

Начальник залізниці Михайло МОСТОВИЙ:



«Є РЕЧІ, ПРО ЯКІ НАВІТЬ ДУМАТИ НЕ МОЖНА, НЕ ТЕ ЩО РОБИТИ...»

яке регулює митні відносини між сусідніми державами, використання залізничного транспорту для перевезення товарів поза митним контролем – суворо заборонено. Виявлення контрабанди у залізничному транспорті може призвести до вилучення локомотива, як засобу переміщення контрабанди і завдання ДТГО «Львівська залізниця» збитків в особливо великих розмірах. Щодо моральних збитків для усього трудового колективу залізниці, то їх взагалі важко оцінити. За статтею 201 Кримінального кодексу України, винні особи можуть бути притягнуті до кримінальної відповідальності із позбавленням волі на строк від 6 до 12 років.

Контрабанда та інші грубі порушення чинного законодавства – це речі, про які навіть думати не можна, не те що робити. Відповідно до положень КЗПП України, працівники зобов'язані працювати чесно та сумлінно, дотримуватися трудової та технологічної дисципліни, дбайливо ставитися до майна залізниці, запобігати перевезенню контрабандних та заборонених до ввозу товарів на рухомому складі.

ДРУГА. У системі залізничного транспорту України складна ситуація із зберіганням та використанням паливно-енергетичних ресурсів. На сьогодні витрати на енергоносії перевищують 20 відсотків від експлуатаційних витрат залізниці. Становище загострилося через значне зростання цін на нафтопродукти, електроенергію та природний газ. Усе це спонукає нас дбати про економне і раціональне використання всіх видів палива, електроенергії, масел та мастил. Під час перевірок депо, дистанцій колії та колійних машинних станцій виявляються численні факти безгосподарності, недбайливого використання енергоносіїв, що є наслідком недотримання машиністами економних режимів експлуатації рухомого складу та іншої залізничної техніки. Усі такі виявлені факти будуть оцінюватися принципово і безкомпромисно.

Разом з тим, ваше відповідальне, господарське ставлення до збереження та економного використання паливно-енергетичних ресурсів дозволить збільшувати прибутки залізниці, підвищувати заробітну плату і розвивати галузь.

Дві важливі причини спонукають мене сьогодні звернутися до трудових колективів локомотивного, пасажирського, колійного та інших господарств залізниці.

ПЕРША. Нещодавно, під час перевірки у локомотивному депо Львів-Захід комісією у складі керівництва залізниці, представників транспортної прокуратури, Лінійного управління внутрішніх справ на Львівській залізниці та управління СБУ у Львівській області в електровагонах серії ВЛ10, які експлуатуються на дільниці Львів-Перемисьль-Львів, були виявлені отвори, вирізані у вентиляційній системі. Наявність цих отворів засвідчує можливість переховування у них предметів контрабанди.

Звертаю вашу увагу на те, що, згідно із законодавством,

Поряд із недбалістю «ХОДИТЬ» СМЕРТЬ

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

3 аналогічної причини – порушення вимог інструкції з охорони праці – на станції Гірник Львівської дирекції залізничних перевезень прийомоздавальник вантажу і багажу Наталія Луговська отримала травму голови: жінка спіткнулась і її зачепило підніжжю локомотива.

В пасажирському вагонному депо Чернівці акумуляторник Юрій Березовський отримав травму ока стороннім предметом, який поривом вітру занесло від вагонів, що рухались. Вже два місяці потерпілий перебуває на лікуванні. Стрілець Мукачівського загону воєнізованої охорони Василь Циганин під час огляду підйомників гірськолижної бази підвернув ногу. Діагноз медиків – розрив зв'язок.

За 3 місяці 2007 року на залізниці зафіксовано 4 випадки смерті на виробництві, у трьох з них працівники померли від серцево-судинних захворювань, причиною четвертого став наїзд рухомого складу. З метою попередження подібних випадків, необхідно нагадати керівникам усіх рівнів про необхідність постійного суворого контролю за дотриманням працівниками не лише вимог інструкцій з охорони праці, але й особистої безпеки на виробництві.

