

Автоматизація робочих місць:

У четвер, 22 березня у львівському Палаці залізничників відбулась нарада керівництва залізниці та дорпрофсожу з товарними касирами і прийомоздавачами магістралі. Цей захід став продовженням діалогу між керівництвом залізниці та безпосередніми організаторами перевізного процесу з метою підвищення його ефективності та вдосконалення методів управління. Наводимо виступи деяких учасників наради.

Голова дорпрофсожу Андрій СЕНИШИН:



– Зростаючі обсяги перевезення вантажів вимагають подальшого вдосконалення організації перевезень, скорочення непродуктивних витрат, прискорення обігу вантажних вагонів та підвищення якості обслуговування користувачів транспортних послуг. Ця нарада продовжує діалог між керівництвом залізниці та безпосередніми організаторами перевізного процесу, щоб розкрити максимум можливостей для виявлення ініціативи, самостійності на місцях, для більш ефективного господарювання і вдосконалення економічних методів управління. Ця зустріч дасть цінний матеріал для узагальнення і осмислення, знайдення шляхів подолання недоліків і напрямків поліпшення усієї перевізної роботи.

Начальник залізниці Михайло МОСТОВИЙ почав свій виступ із пропозиції провести зустріч у формі діалогу, під час якої буде менше офіціозу і більше довіри й доброзичливості. Він зачитав також телеграму Генерального директора Укрзалізниці про підвищення з 1 квітня цього року тарифних ставок та посадових окладів на 7 відсотків. Тобто середня зарплата по залізниці підвищиться, у середньому, на 105 гривень.



– Сьогоднішня зустріч потрібна для принципового обговорення низки важливих питань та висловлення пропозицій. Я гарантую, що вони будуть враховані. Програма впровадження АРМів різного рівня – у першу чергу АРМ ТВК, прийомоздавача, по локомотивному господарству, кадрах, фінансах, матеріально-технічному забезпеченню, бухгалтерії – повинна зібрати всю інформацію і вести до мінімуму залежність від людського фактора, який впливає на нашу роботу. Маю на увазі звичайні помилки, яких може припустити людина.

Історично склалося так, що в інформаційному плані Україна дещо відставала від Росії, Білорусі, де є потужні залізничні адміністрації, та й від держав Балтії теж. Ми розвиваємо новий тяговий рухомий склад, пасажирські вагони, впроваджуємо нові технології, а от з комп'ютеризацією та інформатизацією завжди чомусь відставали. Настав час виправити цю ситуацію.

На даний момент товарна контора є важливим пунктом, звідки уся інформація надходиться вгору, аналізуватиметься і стане основою для розрахунків і прийняття відповідних рішень. Це дозволить нам здійснювати розрахунки з нашими клієнтами-відправниками та одержувачами вантажу у режимі реального часу. За період незалежності в Україні багато зроблено для адаптації до європейського транспортного права. Ми приєдналися до міжнародної конвенції вантажних перевезень, що значно скоротило час обробки поїздів на кордоні і зараз ми перевозимо вантажі колією 1 435 мм за документами ЦІМ. Крім того, у нас розроблено єдину накладку ЦІМ-СМГС, яка презентувалася на станції Мостиська. Зараз вантажі за цією спільною накладкою вже йдуть у реальному часі. Багато зроблено у взаєминах з Білорусією та Росією у роботі на кордоні – це автоматизований режим обміну інформацією.

Розумію, що ряд АРМів і систем, які ми вводимо, йдуть як додаткове навантаження у щоденній роботі. Тому що доводиться вести, так би мовити, подвійну бухгалтерію – і у книжці писати, і у комп'ютер вводити. Але невдовзі ця система стане замкнутою у межах України і будуть відмінені усі застарілі паперові технології.

Сьогодні я хочу вислухати ваші зауваження



ДІАЛОГ ТРИВАЄ

та пропозиції, щоб ми їх могли опрацювати і допомогти не тільки впроваджувати названі АРМі, але й полегшити вам працю. Якщо раніше, скажімо, у 60-х роках товарними касирами переважно працювали люди з сімома класами освіти або й менше, то зараз вимоги до товарного касира такі, що йому потрібен рівень вищої освіти. Адже необхідно знати і наші галузеві нормативні документи, і юридичні аспекти, тому що мало не кожного дня змінюються наші норми і взаємини з клієнтурою, змінюється законодавство, треба уміти працювати з комп'ютерами. Отже зараз на касирах лежить дуже велика відповідальність і ця професія зараз особливо потрібна. Тому й вимоги до неї високі. Найкращим нашим касирам наприкінці зустрічі будуть вручені подарунки від начальника залізниці і зачитано наказ про преміювання.

