

“МОВУ” З АРМами

Чоп: АРМи треба ще «привчати» до специфіки роботи

Залізнична станція у містечку Чоп є позакласною прикордонною і вантажною. Основна її робота полягає у передачі за кордон поїздів з вантажами з України, Росії, Казахстану та інших держав по колії ширину 1520 мм. Призначаються вони, як правило, Словаччини, Австрії та Чехії. Основна номенклатура вантажів – рудна сировина, лісоматеріали, чорні метали та ін. Обсяги передачі – 5 поїздів (350 вагонів) на добу. По колії шириною 1435 мм станція Чоп працює зі Словаччиною та Угорщиною. Зі Словаччини щодоби надходить 4-5 поїздів, з Угорщини – 2. На станції також відбувається перевантаження з вагонів колії 1435 мм на колію 1520 мм. Обсяги навантаження складають від 2,5 до 4 тисяч тонн щодоби.

У грудні на станції запроваджене автоматизоване робоче місце товарного касира (АРМ ТВК). Як, зазвичай, буває у новій справі, спочатку виникали деякі негаразди під час введення даних у машину. «Проблема полягала у тому, що програма АРМ

ТВК передбачена для навантаження і розвантаження вагонів колії 1520 мм, – розповідає начальник станції Чоп Олександр Пушкеш. – А перевантаження на нашій станції має свою специфіку. По-перше, це 12-значна нумерація іноземних вагонів, по-друге – при перевантаженні виникають вагони-«досилки», розподіл вантажу часто відбувається з одного вагона колії 1435 мм у кілька вагонів колії 1520 мм та ще й із різною вагою. Програма передбачає введення у машину і ведення комп'ютерної довідки, як пам'ятки прийомоздавача. Тобто вказується час подачі вагона, розвантаження, прибирання, розрахунок цих дій. Проте в ній не передбачено роботи з іновагонами колії 1435 мм, які мають 12-значну нумерацію. Сьогодні угоди між залізницею і власниками під'їзних колій звільняють від плати за користування вагоном колії 1435 мм при незабезпеченні його придатним під навантаження вагоном колії 1520 мм. Нинішня програма цього не враховує, а бере фактичний час.

Після численних оновлень, програму АРМ ТВК було доведено до належного стану і зараз вже усі на-

2 “Коли починається час пік, комп'ютер з АРМ ТВК у нас, як правило, перевантажений і може «зависати». А до закінчення облікової доби о 17 годині треба усю інформацію ввести. Виникають неув'язки. За таких обставин починаються дзвінки у різні інстанції – просимо колег зі Львова (з Клепарова, ІОЦ) нам допомогти”.

кладні навантаження і розвантаження вводяться у неї. Наші працівники до цього звикли і програма допомагає їм у роботі. До речі, усі наші товарні касири, завідувача товарною конторою, заступник начальника станції з комерційної роботи та я склали іспити з оформлення документів у системі АРМ ТВК».

«Коли починається час пік, комп'ютер з АРМ ТВК у нас, як правило, перевантажений і може «зависати», – додає начальник товарної контори станції Чоп Галина Малявська. – А до закінчення облікової доби о 17 годині треба усю інформацію ввести. Виникають проблеми. За таких обставин почина-



ються дзвінки у різні інстанції – просимо колег зі Львова (з Клепарова, ІОЦ) нам допомогти. Проте, незважаючи на тимчасові труднощі, програма АРМ ТВК усе-таки покращила і прискорила нашу роботу. І ще одне побажання. Якщо відбувається вдосконалення програм, з якими нам доведеться працювати, то, бажано, щоб товарних касирів повідомляли про це наперед і проводили з нами відповідні навчання. Бо опановували ми АРМ ТВК, навчаючись на власних помилках, а це не кращий спосіб навчання. Та ще й відбувалося це у кінці грудня, коли роботи і так особливо багато».

Утім, після численних доробок, програма АРМ ТВК все одно ще потребує вдосконалення. «Коли наші товарні касири вводять у АРМ ТВК документи за новою програмою, то коригування помилок, які можуть ви-

никнути, на жаль, неможливе, – каже товарний касир Ольга Готько. – Тобто, якщо помилково введені якісь дані, на моніторі з'являється напис, що виникла помилка, але виправити її неможливо. Доводиться дзвонити до Львова на ІОЦ, щоб там поправили».

Для впровадження програми АРМ ТВК станція Чоп отримала 5 комп'ютерів, тут створено локальну комп'ютерну мережу, під'єднану до внутрішньої мережі інтранет. Заплановано автоматизувати роботу товарних касирів, пов'язаних з роботою контори передач у пункті передачі вагонів. Під цю програму станція теж отримає 5 комп'ютерів.

