

– Електронний підпис окремо генерується для кожної людини-користувача, він зареєстрований саме на цю особу, і вона не має права передавати його комусь іншому, – продовжує начальник інформаційно-обчислювального центру залізниці Орест Смолій.

– Після того, як носій підключений до комп'ютера, користувач вводить індивідуальний пароль та входить до системи. Після оформлення документів товарний касир застосовує опцію "Підписати" і на документ накладається його електронний підпис. При наступній обробці документа видно, який саме товарний касир і коли поставив свій підпис. Сьогодні ця система працює як на відправлення, так і на прибуття вантажів внутрішнього та експортно-імпортного сполучення.

Звичайно, на перших порах впровадження нової технології вимагає від залізниці певних капітальних вкладень на придбання електронних носіїв – ключів електронного підпису та спеціального програмного забезпечення. Але в майбутньому буде отримано чималий ефект. У першу чергу це – відмова від паперових носіїв та повний перехід до електронного документообігу. Все це економить час на оформлення документів. Наведу простий приклад, донедавна вантажівдправник друкував документ на відправлення вантажу в себе в офісі чи в товарній конторі залізниці. Товарний касир брав цей документ, вводив у комп'ютерну систему і приймав вантаж до перевезення. За грубими підрахунками, приблизно десять хвилин витрачається на його введення в комп'ютер, ще п'ять хвилин іде на друк.

Незабаром вантажівдправник формува-

# ЦИФРОВИЙ "АВТОГРАФ" ЗЕКОНОМИТЬ ЧАС І ГРОШІ

тиме документ, не виходячи зі свого офісу. На станцію для цього приїздити не потрібно. Після накладення цифрового підпису, який генерується індивідуально для кожного клієнта, документ через АС "Клієнт УЗ" потрапляє до товарного касира. Касира буде необхідно лише взяти з системи перевізний документ, підписаний клієнтом, протаксувати його (система робить це автоматично) та прийняти до перевезення. Отже, тепер у товарного касира нема необхідності в особистому спілкуванні з клієнтом, це суттєво збереже його робочий час, а вантажівдправник може оформити відправку вантажу не лише зі свого офісу, а навіть за допомогою мобільного телефону.

Всі клієнти, які побажають працювати з залізницею в режимі електронного документообігу, отримають індивідуальні електронні ключі, що будуть згенеровані залізницею у центрі сертифікації ключів, зареєстрованому на державному рівні.

Інформаційним носієм електронного цифрового підпису може виступати флеш-пам'ять, компакт-диск чи навіть дискета. Звичайно, краще застосовувати для цього спеціалізовані носії, де повністю виключена можливість копіювання чи перезапису інформації – маю на увазі спеціалізовану карту пам'яті, дуже схожа на знайому всім "флешку", в якій передбаче-

ний додатковий захист записаної інформації. При втраті ключа його код блокується, копія носія не робиться, натомість новий електронний ключ генерується знову адміністратором центру або спеціально уповноваженою особою. Під час дії експерименту кожен вантажівдправник, який побажає працювати в цій системі, витратить кошти лише на носій задоволеної інформації в залежності від обраного типу – від кількох гривень за компакт-диск до дещо більшої суми за спеціальний захищений від зчитування інформації носій електронного ключа.

З 1 липня 2011 року розпочато роботу із усіма вантажівдправниками та вантажоотримувачами в межах Укрзалізниці у внутрішньому сполученні. З ними будуть укладені додаткові угоди на перевезення із використанням електронних перевізних документів без паперових аналогів. Нагадаю, що з електронним цифровим підписом залізничні товарні касири працюють уже по всій Україні. Варто наголосити, що Львівська залізниця першою забезпечила всіх товарних касирів цифровими підписами. Сьогодні вантажні операції у нас виконуються на 223 станціях, де працює близько семисот товарних касирів.

Ще один позитивний момент від впровадження безпаперового документообігу – підви-

щення оперативності звітності завдяки економії часу на оформлення всіх документів. На першому етапі товарні касири працюють лише з перевізними документами, у подальшому до переліку електронних документів обов'язково увійдуть накопичувальні картки і відомості за подачу, забирання та користування вагонами. Їх теж будуть підписувати товарні касири електронним цифровим підписом. Далі – черга за прийомоздавачами вантажів. У кожного з них теж з'явиться власний електронний цифровий підпис для актів загальної форми та пам'яток на подання та забирання вагонів. Сьогодні триває розробка відповідного програмного забезпечення.

У стадії тестування перебуває і новий комплекс програмного забезпечення АС "Клієнт УЗ". Вантажівдправник буде входити у цю систему з будь-якої точки підключення до Інтернету із власним логіном та паролем. Як я вже казав, це не обов'язково стаціонарний комп'ютер в офісі. Тут можна буде використовувати навіть мобільний телефон з відповідними налаштуваннями або зони вільного доступу до Інтернету. Клієнту залишиться лише ввести відповідну інформацію про вантаж, його кількість та станцію призначення, накласти свій електронний підпис та відправити інформацію в систему.

До речі, в ній є опція стеження за вагонами та їх пошук, яка може надаватися клієнту за його бажанням. Така інформація надається не лише по Україні, а й під час руху вантажу залізницями країн СНД. Загалом за нашими розрахунками, працюючи в новій системі, товарний касир зекономить близько 20 відсотків свого робочого часу.

Спілкувався Олександр ГЕРШУНЕНКО

## ЕЛЕКТРОННИЙ ДОКУМЕНТООБІГ – ШЛЯХ ДО ПІДВИЩЕННЯ ОПЕРАТИВНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ



Нещодавно в Палаці залізничників у Львові відбулася нарада та презентація процесу електронного документообігу в перевезенні товарів і вантажів. Високу зацікавленість залізничників та вантажівдправників цим нововведенням характеризував хоча б той факт, що зал палацу, включно із балконом, був ущерть заповнений.