Виконуючий обов'язки начальника служби комерційної роботи та маркетингу Віталій КОНОК:



– Цього року на нашій залізниці заплановано провести повну автоматизацію ще 110 станцій, завершивши таким чином програму інформатизації комерційного господарства. Завдяки максимальній автоматизації робочих місць, ми маємо намір досягти стану функціонування єдиної бази документів, щоб остаточно перейти на безпаперовий документообіг при оформленні внутрішніх перевезень. Станом на перше січня цього року АРМ ТВК вже впроваджено на 159 робочих місцях 108-ми опорних станцій залізниці. Додатково до плану його впроваджено на станціях Сколе та Саліжанка.

Автоматизація комерційного господарства, крім іншого, дозволить скоротити час обробки перевізних документів товарним касиром та відправниками з 6-7 хвилин до однієї хвилини. Вона забезпечить проведення взаєморозрахунків з клієнтом у режимі реального часу, замість нинішніх 2-3 днів, достовірність і точність нарахування належних платежів, виключить помилки при оформленні перевізних документів. Скоротяться витрати ручної праці на станціях та в ТехПД при обробці перевізних документів, підвищиться якість роботи з клієнтами за рахунок електронного обміну інформацією. До речі, прийом і оформлення документів повинні відбуватися рівномірно протягом усієї доби. У цьому щодо клієнтури повинна бути жорстка корпоративна політика, щоб документи можна було оформляти спокійно, дотримуючись технології, не прив'язуючись до 17.00 години як закінчення робочого дня. Вантажовідправникам слід запропонувати оформлення групових відправок, що скорочує час «набивання» документа і передачі в АРМ.

Слід зауважити, що досягнення максимального позитивного результату від впровадження цих автоматизованих комплексів можливе лише за умови загального впровадження АРМів на всіх вантажних станціях залізниць України та повністю залежить від якості каналів зв'язку. Важливим завданням є збереження вивільнених висококваліфікованих працівників ТехПД і їхнього подальшого працевлаштування на залізниці.

Заступник начальника ІОЦ залізниці Роман КОБРИН:



– Ці АРМі впроваджують і супроводжують спеціалісти нашого ІОЦ та регіональних обчислювальних центрів. Разом з тим, силами нашого відділу автоматизації станційних технологій та центру керування організовано навчання товарних касирів та прийомоздавачів усієї залізниці. Минулого року таке навчання пройшли близько 800, а нинішнього – 350 працівників комерційного господарства станцій. ІОЦ також надає оперативну допомогу при виникненні збоїв та нестандартних ситуацій у роботі АРМів.

За короткий термін – протягом двох місяців – АРМ ТВК відправлення був впроваджений у постійну експлуатацію на всіх 108 визначених станціях. Із грудня всі електронні перевізні документи залізниці з відправлення з цих станцій (включно з прикріпленими) надходять на розрахунок у технологічні центри з обробки перевізних документів (ТехПД) оперативно протягом звітної доби. Може з гордістю констатувати, що минулого місяця з 24 550 перевізних документів відправлення лише 4 були введені станціями у ручному режимі, а за 21 день березня з 18 554 документів жодного не було введено у ручному режимі. Це найкращий результат серед усіх магістралей України. І цього досягнуто завдяки копійчій роботі всіх наших товарних касирів, працівників ТехПД, причетних спеціалістів ІОЦ та інших підрозділів залізниці.

Зараз на всіх визначених станціях проводиться дослідна експлуатація АРМу ТВК прибуття, повнота введення інформації складає 80-90 відсотків. АРМ прийомоздавача також встановлений на усіх визначених станціях, де його активно тестують, але, на жаль, він ще має досить багато недоліків. Наші спеціалісти постійно проводять роботу з його розробником НВФ «ТМ Софт», усі помилки та зауваження щодо роботи АРМів своєчасно подаються для усунення.

Крім недоліків програмного забезпечення, нормальній роботі станцій заважає також довге очікування відповіді на передачу інформацію. Ми працюємо над якнайшвидшим усуненням цієї проблеми шляхом вдосконалення програмного забезпечення задіяних автоматизованих систем керування та АРМів, підвищення якості та швидкості передачі інформації, завдяки переходу на волоконнооптичні та альтернативні (супутникові) канали зв'язку. А також шляхом розмежування інформаційних потоків, розподілу їхньої обробки між наявними технічними засобами. Значно полегшить роботу товарним касирам також впровадження інформаційного обміну перевізними документами, який заплановано організувати із залізницями сусідніх держав.