Ігор ПАРФЕНЮК
На фото: товарні касири парку перевантаження товарної контори станції Чоп
Фото автора

За словами начальника товарної контори станції Здолбунів Світлани Тринітко, їхня станція одна із найбільших у Рівненській дирекції за об'ємами перевезень вантажів. Про масштаби її роботи свідчить хоча б те, що товарна контора відкриває філію, яка знаходиться в районі прив'язки до залізничної колії на підприємстві ВАТ “Волинь-цемент”.

За словами Світлани Тринітко, філію відкрито для того, щоб на місці оформляти вантажі підприємства, об'єм перевезень цементу досить високий і було б складно усю документацію оформляти в одній конторі. А так інформація з двох контор щодня зводиться і, станом на 17.00 години, передається в дирекцію. Така організація роботи економить час, а значить – гроші.

Щодо незручностей, то Світлана Тринітко зазначила, що у товарній конторі працює десять осіб: дев'ять касирів і начальник товарної контори. Але для такого великого об'єму робіт працівників у товарній конторі усе-таки замало.

Здолбунів: доводиться вчитися під час роботи

3 “Дуже поганий телефонний зв'язок, неможливо нікуди додзвонитися. А нам потрібно багато дзвонити. Від цього залежить якість нашої роботи. А як можна ефективно працювати, якщо набираємо один номер по двадцять разів. Витрачаємо на це десь третину робочого часу”.

– Раніше за штатом було десять касирів, а зараз дев'ять. За моїми підрахунками, нам потрібен щонайменше ще один товарний касир, – говорить Світлана Володимирівна. – А вже тепер вводять нові програми, зокрема АРМ із прибуття вагонів. Таким чином, об'єм роботи збільшується, а кількість людей залишається такою ж. А ще до нас приєднали станції Мізоч і

Озеряни. Інформацію про вантажі із цих станцій ми теж маємо вводити в комп'ютер. Часу для цього не вистачає, бо товарний касир працює лише на одному комп'ютері, який, до речі, часто «зависає». Для такої кількості вантажів нам потрібні ще хоча б два потужні комп'ютери, які працювали б справно. Скоро весна, вантажопотік обов'язково зросте і тоді я просто не уявляю, як ми із усім справимося. Маємо також проблему із принтерами, вони уже застарілі і часто ламаються, «зажовують» папір.

Товарний касир Лариса Рибачук поскаржилася на дуже поганий телефонний зв'язок, неможливо нікуди додзвонитися. «Нам потрібно багато дзвонити. Від цього залежить якість нашої роботи, – говорить Лариса Рибачук. – А як можна ефективно працювати, якщо набираємо номер по двадцять разів для того, щоб додзвонитися? Витрачаємо на це десь третину робочого часу”.

Прийомоздавач товарної контори Анна Панасюк розповіла, що незаба-

ром має запрацювати АРМ прийомоздавача. Ця програма повинна містити інформацію про під'їзні колії, час прибуття товарного потяга, його подачу, номери вагонів та інше. Але ця інформація ще не введена в комп'ютер, а час, коли ми повинні почати з нею працювати, наближається”.

Якщо говорити про побутові незручності, то я зауважив, що комп'ютер з програмою АРМ прийомоздавача поставили на журнальний столик. Комп'ютерного стола чи бодай якогось більшого нема. Цю проблему керівництво станції пообіцяло найближчим часом вирішити і забезпечити приміщення великим столом.

Минулого року на філії товарної контори станції Здолбунів самотужки зробили ремонт. Однак, у гарно побілених кабінетах стоять дуже старі і непрезентабельні меблі, це одразу впадає у вічі і товарні касири теж цим дуже незадоволені. Аби вирішити цю проблему, керівництво станції навіть листа писало в управління Львівської залізниці, але на

їхнє прохання поки що не відгукнулося.

А ще Світлана Тринітко зауважила, що важко відразу працювати із новозапровадженими програмами. Їх дуже довго встановлюють, вдосконалюють і тому працівникам майже не залишається часу для того, щоб освоїти новинку в режимі навчання. Доводиться вчитися під час роботи. А тоді виникає багато запитань, відповіді на які може тільки один спеціаліст з управління залізниці, до якого дуже важко додзвонитися, бо із подібними проблемами до нього звертаються працівники багатьох станцій. «Тому ми відразу повинні все знати й уміти, і не робити помилок, бо на нас покладена стовідсоткова відповідальність, – підсумувала Світлана Володимирівна. – Втім, незважаючи на ці незручності, працювати з колективом станції напручує легко, адже колектив дружний, згуртований, і у разі необхідності ми допомагаємо один одному. Керівництво також намагається йти нам назустріч”.