З 23 по 28 квітня 2007 року в Україні, на кожному підприємстві, в організації, установі триватиме тиждень охорони праці в рамках Всесвітнього дня охорони праці. Колектив Львівської залізниці підтримує запропоновані організаційним комітетом заходи та основну тему – “Зробимо гідну працю реальністю: безпека та здоров'я на робочих місцях”. Мета всеукраїнської

акції – привернути увагу суспільства, органів державної влади, суб'єктів господарювання та громадських організацій до вирішення питань охорони праці, забезпечення реалізації конституційних прав громадян на належні, здорові та безпечні умови праці, надання всебічної підтримки потерпілим на виробництві працівникам, вшанування пам'яті загиблих. Згідно з обліковими даними, за 2006 рік в Україні на виробництві сталося майже 19 тис. випадків травмувань працівників, з них 1 077 – зі смертельними наслідками. Рівень ризику загибелі або травмування працівників в Україні у розрахунку на 100 тис. працюючих залишається в декілька разів вищим, ніж в інших розвинених країнах світу.

Також протягом квітня, згідно із Системою управління охороною праці, начальником залізниці Михайлом Мостовим, за погодженням дорпрофсожу, на залізниці оголошено весняний огляд стану умов та безпеки праці, в ході якого розробляються заходи, спрямовані на покращення умов праці, усунення виявлених порушень. Крім того, федерація профспілок України оголосила 2007-й «Роком боротьби профспілок із приховуванням нещасних випадків на виробництві». Для недопущення подібного та визначення ефективних заходів усунення причин нещасних випадків на виробництві, а також враховуючи, що в підрозділах залізниці траплялися спроби приховування нещасних випадків на виробництві, начальник залізниці підписав вказівку на підтримку цієї акції.

Микола ПАЙОНЧКІВСЬКИЙ,
начальник служби охорони праці

Заступник начальника ІОЦ Львівської залізниці Роман КОБРИН:

“Автоматизація прикордонних станцій прискорює рух вантажів”



Однією з важливих функцій Львівської залізниці є передача за кордон та прийом у зворотному напрямку поїздів. І чим швидше цей процес відбувається, тим краще для усіх зацікавлених сторін. Прискорення обробки вагонів на прикордонних переходах неможливе без автоматизації усіх технологічних процесів. Цією роботою займається Інформаційно-обчислювальний центр залізниці разом з причетними службами. Про автоматизацію роботи прикордонних станцій розповідає заступник начальника ІОЦ Роман КОБРИН.

– Романо Васильовичу, коли і як починалася автоматизація прикордонних станцій?

– Специфікою Львівської залізниці є те, що на її теренах знаходяться 14 прикордонних переходів з 6 країнами. Ми починали у 1993 році із впровадження автоматизованих робочих місць, оснащених програмами автоматизованої передавальної відомості (АРМ АПВ). У кінці того ж року Укрзалізниця видала вказівку про

термінове оснащення прикордонних переходів комп'ютерами і впровадження програми АРМ АПВ, розробленої ІОЦ Південної залізниці. До того наші

прикордонні переходи передавали і отримували інформацію за допомогою телетайпів, через що швидкість обміну була невисокою. Тоді ж працювали з системою АСОУП (автоматична система оперативного управління перевезеннями), яку зараз замінюємо на нашу АСК ВП УЗ, та з системою АСУ РПІ (автоматизована система управління районом перевантаження імпорту), яка зараз удосконалюється.

– Що з того часу змінилося, у яких напрямках відбувається автоматизація прикордонних станцій?

– Програми з року в рік удосконалювалися, зростали вимоги до технічного забезпечення. Наш ІОЦ оперативно реагував на ці зміни, оновлюючи версії програмного забезпечення та техніку, навчаючи працівників прикордонних станцій працювати з ними. Ми діємо у двох напрямках – автоматизації робочих місць агентів передачі вагонів та роботи прикордонного району (колія 1 435 мм) на рівні залізниці. На заміну АРМу АПВ, враховуючи специфіку західних кордонів, ми розробили програму АРМ АПВВ (агента пункту передачі вагонів). Вона передбачає автоматизацію роботи на коліях шириною 1 520 та 1 435 мм. При автоматизації технологічних процесів ми запроваджуємо принцип одноразового введення інформації, яка одразу розходиться по необхідних системах.

Щоб досягти відчутного економічного ефекту, намагаємось заощадити, принаймні, 10-30 хвилин робочого часу. Загалом, на наших прикордонних станціях вже працює 15 таких АРМів. Ми постійно працюємо над створенням та модернізацією мережі передачі даних прикордонних станцій.

– У якому стані зараз обмін інформацією із нашими закордонними колегами?

