

У минулому номері “Львівського залізничника” ми коротко інформували читачів про те, що на сортувальній станції Ковель розпочалася дослідна експлуатація системи динамічної роботи залізничного вузла (станції), покликаної значно спростити сортувальну роботу. Про можливості нової системи розповідає перший заступник начальника інформаційно-обчислювального центру Львівської залізниці Орест СМОЛІЙ.



– Оресте Володимировичу, відомо, що запровадженню нової системи передувала велика підготовча робота. Що саме зроблено на станції Ковель?

– Наша робота на станції Ковель почалася після введення в дію системи централізації (центральне керування стрілками). До того все це господарство, а це приблизно 120 стрілок, переводилося вручну. Централізацію здано в експлуатацію майже півроку тому. Це вимагало значних капіталовкладень. Нещодавно на станції Ковель введена в дослідну експлуатацію система динамічної роботи залізничного вузла (станції). Якщо дуже коротко, то вона призначена для проведення сортувальної роботи з вагонами на станції та оптимізації роботи сортувальної станції загалом. Під час дослідної експлуатації проходить остаточна “обкатка” параметрів

Динамічну роботу сортувальної станції забезпечує автоматизована система

системи та навчання персоналу. Сьогодні також допрацьовується вся нормативно-довідкова інформація, яка готувалася для станції Ковель. Програмне забезпечення, яке тут використовується, є типовим, але на практиці завжди можливі певні особливості. Ця розробка виконана Проектно-технологічним конструкторським бюро Укрзалізниці.

– Що змінюється в роботі сортувальної станції після впровадження автоматизованої системи?

– Наша система призначена для автоматизації роботи сортувальної станції від прибуття поїзда, його розформування і до відправлення поїзда зі станції з видачею відповідної звітної інформації. Тобто після

– Серед завдань впровадження нової новачки – підвищення ефективності роботи залізниці. Як у цьому допомагає автоматизована система?

– Головний ефект від впровадження – скорочення часу простою вагонів на сортувальній станції. За нашими попередніми розрахунками виходить, що автоматизований розпис сортувального листка вантажного поїзда займає приблизно одну хвилину. Для порівняння нагадаю, що виконання цієї роботи вручну тривало до 15 хвилин.

Ще один важливий момент у тому, що інформація вводиться в систему один раз, що виключає помилки, викликані людським фактором. При цьому ми маємо

римуємо суттєву економію часу, необхідного для обробки натурального листа на поїзд. Раніше його також переписували вручну, а це в середньому 50 вагонів, кожен має 8-значний цифровий код. Крім того, до документа вводять реквізити станції призначення, код вантажу, його вагу, категорію, відомості про клієнта.

– Як на практиці виглядає робота нової системи?

– Припустимо, наш поїзд їде з Ковеля на станцію Сарни. Тепер всі відомості по ньому можна переглянути в Сарнах ще до його відправлення із Ковеля. За наявності такої інформації можна заздалегідь готувати для його прийняття відповідну колію у Сарнах. Інформація, що циркулює у системі в електронному вигляді – постійний інструмент руховиків. Без неї організувати роботу з прийому чи відправлення вантажу на будь-якій станції було б проблематично. Сьогодні інформація в наших автоматизованих системах передається всіма наявними каналами зв'язку, у тому числі й оптоволоконними.

На завершення нашої розмови Орест Володимирович продемонстрував роботу нової системи. Для цього він вибрав дані про один із вантажних поїздів, який рухався зі станції Ковель до Сарн, і на екрані монітора тут же з'явилися всі його характеристики. У даному випадку це був “порожняк”, що складався з 80 піввагонів та 2 вантажних вагонів. Ще кілька команд і на моніторі з'явилася інформація про вантажний поїзд із залізничним концентратом, який рухався із Донецької залізниці на станцію Ізов.

Система дозволяє простежити весь шлях вантажу – від моменту прибуття вагона на станцію навантаження до його прибуття на станцію призначення та по всьому шляху прямування. Після цього можна побачити і тариф, нарахований за перевезення вантажу.

