

Цифровий діалог завантажено

(Закінчення. Поч. на 1-й стор.)



– Треба сказати, що деякі вантажівководи правники, особливо це стосується підприємств залізниці, вже не мають потреби бути в товарних конторах, а ведуть всю роботу дистанційно, через автоматизовану систему “Клієнт УЗ”, – наголошує **начальник ІОЦ залізниці Орест Смолий** (на фото). – Оформлення документа на відправлення вантажу відбувається безпосередньо в офісі вантажівводів. Далі, після того, як прийомознавач оглянув вагони, товарний касир приймає вантаж до перевезення, накладає на документ свій електронний підпис.

Станом на сьогодні всі залізничні підприємства забезпечені електронним цифровим підписом. Проведено відповідне навчання і всі вони відправляють вантажі за допомогою електронного цифрового підпису. В Укрзалізницю при обчислювальних центрах діє шість центрів сертифікації, де генеруються електронні цифрові підписи. Один із них знаходиться у Львові в ІОЦ залізниці. Для отримання такого ключа вантажівводів відсилає до Києва, у головний інформаційно-обчислювальний центр, відповідний договір, отримує звітні рахунок і після його оплати (на сьогодні це 162 грн разом із ПДВ) для нього генерується електронний цифровий підпис.

В середньому вся процедура займає близько двох тижнів, тут все залежить від напливу замовників. Сам процес генерації ключа разом із перевіркою та оформленням документів займає 15-20 хвилин. Станом на ранок 8 вересня цього року на Львівській залізниці згенеровано та отримано вантажівводівками (незалізничні підприємства) 674 ключі, а всіх ключів вже видано 994 шт. Така розбіжність пояснюється тим, що деякі підприємства замовили не один, а кілька ключів. Їх кількість самостійно визначається підприємством згідно з власними потребами.

Удосконалення – в реальному часі

– Впровадження електронного документообігу у внутрішньому сполученні ще рік тому сприймалося доволі скептично, особливо сумнівалися у такій перспективі вантажівводівники, – продовжує Орест Смолий. – Сьогодні все працює. Тут можна згадати про впровадження електронних грошових переказів

між банками, де абсолютно нормально ідуть розрахунки у мільярдах гривень. Думаю, що у недалекій перспективі впровадження повного обігу електронних документів не лише з країнами СНД, а й з країнами Євросоюзу. Певною мірою це – питання психології. Тим більше, що Закон України про електронний документообіг був ухвалений понад десять років тому.

Проблеми дійсно бувають, наприклад, одна з них була пов'язана з великим напливом вантажівводівників і центр у Києві не встигав отримувати та обробляти рахунки від підприємств-замовників, були й суто технічні нюанси. Наприклад, деякі підприємства мали труднощі із програмним забезпеченням. Електронні сертифікати не проходили з першого разу, адже система “Клієнт УЗ” вимагає застосування веб-браузера певної версії. Все це було погоджено нашими спеціалістами. Крім того, як завжди при впровадженні нового, не всі користувачі на місцях могли працювати за новою для себе програмою, тому наші інженери проводили навчання у реальній роботі. Цей процес триває і сьогодні. За потреби до вантажівводівників виїжджають представники комерційної служби та наш спеціаліст і надають необхідну допомогу на місці.

Сьогодні 99% документів на відправлення вантажів ідуть на залізницю через АС “Клієнт УЗ”. Основна маса наших клієнтів працює безпосередньо через веб-браузер. Спеціальне програмне забезпечення поки що закупив лише один великий вантажівводівник “Рівне-Азот”. Крім того, надаються експедиторські послуги, коли вантажівводівника обслуговує безпосередньо Львівська механізована дистанція навантажувально-розвантажувальних робіт, якщо клієнт з тих чи інших міркувань не хоче ставити власну систему. У цьому випадку із залізницею підписується відповідна угода. Ці послуги оплачуються. Таких вантажівводівників сьогодні одиниці і залізниця вчасно передбачила необхідність їхнього обслуговування. У такому випадку відправнику не потрібен електронний ключ, бо вантажівводівником виступає Львівська механізована дистанція навантажувально-розвантажувальних робіт, а платником є підприємство-відправник.

