



І досвід – як основа успіху

Товарна контора станції Красне – серед переможців дорожнього змагання за підсумками IV кварталу 2013 року. Ця відзнака – здобуток усього колективу станції – переконаний її начальник Олександр Дідух, адже спільний ефективний результат можливий лише завдяки злагодженій роботі кожної “ланки” станційного “організму”.



– Станція Красне – дільнична станція 2 класу, – розповідає її начальник Олександр Дідух. – За минулий рік на станції вивантажено 696 вагонів, навантажено 2301 вагон. За IV квартал навантажено 766 вагонів, із них 642 – перевезення зернових культур.

Здебільшого перевозимо зернові, лісові вантажі, щебінь, міндобрива, катанку та сільськогосподарську продукцію. Маємо постійних клієнтів зі своїми під’їзними коліями. Серед них – ТзОВ “ЛК Юкрейн Груп” (учасник групи компаній “Агрокультура”), яке у 2011 році ввело в експлуатацію зернозберігальний комплекс. Робота зі зерновими на станції розпочинається уже в липні, тоді маємо заявки на перевезення ячменю, ріпаку. Згодом відвантажують пшеницю, а останньою – кукурудзу. Зерно відправляють у порти Одеси, Іллічівська, також у Литву та Польщу.

Активно працює зі зерновими вантажами і ПП “Західний Буг”, що орендує ділянку колії на місяць загального користування. ТзОВ “Бусол” вивантажує катанку сталю, що прибуває великими партіями з Кривого Рогу та Молдови. Співпрацюємо з Буським лісгоспом, Краснянським комбінатом хлібопродуктів, ПП “Гербут”, Сторонибаським МПД ДП “Укрспирт”. Для зважування продукції використовуємо 150-тонну тензометричну вагу, а вантажовідправники, котрі відвантажують на під’їзній колії зернозберігального комплексу ТзОВ “ЛК Юкрейн Груп”, зважують вагони на власній тензометричній вазі і передають нам до перевезення вже готові вагони.

Минулий рік був щедрим на урожай зерна, і хоча бувало, що не лише у нас, але й на інших станціях не вистачало зерновозів, ми задовольняли всі заявки зернотрейдерів. Згідно з вимогою керівництва залізниці, зерновози повинні якнайменше часу перебувати під вантажними операціями, не більше 36 годин від моменту подачі до моменту прийняття до перевезення. Ми намагалися якнайшвидше оформити документи і забезпечити виконання цього нормативу.

Специфіка вантажної роботи станції полягає в тому, що ми працюємо на три напрямки – Львів, Здолбунів, Тернопіль. У порівнянні з попередніми роками багато що змінилося. На станції вже не працює гірничий комплекс, де раніше формували багато поїздів. Це сталося через те, що змінилися плани направлення вагонопотоків, і відповідно план формування поїздів. Зараз до нас ідуть вагони з Тернополя на Здолбунів та зі Здолбунова на Тернопіль

відцепками від прямих поїздів. Працюємо на цих дільницях зі збірними поїздами, підбираємо на лінію вагони.

– Найбільша проблема у пасажирській роботі – дохідність від приміських перевезень, – продовжує розмову Олександр Дідух. – Пригадую, коли був студентом і їхав до Львова на навчання. Мій автобус із Буська до Красного запізнився. Вийшовши з автобуса, побачив, що електропоїзд уже на пероні, а часу на придбання квитка не залишалось. У вагоні довелося заплатити ревізору штраф 3 карбованці і ще ціну квитка – 40 копійок. Пригадую, що було мені дуже соромно. Минули роки, і психологія пасажирів змінилася, більшість не соромляться їхати без квитків. Для збільшення дохідності від приміських перевезень організуємо посадкові групи з працівників станції. Такі дії дають результат – якщо працює посадкова група, у касі відразу збільшується виручка.

Щодо далекого сполучення, то тут питання виручки дещо змінюється, адже багато пасажирів замовляють квитки через Інтернет. Кілька років тому на станції відмінили зупинки деяких поїздів, зокрема Львів–Москва, Львів–Харків, однак нам вдалося обґрунтувати доцільність зупинки, і їх частково повернули.

У 2007 році на станції Красне капітально відремонтовані усі будівлі. Працівникам створено належні санітарно-побутові умови праці, зокрема обладнано душові кабінки для складачів поїздів. Взимку це питання не таке актуальне, а от влітку після запланованої роботи на відкритому повітрі складачі поїздів можуть прийняти душ.

Сьогодні у штаті станції – 64 працівники. У 2012-2013 роках до нас прийшли молоді спеціалісти, які заочно продовжують навчання у вищих залізничних навчальних закладах. На станції працюють й представники залізничних династій. Наприклад, батько і мати попереднього начальника станції Володимира Колоса теж були залізничниками, а сьогодні родинну справу продовжує син Володимира Івановича Роман на посаді чергового по парку. За прикладом матері – чергової по станції Надії Цицак – залізничницею стала її донька Ірина, яка теж працює в нас черговою по станції. Батько Надії Володимирівни працював колійним майстром.

– На станції усе повинно працювати чітко та налагоджено, – вважає Олександр Дідух, залізничник із 30-річним стажем роботи. Його перше знайомство зі станцією Красне відбулося у 1983 році, коли ще студентом Львівського технікуму залізничного транспорту прийшов на станцію на виробничу практику.

