

Сучасні послуги зв'язку для двох тисяч абонентів

Ще донедавна перший заступник начальника служби сигналізації та зв'язку Олександр Грозов намагався не коментувати через газету таку інформацію, вважаючи, що спочатку треба зробити, а вже тоді розповідати. Його можна зрозуміти, бо процес запуску нової телефонної станції – справа не одного місяця. Будівництво Тернопільського вузла зв'язку почалося ще у 2006 році, постачальники привезли центральну комутаційну систему АТС Тернопіль, яка забезпечувала тільки транзитні з'єднання. Через рік надійшла друга частина АТС, яка забезпечила підключення абонентів.



Конфігурація цієї станції досить цікава. Загальна ємність становить дві тисячі номерів, тобто для двох тисяч абонентів можемо надати на сьогоднішній день сучасні європейські послуги зв'язку, – розповідає перший заступник начальника служби сигналізації та зв'язку Олександр ГРОЗОВ (на фото). – Цифрова АТС SI – 2000 виробництва ISKRATEL (Словенія) цікава тим, що її основна станція розташована біля Тернопільської дирекції залізничних перевезень в Будинку зв'язку Тернопільської дистанції сигналізації та зв'язку. Там – 1,5 тисячі абонентів, цифровий транзитний вузол, а 512 номерів, так званий винос, змонтований на посту ЕЦ станції Тернопіль. За такої конфігурації ми економимо багато коштів на прокладання кабельних магістралей місцевого зв'язку. Якби не зробили винос ЕЦ станції Тернопіль, то довелося би прокласти кабельні мережі загальною ємністю 500 пар. Це на сьогоднішній день коштує в середньому півмільйона гривень на кілометр (тільки з врахуванням матеріалів). А якщо додати земляні роботи для укладання кабелю та погодження технічних умов з архітектурою міста, то витрати були б значно



більші. Таким чином вдалось зекономити приблизно півтора млн грн.

Зараз телефонна станція підключена до мережі загального користування, кількість з'єднувальних ліній достатня для того, щоб абоненти станції Тернопіль безперешкодно виходили на мережі загального користування. Нова станція підключена до мереж міжміського та міжнародного зв'язку, протестована і має дозвіл Національної комісії радіозв'язку на під'єднання абонентів до цих мереж.

Але сьогодні ми можемо увімкнути її тільки на вхідні міжміські, міжнародні та мобільні дзвінки, – наголошує Олександр Грозов. – Триває робота з підключення системи тарифікації, т. зв. системи білінгу для того, щоб розраховувати тривалість розмов міжміського та місцевого зв'язку, а потім надсилати абонентам через пошту квитанції для оплати наданих послуг із достовірними даними. Якщо ж в абонента виникнуть якісь питання, то він зможе отримати в абонентському відділі дистанції сигналізації та зв'язку докладну інформацію про надані послуги.

Цифрова АТС, яка змонтована в Тернополі, є однією з найсучасніших станцій не тільки в Україні, а й у Європі, – наголошує перший заступник начальника служби сигналізації та зв'язку Олександр Грозов. – Її підключили вже безпосередньо цифровим зв'язком до Львівського залізничного вузла. Крім того, в комплексі АТС ми зразу замінили старі ручні комутатори директорського зв'язку СТУ 20,

які працювали вже не один десяток років, на сучасні цифрові телефонні апарати, які функціонально повністю відповідають пристрою старого зразка, але мають ще й додаткові функції: визначення номера, організації конференц-зв'язку, передачі виклику чи функції "не турбувати" і багато іншого. Крім того, ще замінили старий ручний комутатор. Якщо згадати історію, то ручні комутатори були розроблені ще в царській Росії у Санкт-Петербурзі. Згодом цей завод називався "Красная заря" і цю розробку комутатора виготовляли до 80-х років. З'єднання абонентів відбувалось через шнурові комплекти, тобто людина, яка працювала на тому ручному комутаторі, отримувала замовлення на з'єднання, брала в руки шнури і під'єднувала цих абонентів через спеціальні гнізда. Тепер там стоїть сучасний, т. зв. ручний цифровий комутатор, – телефоністка сидить вже за комп'ютером і за допомогою звичайної мишки та клавіатури з'єднує абонентів між собою, так само через компютер вона надає на замовлення дальній оперативний чи постанційний зв'язок.

До кінця 2008 року зв'язківці планують додатково підключити до мереж загального користування ще три цифрові телефонні станції, загальною ємністю п'ять тисяч номерів: у Стрию, Самборі та Здолбунові. Нагадаємо, що аналогічні цифрові телефонні станції уже функціонують на станціях Чернівці, Коломия, Ужгород, Мукачєво, Ковель, Чортків і на Львівському вузлі. До речі, на Львівському

вузлі задіяна телефонна станція унікальної конфігурації, її "начинка" розміщена усього на кількох квадратних метрах, а стара АТС "мешкала" на площі понад 100 квадратних метрів.

У Чернівцях, Мукачєві, Ужгороді та Ковелі експлуатуються цифрові станції фірми "Фарлеп" Ф1500, в Чорткові – "Свроквант", в Коломії – ALCANEL1000S12, у Львові – SI2000. У структуру автоматичної телефонної станції Львів входить 10 незалежних телефонних станцій, які розташовані фактично на всій території Львова, це так звані виносні модулі, які мають спеціалізовані назви: Персенківка, Дубляни, Окружна, Сквилив, Клепарів, Вокзал, Левандівка, Сухополя, Підзамче і, безпосередньо, Управління залізниці. Загальна ємність львівського вузла – 10 тисяч номерів.

