



Пасажирський вагон у полі зору АСУ

Укрзалізниця незабаром запровадить централізовану автоматизовану систему управління експлуатацією, ремонтом пасажирських вагонів та обслуговуванням пасажирів у поїздах (АСУ ЕРПВ). Рішення про це прийнято 22 квітня на технічній раді Укрзалізниці під головуванням генерального директора Володимира Козака.

Ця система розроблена, щоб максимально задіяти пасажирські вагони у перевізному процесі, оптимізувати підготовку вагонів у рейс, підвищити рівень безпеки руху. Вона, зокрема, дозволить управляти: парком вагонів для формування пасажирських поїздів, технічним обслуговуванням і плановим ремонтом, сервісним обслуговуванням пасажирів у поїздах.

Елементи системи АСУ ЕРПВ, так званий пусковий комплекс, вже впроваджено у більшості структурних підрозділів пасажирського господарства Укрзалізниці. За його допомогою здійснюється контроль за технічним станом вагонів,



їх місцезнаходженням, планується ремонт і технічне обслуговування. Пусковий комплекс також дозволяє здійснювати облік пробігу колісних пар і контроль за наданням послуг пасажирам у поїздах. Загалом у пусковому комплексі автоматизовано понад 300 функцій управління.

На сьогодні перед фахівцями стоїть завдання впрова-

дити систему АСУ ЕРПВ у всіх структурних підрозділах пасажирського господарства та оптимізувати технологію роботи підприємств. Автоматизація у пасажирському секторі сприятиме зменшенню використання матеріальних та трудових ресурсів, дозволить ефективно управляти виробничими процесами на якісному рівні.

Рух без затримок на кордоні

Укрзалізниця запропонувала ВАТ «Російські залізниці» активізувати роботу для спрощення та прискорення процедури проходження вантажів через держкордон. Як повідомив генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак, для прискорення передачі вантажів на прикордонних переходах між Російською Федерацією та Україною, оформлення документів Укрзалізниця та ВАТ «РЖД» домовилися упродовж поточного року здійснити заходи для вдосконалення існуючих технологій щодо попередньої передачі даних про підхід вантажів до прикордонних переходів у вигляді електронної накладної та інших супровідних документів.

– 3 липня цього року Укрзалізниця запроваджує електронний документообіг у внутрішньому сполученні. Російські залізниці вже повністю здійснюють вантажоперевезення на території своєї країни із використанням системи електронної транспортної накладної, щоправда разом із паперовим варіантом. Із 2004 року між залізничними адміністраціями Російської Федерації та України здійснюється електронний обмін даними. Тому наступним важливим етапом у зміцненні співпраці та вдосконаленні вантажних операцій стане взаємообмін між ВАТ «РЖД» та Укрзалізницею

електронними документами, таким чином вантажні вагони не затримуватимуться у дорозі, – зазначив генеральний директор Укрзалізниці.

Крім того, українська сторона запропонувала своїм російським колегам відновити роботу спільної робочої групи з обміну електронними даними в рамках перевізних документів, а також доручити ТОВ «Трансконтейнер» і УДЦТС «Ліски» створити дослідний полігон для організації пілотного проекту з інформаційного обміну, включаючи електронні перевізні та інші супровідні документи в електронному вигляді.

Швидкісний рух, зв'язок, Інтернет...

Укрзалізниця шукає генерального партнера для впровадження мобільного зв'язку стандарту 3G на напрямках прискореного руху Львів–Здолбунів–Шепетівка–Козятин–Київ–Полтава–Харків та Полтава–Лозова–Донецьк. Укрзалізниця має намір співпрацювати з оператором, який володіє ліцензією на надання такої послуги та спроможний забезпечити високу якість покриття на напрямку прискореного руху до початку 2012 року. З цією метою чотирьом операторам мобільного зв'язку України скеровано відповідні запити.

Наразі на напрямку Львів–Здолбунів–Шепетівка–Козятин–Київ–Полтава–Харків та Полтава–Лозова–Донецьк пасажирів поїздів мають можливість користуватися мобільним зв'язком стандарту 3G переважно в обласних центрах.