Після закінчення технікуму молодого спеціаліста скерували на Октябрську залізницю, де він відпрацював 2 місяці, далі була служба в армії, а згодом Олександр Дідух повернувся на станцію Красне. Професійна кар’єра розпочалася з посади складача поїздів, згодом працював черговим по гірці. У 1989 році на станції з’явилася посада “помічник начальника станції з безпеки руху”, яку запропонували Олександру Володимировичу. Через два роки посаду скоротили, і Олександр Дідух перейшов працювати черговим по станції. У 2005 році Олександр Володимировича

призначили заступником начальника станції, а у 2012-му – начальником станції, а попередній начальник станції вийшов на заслужений відпочинок.

У товарній конторі станції Красне, яку визнано серед кращих у IV кварталі 2013 року, позмінно працюють четверо комерційних агентів – Ганна Думанська, Оксана Котула, Фатіма Аллахвердієва та Любов Кіпран.



Комерційний агент Ганна Думанська – залізничниця із понад 30-річним стажем

роботи:

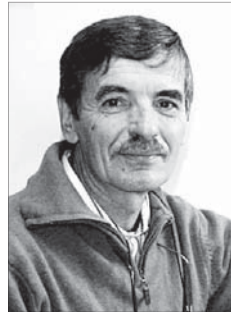
– Із 1981 року я працювала на залізниці прийомоздавачем, із 1996 року, коли зі Львова перейшла у Красне, – старшим прийомоздавачем, а з 2011 року після проходження курсів – на посаді комерційного агента. У моїй нинішній роботі поєднуються професійні обов’язки товарного касира і прийомоздавача, зокрема огляд вагонів під навантаження, облік, зважування, внесення усіх даних у комп’ютерну систему. Така робота потребує пильності. Раніше всі дані ми занотовували письмово, із введенням АРМу товарного касира перейшли на електронний облік, що спростило роботу. Зараз клієнти в електронному вигляді подають нам заявки, зазначаючи кількість вагонів, необхідних їм щодня.

Десятирічний досвід роботи у товарній конторі в комерційного агента Оксани Котули:



– Моя праця на залізниці розпочалася з посади товарного касира, потім була старшим товарним касиром, згодом ввели посаду “агент комерційний”. Якщо порівняти з періодом, коли я тільки прийшла на залізницю, то зауважу, що зараз працювати легше. Однак повністю від паперової роботи не вдається відмовитися, адже вантажі, що йдуть на експорт, потребують, окрім електронної, ще й паперової документації. Робоча зміна у нас триває з 8 до 20 год., бувають дні, коли оформляємо 15-20 вагонів.

Голова цехкому станції Красне Василь Гаврильків працює на станції 27 років, із них 25 – профспілковий активіст. Починав працювати на залізницю бригадиром, колійним майстром, згодом черговим по станції, зараз на посаді станційного диспетчера:



– Маємо повне порозуміння між адміністрацією і цехкомом профспілки, спільно працюємо для захисту прав працівників, створення належних

побутових умов, забезпечення охорони праці. До капітального ремонту станції умови праці були доволі складними. Після ремонту усе змінилося на краще, суттєво знизилася захворюваність залізничників. Як голова цехкому особливу увагу звертаю на роботу з молоддю. У попередні роки на станцію прийшли працювати молоді люди, що закінчили навчання у вишах або продовжують там навчатися заочно. Недавно одружилися двоє чергових по парку.

Серед обов’язків старшого оператора СТЦ Оксани Гули – облік усіх вагонів, які прибули



на станцію, контроль за формуванням поїздів, складання натурних листів поїзда:

– На станції працюю вже 10 років. Після закінчення Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту працювала оператором СТЦ, а згодом мене перевели на посаду старшого оператора. У технічній конторі загалом працюю 11 осіб, усі дані передаємо в електронному вигляді. Непросто було опанувати всі робочі нюанси, але тепер робота доведена до автоматизму.

Після закінчення у 2012 році Львівського технікуму залізничного транспорту прийшла працювати за скеруванням на станцію Красне Оксана Бортник:



– Спочатку я працювала сигналістом, а віднедавна – черговою по парку. Видаю попередження нашому маневровому локомотиву, поїздам нашого формування, сама відчеплюю вагони. За черговою по парку закріплені 75 башмаків у Здолбунівському та Львівському парках відчеплення вагонів, які потрібно закріпити. Як тільки прийшла на станцію, було важко працювати вночі, але згодом звикла.

– Кожен працівник щодня дбає про покращення якості надання послуг клієнтам залізниці, – зазначає начальник станції Олександр Дідух. – Звісно, попереду цього процесу – працівники товарної контори, адже клієнти-вантажовідправники та вантажоодержувачі спілкуються безпосередньо з комерційними агентами. Однак щоб вагон надійшов під навантаження, у роботі задіяні черговий по станції, складач поїздів, станційний диспетчер та загалом увесь колектив. До перемоги у дорожньому змаганні ми йшли 9 років, саме стільки минуло з часу нашої останньої відзнаки. І надалі маємо намір не сповільнювати робочого ритму та підтвердити досягнутий рівень.

Галина КВАС
Фото автора