Ключ “під ключ” плюс консультація

– У нашому пункті реєстрації є три спеціалісти, які безпосередньо працюють із замовниками, – розповідає **Дмитро Герасимук, спеціаліст ІОЦ**, який займається генерацією електронних цифрових підписів. – Серед їхніх обов'язків не лише прийняття заяв і оформлення документів, а й генерація електрон-



ного підпису. Такі пункти реєстрації діють на всіх шести залізницях України. Я реєструю замовника, вношу його дані у загальну базу Укрзалізниці та видаю згенерований ключ. Нерідко доводиться надавати консультації його майбутнім користувачам.

Сьогодні в основному беруть ключі на власних носіях: найчастіше це флеш-пам'ять, рідше – компакт-диск. Працювати доводиться і з безпосередніми користувачами системи та з керівниками підприємств-вантажівводівників. Останніми днями замовників побільшало і мені доводилося приймати по 30-40 осіб упродовж зміни.

Думка користувача

– ТзОВ науково-виробнича фірма “Орус”, яка займається перевезенням металобрухту, була серед перших клієнтів Львівської залізниці, які впровадили систему “Клієнт”, – розповів кореспонденту газети начальник транспортної служби підприємства Петро Москалюк. – Відправку вантажів ми здійснюємо майже щодня. Відчувається поліпшення в роботі, тепер ми маємо змогу відправляти необхідні перевізні документи електронними каналами зв'язку. Якщо під час перевірки працівники залізниці знаходять якісь неточності, можемо відразу відкрити документ і внести в нього необхідні виправлення.

По друге, відпала необхідність їздити до товарної контори станції Клепарів, звідки ми зазвичай відправляємо вантажі. Щоправда, є і деякі мінуси: часто “зависають” комп'ютери, я маю на увазі ресурс в Інтернеті, куди ми вводим свою інформацію з вантажних перевезень. Спочатку це було суттєвою проблемою, а сьогодні все більш-менш відрегульовано.

На черзі – АС “Месплан”

– При запровадженні системи “Клієнт УЗ” виникали певні ускладнення, – продовжує свою розповідь начальник ІОЦ залізниці Орест Смолий. – Зокрема на початку липня через великий наплив клієнтів програмне забезпечення системи не витримувало навантаження. Але воно постійно модернізується, вдосконалюється і сьогодні ситуацію практично нормалізовано. Щоправда, інколи виникає певне напруження під час пікового навантаження системи, коли нею одночасно користується велика кількість клієнтів. Ще одна проблема

виникає під час оновлення програмного забезпечення, внаслідок чого сервер на певний термін відключається і не може обробляти перевізні документи вантажівводівників. Крім того, нашим спеціалістам доводилося узгоджувати роботу системи із програмами систем безпеки наших клієнтів, які на початках блокували передачу даних через Інтернет. Та я вважаю, що це – нормальне явище, що виникає при запуску будь-якого нового програмного комплексу.

Сьогодні можна сказати, що робота системи з відправлення вже в основному відлагоджена. Всі документи з відправки вантажів Україною надходять на залізницю в електронному вигляді, підписані електронними цифровими підписами відправників. У міжнародному сполученні в напрямках країн Європи та СНД документи в Укрзалізницю теж надходять в електронному вигляді. Але вони не підписуються електронним цифровим підписом. Це пов'язано з законодавством. Наприклад, в Україні після введення електронного документообігу на законодавчому рівні визначено, що не можуть існувати паралельно паперовий та електронний документ із електронним підписом. З іншими країнами такої домовленості поки що нема, тому контролюючі органи, особливо при перетині кордону, вимагають паперовий документ на вантаж. Відтак вантажівводівники разом із вантажем відсилають копію електронного документа, але без цифрового підпису. Сьогодні діє угода на використання електронного документа із Росією та Казахстаном.