Вже до кінця поточного року система на станції Ковель буде переведена в режим постійної експлуатації.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора

• З 2009 р. на станціях Львівської залізниці триває робота із впровадження автоматизованої системи у складі АСК ВП УЗ “Динамічна робота залізничного вузла (станції)” в рамках впровадження державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2009-2015 рр. “Автоматизація управлінських та виробничих процесів”.

• Упродовж трьох наступних років заплановано охопити системою всі станції Львівської залізниці, які здійснюють значну сортувальну роботу.

• За попередні роки автоматизовану систему “Динамічна робота залізничного вузла (станції)” впроваджено на станціях Стрий, Сарни і Тернопіль.

• До кінця поточного року буде автоматизовано сортувальну роботу на станції Хриплин. У 2011 році – Чернівці та Ківерці, у 2012 році – Чоп та Ужгород, у 2013 році – Батьове та Мукачеве.

прибуття поїзда на станцію оператор зі списування перевіряє кожен вагон і вводить його номери в систему. Після цього друкується сортувальний листок, у якому вже прописані колії, куди треба подати кожен вагон для його відправки в потрібному напрямку. Після вводу інформації в комп'ютер, роздрукований сортувальний листок передається черговому по гірці. Вся подальша робота з розпуску вагонів виконується згідно з цим документом.

всю інформацію для подальшого її використання в системі звітності. Після того, як видано сортувальний листок, черговий по гірці веде їх розпуск. Диспетчер у будь-який момент має інформацію про накопичення вагонів на коліях парку. Оператор бачить на екрані свого монітора у вигляді таблиці перелік колій, кількість вагонів на них (є можливість отримати розкладку по кожному вагону). Для відправлення поїзда готується пакет документів, тут ми теж от-

• Конкурс

Культуру охорони праці треба виховувати змалку

З метою привернення уваги суспільства до проблем особистої безпеки та необхідності виховання змалку культури охорони праці Державний Комітет України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду за підтримки Федерації профспілок України та



Фонду соціального страхування від нещасних випадків на виробництві та професійних захворювань України ініціювали проведення з 1 листопада по 1 грудня 2010 року Всеукраїнської акції “Охорона праці очима дітей” під девізом: “Безпечна праця батьків – моє щасливе майбутнє”.

У рамках акції за участю залізничників проводяться відкриті уроки, екскурсії-огляди безпечних технологій виробництв серед учнів та студентів шкільних, професійно-технічних та вищих навчальних закладів. Крім того, на Львівській залізниці організовано конкурси дитячої творчості, зокрема, конкурси дитячих малюнків, творів дитячих телестудій на найкращий дитячий соціальний ролик на тему безпеки праці. Надіслані роботи розглядатимуть комісії, створені в дирекціях залізничних перевезень. Кращі твори будуть відзначені нагородами.

• Повертаючись до надрукованого

Узяли під варту в залі суду

У №7 “Львівського залізничника” від 20 лютого 2009 року газета писала про жакливу аварію, яка трапилася 14 лютого 2009 року на залізничному переїзді, що розташований на 17 км перегону Березовиця Острів–Прошова Тернопільської дирекції залізничних перевезень. Тоді дизель-поїзд №6273 сполученням Тернопіль–Іване Пусте зіткнувся на переїзді із пасажирським автобусом ПА3, який із 23 пасажирами в салоні виконував маршрут Тернопіль–Скоморохи. На місці аварії загинули водій автобуса, який грубо порушив правила дорожнього руху, та ще четверо пасажирів.

Днями в електронних ЗМІ з'явилася інформація, що за результатами розслідування, яке провела Тернопільська транспортна прокуратура, Тернопільський міськрайонний суд визнав винним у порушенні вимог законодавства з охорони праці 42-річного підприємця – власника автобуса ПА3.

Суд призначив власникові автобуса покарання у вигляді 6 років позбавлення волі з заборонною займатися підприємницькою діяльністю, пов'язаною з наданням послуг із внутрішніх перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загаломого користування терміном на 2 роки. Крім того, він зобов'язаний сплатити 315 тисяч грн морального збитку родинам загиблих.

Підприємця узяли під варту в залі суду.