Орися ТЕСЛЮК
Фото Ігоря ПАРАЩАКА

На фото: старший електромеханік зв'язку другої Львівської дистанції сигналізації та зв'язку Тетяна Гонтар (на фото справа) багато років обслуговувала стару АТС. Довелось відчувати переваги і нової цифрової АТС, яка функціонує тут вже п'ятий рік. Третього жовтня цього року колеги провели Тетяну Миколаївну на пенсію. Тепер на посаді старшого електромеханіка зв'язку працює Любов Романівна Грималовська (на фото зліва) – колишній електромеханік зв'язку з шістнадцятирічним стажем роботи, яка цьогоріч без відриву від виробництва закінчила Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту.

Щоб стати студентом наступного року, треба готуватись вже зараз

З першого дня листопада у Львівській філії Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна розпочинають роботу курси довузівської підготовки. Навчання на курсах триватиме до 25 травня 2009 року і завершиться випускними екзаменами з математики, фізики, української мови й літератури.

Викладачі проведуть заняття щосуботи із 10 до 14 години у Львові, а також у Ужгороді, – розповідає заступник директора Львівської філії ДНУЗТ Василь Савченко. – За потреби організуємо навчання у регіонах.

До речі, вартість курсів довузівської підготовки у нас набагато нижча, ніж в інших закладах Львова – не більше 700 грн. Крім оплати, охочі вчитись повинні подати заяву на ім'я директора філії. Мета теперішніх курсів полягає у належній підготовці учнів до незалежного тестування, оскільки Міністерство освіти та науки відмінило пільги для вступників, зокрема, й випускників курсів.

До речі, цього року при Львівській філії започатковано навчання за скороченою формою за всіма спеціальностями заочного відділення випускників технікуму залізничного транспорту після професійного тестування.

Прийом на денну форму навчання у Львівській філії здійснюватиметься з таких спеціальностей: організація перевезень і управління на залізничному транспорті, рухомий склад та спеціальна техніка залізничного транспорту (вагони і локомотиви), залізничні споруди та колійне господарство. Зазначу, що із спеціальності "залізничні споруди та колійне господарство", починаючи з 2008–2009 навчального року студенти здобуватимуть рівень бакалавра, тобто навчатимуться у Львові чотири роки. Аналогічно і щодо заочного навчання. На інших спеціальностях денної і безвідривної форми навчання студенти три роки навчатимуться у Львові, а решту часу – у Дніпропетровську.

Фахівці радять не шукати репетиторів, а йти на підготовчі курси, які працюють при вищих навчальних закладах.

Хто неефективно використовує вагони?

За інформацією начальника відділу служби комерційної роботи та маркетингу Романа Голубки у вересні клієнтура продовжувала неефективно використовувати рухомий склад. Зокрема, 180 вагонів, які прибули для ВАТ "Березовицький комбінат будіндустрія", простояли на під'їзних коліях в середньому по 19, 53 години через те, що вийшов з ладу вивантажувальний механізм.

Не квапились вивільняти зернові вантажі із 138 вагонів Селянське фермерське науково-виробниче господарство: їх простій на під'їзній колії станції Гусятин становив в середньому 55 годин. Ще 86 вагонів із зерном чекали 64 години на під'їзній колії ТзОВ "Млинівці" на станції Підволочиськ. А 29 вагонів простояли 50,5 години

на під'їзній колії ПАП "Агропродсервіс" на станції Козова, аж поки дочекались вивільнення.

На жаль, не тільки у вересні, але й в першій декаді жовтня перетримують вагони під час вантажних операцій ТзОВ "Меркурій Холдинг груп" на станції Калуш, ТзОВ "Логістичний центр Пакобо" на станції Чоп, де середній час користування вагонами на під'їзних коліях перевищує 26 годин. Тому залізничники просять користувачів вантажних вагонів оптимізувати свою роботу та забезпечити стабільний і безперебійний рух вагонів, адже неефективне використання дефіцитного рухомого складу завдає збитків не тільки залізниці, але й тим, хто чекає на вагони.

Орися ТЕСЛЮК

Небайдужим пасажиром – премія

Минулого понеділка на нараді керівного складу начальник Львівської залізниці Михайло Мостовий вручив премії переможцям "Конкурсу на кращий проект оптимізації приміських пасажирських перевезень". Із понад 50 робіт, які надійшли до конкурсної комісії, спеціалісти обрали 35, серед яких визначили кращі.



Пропозиції на конкурс надходили з різних куточків України. Серед усіх проектів члени комісії обрали 10 робіт, які вийшли до другого туру. Члени комісії – спеціалісти відповідних служб залізниці – надавали перевагу тим конкурсним пропозиціям, які реально і доцільно втілювати у життя. У підсумку найкращою комісія одногослоно визнала роботу жителя міста Броди Наталії Чиж, яка проаналізувала стан приміських перевезень та подала понад два десятки своїх пропозицій щодо їх покращення. Другу премію члени комісії присудили львів'янці Лілії Габріель-Ткачук, а третю грошову винагороду отримав Ростислав Якуц з Дрогобича.

Нагадаємо, що "Конкурс на кращу пропозицію з оптимізації приміських пасажирських перевезень" тривав з 25 серпня по 25 вересня. Упродовж цього часу усі охочі мали змогу висловити своє бачення проблем у приміських перевезеннях і шляхів їх вирішення. За умовами конкурсу перша премія становила 5 тисяч гривень, друга – 2,5 тисячі гривень, третя – одну тисячу гривень.

Найкращі пропозиції, що надійшли на конкурс, будуть опубліковані в одному з наступних номерів газети.

Фото Ігоря ПАРАЩАКА

На фото: Михайло Мостовий вручає квіти і першу премію переможниці конкурсу Наталії Чиж