Триває робота з удосконалення технології діяльності магістралі в умовах автоматизації комерційного господарства, адаптації до нашої специфіки. Наступним кроком у цьому напрямку буде повна автоматизація товарних контор залізниці у 2007 році.

Заступник начальника станції Мостиська-2 з вантажною та комерційною роботи Василь ФЕДЕЧКО:



– На нашій станції АРМ ТВК було встановлено ще у 2004 році. Зараз впроваджено у експлуатацію 5 робочих місць, з яких три об'єднані з іншими АРМами. Щодобово у АРМ ТВК вводиться до 250 перевізних документів, і це тільки місцеве навантаження та навантаження імпортерів вантажів після перевантаження.

З 26 березня керівництво поставило завдання повного введення інформації на експортні та імпортерні вантажі по колії 1520 мм, у тому числі порожні приватні вагони після розвантаження за кордоном, а це додатково 300-350 відправок у середньому за добу.

Цього року у нас впроваджено у дію 2 робочих місця АРМ ПЗ. Однак поки що вводиться незначна кількість інформації через малий обсяг робіт на під'їзних коліях.

За час експлуатації АРМ ТВК та АРМ ПЗ у нас виникли такі проблеми, які необхідно якомога швидше вирішити. По-перше, через зайнятість каналів зв'язку, ускладнюється передача інформації, що сповільнює роботу станції і приводить до накопичення вагонів на приймально-відправних коліях. Виходом із цієї ситуації вважаю використання наявної на станції оптоволоконної лінії, що значно прискорить обробку інформації. По-друге, інформація в АРМ ТВК після прибуття на експортні вантажі на даний момент не вводиться через помилки у програмі, а саме – неможливо коригувати код вантажу ГНВ. І, по-третє, для своєчасного та якісного введення інформації необхідно розглянути можливість збільшення штату товарних касирів та агентів станції.

Для зменшення роботи при оформленні прийомоздавачами вагонних листків на вантажі, що перебувають з-за кордону, необхідно передбачити можливість формування та друку вагонних листків із АРМ ТВК. У процесі введення інформації в ЕОМ в АРМ ТВК і АРМ АППВ є багато випадків дублювання однієї і тієї ж інформації. Наприклад, при прийманні контейнерів та введенні в АРМ АППВ передавальної відомості вводиться інформація, яка необхідна для введення в АРМ ТВК при завантаженні контейнера.

Оргтехніка у нас переважно оновлена, але бракує ще лазерних принтерів формату А3 для друку передавальних та вагонних відомостей.

Перший заступник начальника залізнично-головний інженер залізниці Володимир КИСЕЛЬОВ:



– Кваліфікація наших товарних касирів і прийомоздавачів значно зросла, вони сьогодні говорили майже на рівні працівників обчислювального центру. Якщо розглядати проблему зв'язку на залізниці, то для її вирішення треба близько 370 мільйонів гривень, яких у нас нема.

Обговоривши проблему зв'язку із зв'язквцями та нашим ІОЦ, ми прийшли до висновку про можливість організації регіональних серверів у наших дирекціях, які стануть посередниками між товарними конторами та головним сервером. Думаю, що цю роботу нам вдасться виконати і таким чином ми дещо полегшимо проблему зв'язку.

Що стосується проблеми енергопостачання товарних контор, то ми її вже вирішуємо. Під час сьогоднішнього спілкування я відчув, що нам треба буде створити інформаційний сайт, використавши нашу корпоративну електронну пошту Lotus Notes, а можливо й інтранет, для того, щоб кожна станція, де виникла якась проблема чи є пропозиція, у електронному вигляді доступно мовою могла її викласти. Якщо буде щось незрозуміло, відповідний спеціаліст зв'яжеться з вами по телефону.

Треба, щоб усі проблеми і зауваження доходили до ІОЦ, а звідти – до розробників. Чим більше пропозицій надійде, тим якісніше працюватиме програма. Що стосується навчання, тут мусить бути взаємодопомога між колегами. Нічого аж надто складного у програмах нема, просто треба вчитися працювати на комп'ютері і не боятися його. Треба запровадити систему колективного віртуального навчання, бо у нашого ІОЦ просто не вистачить працівників, які змогли б скрізь поїхати і усіх персонально навчити.

Ігор ПАРФЕНЮК