– Зараз відбувається процес модернізації нашої системи АСУ РПІ у АСК РПР (автоматизована система керування роботою прикордонного району). Нова система, крім іншого, передбачає автоматизацію обміну інформацією із сусідніми країнами. Під час зустрічей з колегами із сусідніх залізниць третіх країн, вони неодноразово виявляли зацікавлення у розвитку інформаційного обміну. Щоб, для початку, обмінюватися хоча б електронними передавальними відомостями, а у перспективі перейти до обміну електронними перевізними документами. Якщо у нас вже є обмін електронними передавальними документами на рівні СНД із залізницями Білорусі та Молдови, то на рівні третіх країн цього, на жаль, ще нема.

Зараз ми обмінюємося електронним суміщенням телеграма-натурним листом (СТНЛ) з угорськими та словацькими колегами. Проте набір його реквізитів потребує розширення. Проводимо лише тестовий взаємобмін зі словаками повідомленням А30 у обсязі передавальної відомості на переході Чоп-Чірна над Тисою, а також з поляками аналогічним повідомленням на переході Ізов-Грубешув. З угорцями обмінюємось інформацією про підхід поїздів. Стан інформаційного зв'язку із нашими західними сусідами також потребує значного покращення, переходу на сучасні цифрові потоки на базі волоконно-оптичних ліній зв'язку. Усім нашим закордонним колегам ми надали свої пропозиції про співпрацю, але вони поки що ініціативи не виявляють.

Зараз ведемо активні роботи з

розвитку інформаційного обміну з польськими залізничниками. Після узгодження структури інформаційних файлів, розробляємо програмне забезпечення для їхнього створення. Частина робіт виконують наші програмісти, а частину – працівники ІОЦ Укрзалізниці.

– Які нові розробки з автоматизації роботи прикордонних станцій ви впровадили останнім часом?

– Наші фахівці, спільно з колегами з ІОЦ Південної магістралі та ІОЦ, автоматизували технологічний процес контролю за затриманими на прикордонних станціях вагонами. З минулого року ця автоматизована система експлуатується на залізницях України. Тепер інформація, яку вводять у комп'ютер на кордоні, у той же час передається на рівень залізниці та Укрзалізниці.

З вересня на станції Мостиська-2 удвічі зріс потік контейнерних вантажів. Керівництво залізниці поставило термінове завдання прискорити процес їхньої обробки. Разом з комерційною службою, ми доопрацювали цей технологічний процес, максимально автоматизувавши його. Зараз програмне забезпечення обліку контейнерів, зданих і прийнятих із-за кордону, впроваджується на станціях.

Торік виникла потреба автоматизувати облік пошкоджених вагонів, які йдуть через кордон. Разом із вагонною службою та інспекцією зі збереження вагонного парку ми це завдання успішно вирішили. Наші спеціалісти за кілька днів розробили відповідну програму і з 5 листопада вона почала працювати. З її допомогою пошкоджені вагони тепер фіксуються, коли вони тільки надходять до нас на залізницю і перед відправкою за кор-

дон. Тепер працівники вагонної служби бачать, скільки і на якому переході є пошкоджених вагонів. Отримавши цю інформацію, вони зв'язуються із залізницями, де їх вантажили, щоб уникнути претензій до нас.

– Які найближчі перспективи автоматизації прикордонних станцій?

– Ми впровадили нову систему вантажних перевезень АСК ВП УЗ. Наступний етап – інтеграція у неї нашої АСК РПР. Плануємо повний перехід на нову систему АСК РПР на початку літа цього року. Це перше. Друге – подальша автоматизація прикордонних станцій нашим модернізованим АРМом АПВВ. Наступним нашим завданням є впровадження АРМу товарного касира на прикордонних переходах для введення електронних перевізних документів з експорту та імпорту.

Крім цього, працюватимемо також над впровадженням та вдосконаленням інформаційного обміну з третіми країнами. Намагаємось переходити на електронний взаємобмін передавальними відомостями і самими перевізними документами. Разом із службою сигналізації та зв'язку організуватимемо перехід на взаємобмін інформацією на основі волоконно-оптичних каналів зв'язку. Питання інформаційного обміну зараз дуже актуальне та перспективне, тому разом зі службою комерційної роботи та маркетингу ми намагаємось на кожній міжнародній нараді, на кожному прикордонному комісії давати пропозиції щодо інформаційного обміну між Укрзалізницею та залізницями третіх країн.

Ігор ПАРФЕНЮК
Фото автора