Дмитро ПЕЛИХ

І аеаеа³аі³ø³ оі і ае і аае÷і і аі ñòаòòааі і ү çае³çі è÷і èе³а

Нова угода страхування дає можливість медичним закладам самостійно закуповувати на тендерній основі необхідні лікарські препарати для лікування застрахованих, а не отримувати їх від страхової компанії.

Щомісячний страховий внесок, який залізничник зобов'язаний внести страховій компанії, згідно з договором страхування, складає 16 гривень на місяць (192 гривні на рік).

Багато запитань надходить від залізничників про те, чому за основу прийнято страховий платіж саме 16 гривень. Роз'яснюємо, що страховими компаніями пропонувалися різні програми страхування із різним рівнем відповідальності. При щомісячному платіжі в обсязі 6 грн, програмою передбачено річний ліміт відповідальності у розмірі 3763 грн на рік та рівень відшкодування на один ліжко-день у розмірі до 14 грн. При страховому внеску 16 грн – річний ліміт відповідальності складає 16 000

грн, а рівень відшкодування на один ліжко-день, в залежності від захворювання, становить від 37 до 94 грн. Нам пропонували також програму страхування, яка передбачає лікування застрахованих у провідних клініках Європи, але страховий внесок при цьому складає 200 грн на місяць, при умові, що за цією програмою буде застраховано не менше, ніж 70 відсотків усіх працюючих залізничників. Тому серед усіх запропонованих було обрано найоптимальніший варіант. При щомісячному платіжі 16 гривень, страхова компанія буде відшкодувати медичному закладу кошти на стаціонарне лікування залізничника в розмірі ліміту відповідальності страхової компанії по окремому страховому випадку від 442 до 1 800 грн у відділкових та вузлових лікарнях та від 477 до 2 280 грн у дорожніх лікарнях. Для порівняння, при щомісячному платіжі 6 грн ліміт відповідальності був значно нижчим: від 188 до 630 грн у вузлових і

відділкових та в межах 318 – 1 560 грн у дорожніх лікарнях.

Для прикладу, на лікування пацієнта із захворюванням легеневої системи у пульмонологічному відділенні КЛЛЗ страховою компанією будуть відшкодуватися кошти в розмірі 41 грн 59 коп. на день. З цієї суми 9 грн щоденно буде використано на покращення харчування; 1 гривня – на придбання м'якого інвентаря, решта 31 грн 59 коп. – на забезпечення медикаментами, з яких 80% (25,28 грн) – на лікарські препарати, призначені лікарем, а 20% (6,32 грн) – на забезпечення лабораторних досліджень. Таким чином, за 15 днів лікування хворого страховою компанією буде перераховано суму у розмірі 623,85 грн.

Якщо застрахована особа потрапила до стаціонару Клінічної лікарні Львівської залізниці з гострим порушенням мозкового кровообігу (інсульт) і госпіталізована у відділення реанімації та інтенсивної терапії, де перебувала 5

днів (страхове відшкодування 1 ліжко-дня 232,0 грн), після чого її перевели до неврологічного відділення (страхове відшкодування 1 ліжко-дня 40,92 грн), де вона перебувала ще 15 днів. Відповідно до ПДМСЗ, у такому випадку медичний заклад повинен забезпечити застраховану особу медикаментами і продуктами харчування (із розрахунку 9 грн на день) на загальну суму 1773,80 грн (реанімаційний та неврологічний профіль).

Якщо особа, застрахована за ПДМС із щомісячним страховим платежем 16 грн, потрапила до стаціонару Клінічної лікарні Львівської залізниці з гострою хірургічною патологією і за екстреними показаннями їй проведено оперативне лікування із застосуванням ендотрахеального наркозу (що становить в цьому випадку 176,8 грн). У післяопераційному періоді три дні хворий перебував у відділенні реанімації та інтенсивної терапії (страхове відшкодування 1 ліжко-дня – 232,0 грн), після чого був переведений

до хірургічного відділення, де знаходився 10 днів (страхове відшкодування 1 ліжко-дня – 46,68 грн). Відповідно до ПДМСЗ, у такому випадку медичний заклад повинен забезпечити застраховану особу медикаментами та продуктами харчування (із розрахунку 9 грн на день) на загальну суму 1339,60 грн (реанімаційний та хірургічний профіль).

За таких умов є реальна можливість надавати кожному застрахованому залізничнику медичну допомогу в обсязі, передбаченому медико-економічними стандартами лікування.

Звертаємо вашу увагу на те, що, згідно з діючим законодавством, страхові платежі в ризикових видах страхування, яким є медичне страхування, застрахованим особам не повертаються. Ці кошти використовуються для надання медичної допомоги тим застрахованим особам, які потребують стаціонарної медичної допомоги.