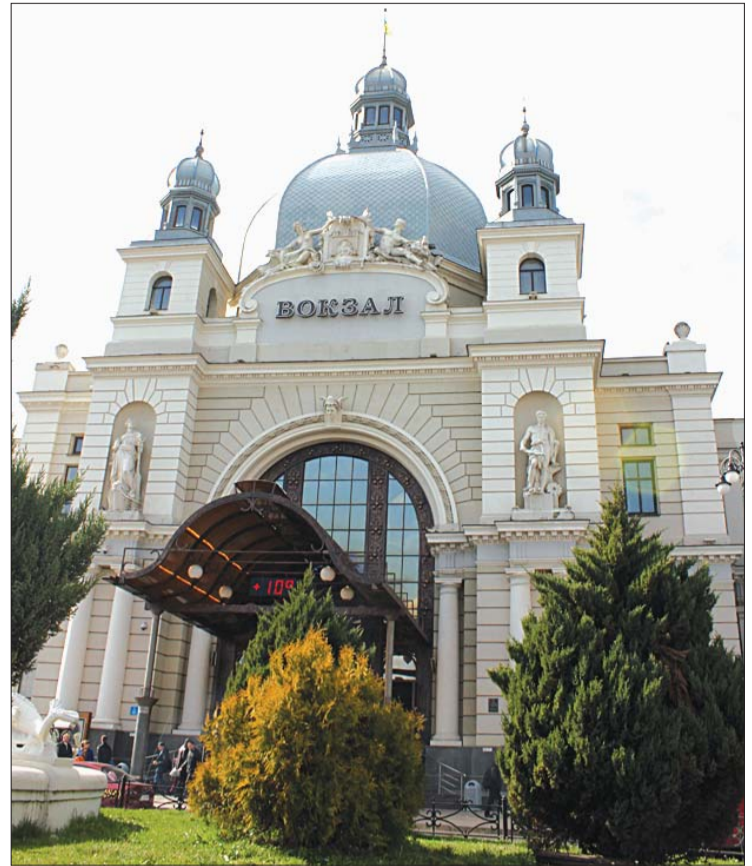
**– Залізниця в цілому і Львівський вокзал як “ворота” України у Західну Європу зокрема неодноразово ставали безпосередніми учасниками масштабних політичних, економічних, спортивних та культурно-релігійних форумів. Чи вимагають такі заходи якогось особливого алгоритму роботи вокзального комплексу?**

– Загалом режим роботи вокзалу і, напевно, залізниці загалом не відрізняється від щоденного, адже робота транспортної інфраструктури планується завчасно з урахуванням особливостей, що притаманні таким заходам, – продовжує Володимир Жемела. – Як приклад, можна навести проведення в Україні та Польщі футбольного чемпіонату Євро-2012. Єдина відмінність, що супроводжувала роботу вокзалу у цей відповідальний період, полягала у тому, що залізничникам в обслуговуванні іноземних пасажирів допомагали волонтери.

**– Володимире Васильовичу, ваш фах і досвід попередньої роботи стосувався господарства перевезень, і от уже третій рік ви очолюєте один із найважливіших об'єктів пасажирського господарства. Чи важко було звикати до специфіки роботи на новій посаді?**

– Скажу відверто, на початках справді було нелегко, бо, скажімо, навіть перед пасажирським сектором дирекції стоять далеко не ті завдання і масштаби роботи, що поставлені перед відокремленим підрозділом “Вокзал станції Львів”. Тому доводилося глибоко вникати у специфіку роботи, вимоги посадових інструкцій кожного фахівця. Нині давати раду всім виробничим питанням і клопотам значно легше. Тим більше, що на Львівському вокзалі злагоджено працює команда професіоналів, а за окремі ділянки, як-от робота квиткових касирів, відповідають працівники зі солідним стажем та досвідом роботи. У нас чудовий колектив, у якому кожен досконало знає свою справу. Тож за керівником залишаються відповідні адміністративні функції та питання загального контролю. Окрім того, у непростій роботі з людьми на допомогу нерідко приходять сучасна техніка. Наприклад, торік введено в експлуатацію системи архівації переговорів (каси військового залу, добові каси, каси попереднього продажу на вул. Гнатюка, 20/22 у Львові, каси залу підвищеного комфорту). Ця система використовується для контролю за роботою квиткового цеху.