Для керівництва Укрзалізниці важливо, щоб найближчим часом сучасні засоби зв'язку, в т.ч. і високошвидкісний Інтернет, стали доступними для пасажирів на всьому шляху прямування поїздів.

– До підготовки залізничної інфраструктури до Євро-2012 ми підходимо комплексно. Хочемо, щоб пасажирів мали високий рівень сервісу і постійно залишалися на зв'язку. Це відчутно впливає на імідж країни, яка орієнтується на європейські стандарти. Впровадження сучасних високоякісних засобів зв'язку на напрямках швидкісного руху – лише перший етап. У подальшому Укрзалізниця зацікавлена в обладнанні ними усіх залізничних маршрутів, – зазначив генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак.

Він підкреслив, що Укрзалізниця готова сприяти оператору мобільного зв'язку у забезпеченні безпечного покриття вздовж залізниць.

Кадрові питання – через тестування

Головне управління кадрової та соціальної політики Укрзалізниці втілює нові інформаційні технології тестування працівників різних залізничних спеціальностей та керівного складу. За словами начальника головного управління Михайла Головацького, спеціально розроблені тести та використання електронних засобів дозволяють об'єктивніше оцінювати рівень фахових знань претендентів на вакансії та залізничників.

Тести розробляють науковці залізничних вузів, оцінюють фахівці відповідних залізничних підрозділів та затверджує керівництво Укрзалізниці. Оцінку своїх знань отримують як працівники робітничих спеціальностей, так і керівники найвищих рангів. Зокрема, до опи-

тування керівника входять блоки фінансово-економічних питань, правил експлуатації, охорони праці, пожежної безпеки тощо.

Починаючи із 2003 року, коли було розроблено перший опитувальник для провідників, вже створено понад 400 тестів для залізничників, студентів та випускників вищих навчальних закладів профільного спрямування. Щороку оцінку своїх фахових знань отримують понад 70 тисяч працівників галузі.

Автоматизована система – помічник машиніста

Генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак на нещодавньому засіданні технічної ради висловив готовність Укрзалізниці співпрацювати із вітчизняними виробниками у розробці та впровадженні системи автоматичного ведення поїзда однією особою. За його словами, ця система необхідна для оснащення локомотивів, щоб підвищити рівень безпеки руху та безперервно контролювати пильність машиніста на шляху прямування.

Перевагами автоматичної системи ведення поїзда однією особою є взаємодія з локомотивним обладнанням безпеки, системою автоматичного управління гальмуванням, телемеханічною системою контролю пильності машиніста, а також системою автоматичного пожежегасіння, поїзними радіостанціями, дзеркалами заднього виду в обох кабінах управління.

До того ж система автоматичного ведення поїзда однією особою дозволяє визначати точні координати місцезнаходження локомотива через сигнал, який пе-



редається за допомогою супутникової навігації GPS, при допомозі якої, у випадку втрати машиністом пильності та неспрацювання названих вище систем, поїзний диспетчер зможе екстрено зупинити поїзд перед заборонним сигналом і централізовано подати дозвільний сигнал для подальшого руху.

Сотні кілометрів надійної колії

Із початку року залізничники перевиконали заплановані на цей період обсяги ремонтно-колійних робіт. За цей період капітально відремонтовано 130,9 км колії (3% понад план) та модернізовано 116,5 км колії (1% понад план). Виконано середній ремонт – 133 км (11% понад план) та комплексно-оздоровчий ремонт – 152,5 км (16% понад план). Паралельно залізничники ремонтують стрілочні переводи: з початку року замінено на нові 139 комплектів стрілочних переводів та виконано середній ремонт 56 комплектів.

Загалом у 2011 році заплановано капітально відремонтувати 776 км колій, модернізувати 445,3 км та замінити на нові 775 комплектів стрілочних переводів.

За інформацією прес-центру Укрзалізниці