Відкрив нараду перший заступник начальника залізниці Олександр Єфіменко, який нагадав присутнім, що впровадження електронного перевізного документообігу починається з 1 липня цього року. Олександр Анатолійович наголосив, що на Львівській залізниці проводиться остання – шоста – презентація впровадження нової системи та передав слово спеціалістам Укрзалізниці, які провели чотири презентації нових програмних продуктів.

– Ми вступили в період реформування внутрішніх процесів, які покликані оптимізувати всі технологічні ланки перевезення, – сказав у своєму виступі перед початком презентації нового проекту начальник головного комерційного управління Укрзалізниці Володимир Іващук. – Сьогоднішні підходи та принципи взаємодії з користувачами послуг не задовольняють ані залізницю, ані вантажівдправників. Нова розробка стосується зміни стратегії та ідеології діяльності Укрзалізниці на найближчу перспективу і нових програмних продуктів, які починають

використовуватися з першого липня 2011 р. Насамперед це – автоматизована система обліку "Клієнт УЗ", Центр сертифікації ключів, створений на головному інформаційно-обчислювальному центрі Укрзалізниці та новий, суттєво удосконалений програмний продукт "АРМ вантажівдправника".

Раніше для виконання всього циклу організації перевезень вантажівдправник мав безпосередньо знаходитися на всіх об'єктах залізниці: на станції, у дирекції, в технологічних центрах, управлінні залізниці. Така технологія давно застаріла. Найбільш суттєвими труднощами, які виникали при паперовому оформленні перевезень, були значна витрата часу на формування, обробку та передачу паперових документів, зниження достовірності інформації через помилки оператора при переносі інформації з паперового носія в електронну базу даних залізниці. Як наслідок, страждала якість перевезень, витрачався зайвий час, потрібен був додатковий контроль залізниці.

Проблема вирішується із впровадженням електронного перевізного документа та накладання електронного цифрового підпису, який є обов'язковим реквізитом електронного перевізного документа. Хоча підкреслити, що при цьому електронний документ набуває статусу оригіналу.

За ідеального розвитку подій спілкування залізниці з вантажівдправником або вантажоотримувачем повинно відбуватися лише у випадку, коли вантаж приймається або передається безпосередньо у вагон. Всі інші операції повинні відбуватися безконтактно – від початку оформлення заявки на перевезення, безпосереднього оформлення перевезення, його виконання та видачі вантажу.

Ці процеси повинні відбуватися в автоматичному режимі із застосуванням електронного цифрового підпису. Варто нагадати, що в Україні склалися всі умови для застосування безпаперової технології документообігу, оскільки прийнято відповідні законодавчі акти.

Аналогічні системи вже працюють у наших російських колег. За їхнім аналізом, із запровадженням електронного документообігу на деяких підприємствах час користування вагонами скоротився на чверть і більше. Ми також очікуємо цього скорочення, яке особливо потрібне в умовах гострого дефіциту рухомого складу. Крім того, це дозволить скоротити штат та зекономити чимало ресурсів.

Завдяки роботі колективу спеціалістів Укрзалізниці створено єдиний централізований механізм для автоматизації документообігу між залізницею та клієнтом – система АС "Клієнт УЗ". Якщо сказати просто, то вся інформація, введена в електронну систему керування вантажними перевезеннями, буде



доступна всім учасникам перевізного процесу. Її неможливо спотворити або довільно змінити, окрім випадків, спеціально передбачених правилами перевезень. Це дуже серйозне підґрунтя для нових розробок та впровадження автоматизованих робочих місць. Наприкінці 2011 р. Укрзалізниця перейде на єдину автоматизовану систему управління вантажними перевезеннями. Поки вона паралельно функціонує на кожній із шести залізниць України.

З 1 січня 2011 року Укрзалізниця відмінила паперові бланки суворої звітності з голографічним захистом. Це стало одним із необхідних кроків впровадження електронного документообігу. Зміни до правил перевезення вантажів пройшли процедуру державного погодження з усіма міністерствами та відомствами, 24 червня цього року їх затвердило Міністерство юстиції. Ми автоматизували формування звітності, змінили технологію формування вагонного листа. Фактично у внутрішніх перевезеннях є можливість не застосовувати вагонний лист. Але попереду – велика робота. Для порівняння можна сказати, що сьогодні майже 87 відсотків перевізних документів набираються вручну з паперових носіїв і лише 13% клієнтів Укрзалізниці використовують АРМ вантажівдправника.

Сьогодні кожному вантажівдправнику пропонується кілька можливостей оптимізувати свою роботу з Укрзалізницею. Найпростіша – через веб-клієнт (безкоштовна версія програми, якою можна користуватися за наявності Інтернету). Другий варіант – використання АРМ вантажівдправника, який також з'єднується з АС "Клієнт УЗ" та дозволяє працювати автоматизованими системами підприємства з системами Укрзалізниці АС "Клієнт УЗ", а також формувати електронні перевізні документи, завантажувати супровідні документи, які ідуть із перевізним документом та отримувати інформацію про подальший рух перевізного електронного документа.

На інтернет-сторінці Укрзалізниці є посилання для реєстрації та отримання сертифікату для свого підприємства в системі "Клієнт УЗ", що дозволяє створювати документи в електронному вигляді, роздруковувати їх та передавати в інформаційну систему Укрзалізниці. У найближчій перспективі планується створення єдиного розрахункового центру Укрзалізниці, що, насамперед, дозволить працювати за єдиною угодою, єдиним замовленням та єдиним кодом відправника.

Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото Богдана ЮРЧКА