Сучасна система архівації переговорів стала в нагоді і в роботі голови профспілкової організації вокзалу. За словами **заступника начальника вокзалу, голови профспілкового комітету**



**Романа Сенишина**, при виникненні конфліктних ситуацій із пасажиром запис переговорів дає змогу достеменно розібратися в ситуації і прийняти об'єктивне, справедливе рішення: захистити працівника, якщо він поводився коректно і діяв професійно, або вказати йому на помилки, якщо зауваження пасажира були слушні. Щоправда, такі випадки виникають нечасто, адже трудова дисципліна у цьому підрозділі – на високому рівні. Цьому значною мірою сприяє не лише імідж підприємства, а й виконання соціальних зобов'язань перед його працівниками. Якраз наприкінці лютого відбулася звітна конференція, на якій серед іншого обговорювалося питання виконання зауважень та пропозицій, висловлених колективом на попередній конференції.

– Усі зауваження та пропозиції були враховані та виконані у встановлений термін, – розповідає Роман Сенишин. – Якщо брати до уваги кілька попередніх років, то зокрема проведено ремонтні роботи в кабінетах адміністративного приміщення, були замінені на нові вхідні двері у приміщенні каси попереднього продажу квитків на вул. Гнатюка. Незважаючи на те, що це приміщення перебуває у комунальній власності, залізниця за власні кошти зробила там внутрішній ремонт, для працівників облаштовано кімнату прийому їжі, закуплено необхідну побутову техніку. Режим та умови роботи осіб з обмеженими фізичними можливостями, що працюють у підрозділах нашого підприємства, адаптовані до їхніх потреб. Окрім усього, відремонтовані ті приміщення квиткових кас, що потребували ремонту, у решті зроблена профілактика, встановлено нові системи кондиціонування повітря. Тож у спекотний літній період працювати буде комфортніше.

Справді, підготовка до роботи в літній період для залізниці – відповідальна пора, особливо вона клопітна для працівників па-

сажирського господарства. Тому ювілей свого підрозділу колектив зустрів у буденних турботах, приурочивши до поважної дати добрі результати колективної праці.

Минулий рік колектив вокзалу станції Львів завершив із прибутком у 9,039 млн грн. Такий фінансовий результат був досягнутий за рахунок виконання і перевищення основних техніко-економічних показників, росту доходних надходжень і забезпечення рентабельної роботи всіх цехів та підрозділів вокзалу на рівні 38,1% проти запланованого 17,9%.

Упродовж минулого року послугами Львівського вокзалу у приміському сполученні скористалися 1,5 млн пасажирів на загальну суму 10,1 млн грн; у дальньому сполученні – 2,48 млн пасажирів на суму 200 млн грн.

Збільшення пасажиропотоку позитивно вплинуло на роботу камер схову. Кількість місць для багажу, прийнятого в камерах схову вокзалу, збільшилася на 1033 місця щодо плану та на 4177 місць – у порівнянні з показниками 2012 року.

За підсумками року зросли доходи і від надання платних послуг, яких надано на суму 35,599 млн грн, що на 2,253 млн грн більше, ніж у позаминулому році. Крім того, на 96 тис. грн збільшено суму доходів від рекламної діяльності. Кімнатами відпочинку за звітний період скористалися 8356 осіб, у т.ч. 536 іноземців, які залишили 26 подяк у “Книзі відгуків і пропозицій”. Загалом на адресу працівників вокзалу надійшло 97 подяк за уважне ставлення та професійне виконання своїх обов'язків.

Усе це свідчить про те, що впродовж 2013 року працівники всіх цехів і підрозділів вокзалу добре попрацювали для поліпшення організації роботи, пошуку нових резервів, а також підвищення культури обслуговування пасажирів.

Спілкувався  
Андрій ВЕЗДЕНКО  
Фото автора