Ще одна перспектива – введення програмного забезпечення для планування вантажівводівником своїх перевезень. Це автоматизована система АС “Месплан”. Перевага полягає в тому, що вантажівводівник самостійно вводить свої плани у систему, а залізниця їх підтверджує. Ці плани вантажівводівник буде підписувати власним електронним цифровим підписом. І цей план більше не треба буде надсилати факсом тощо. Завдання поставлене чітко – до кінця року система має бути остаточно впроваджена. Якщо елементарно пояснити принцип її роботи, то вантажівводівник підтверджує перевезення певних обсягів вантажу з пункту А у пункт В, а залізниця планує під це замовлення певну кількість рухомого складу. Відпадає потреба подавати залізничні плани у паперовому вигляді, а це – чимала економія часу вантажівводівника та відповідних служб залізниці. Для клієнта це означає повну автоматизацію процесу перевезень вантажів, під час оформлення якого не потрібно з'являтися на станції.

Спілкувався **Олександр ГЕРШУНЕНКО**
Фото автора

ЛІКАРНЯНА КАСА ІНФОРМУЄ

За вісім місяців 2011 р. за рахунок Лікарняної каси в медичних закладах Львівської залізниці надано медичну допомогу у 14412 випадках, з них 11718 – в стаціонарних відділеннях, 2618 – у денному стаціонарі, 76 – в умовах стаціонару вдома на загальну суму 10,75 млн грн.

За компенсацією видатків за лікування у неуповноважених медичних закладах за січень-серпень 2011 р. було здійснено 438 проплат на загальну суму 690 тис. грн. Середня сума компенсації 1575,45 грн (у 2010 р. – 1259,02 грн).

Другого вересня відбулося чергове засідання правління ГО “Лікарняна каса Львівської залізниці”, де заслухано хід виконання постанови конференції ГО “Лікарняна каса Львівської залізниці” від 29 квітня 2011 р. Практично завершена перереєстрація документів у зв'язку зі зміною

голови правління та змінами у статуті стосовно юридичної адреси. Проект нового статуту підготовлено для обговорення та винесення на чергову конференцію. Розроблений та запроваджений перший етап інформаційної системи за звітами уповноважених медичних закладів про надання медичного обслуговування на основі протоколів лікування. На засіданні Правління був продемонстрований проект інформаційного сайту, який після внесення доповнень буде розміщений в Інтернеті.

На засіданні розглянуто 56 справ, по 3 справах відмовлено в наданні компенсації через невідповідність випадків лікування пунктам програми. Необхідно за-

значити, що не оплачуються чеки на придбання ліків, придбаних не у період перебування в лікарні або ліків, які не вказані у призначеннях лікаря. По решті справ здійснено компенсацію на суму 124 тис. грн.

На засіданні правління розглянуто випадки порушень у медичних закладах при наданні медичної допомоги. Працівника локомотивного депо Львів-Захід, який перебував у стаціонарі, скерували в інший медичний заклад для обстеження, де пацієнт сплатив готівкою вартість УЗД-обстеження і не отримав жодних документів, які підтверджують оплату. У таких випадках Лікарняна каса не може компенсувати витрати. Через це звертаємо увагу членів Лікарняної каси: якщо під час стаціонарного лікування виникає потреба скерування на додаткові обстеження, за які дово-

диться платити готівкою – вимагайте надання фінансових документів (чеків або квитанцій) для подальшої компенсації витрат.

Варто нагадати членам Лікарняної каси (ЧЛК):

– існує затверджений порядок вступу до Лікарняної каси, де чітко зазначено, що лікування за Програмою надання медичної допомоги ЧЛК здійснюється через 30 днів після вступу;

– з родини залізничників членами громадської організації можуть бути лише дружина або чоловік, батьки та діти віком до 18 років, які перебувають на утриманні працюючого залізничника. З 26.04.2010 р. до Лікарняної каси можуть вступати лише особи (члени родини), які не досягли пенсійного віку;

– чинна Програма надання медичної допомоги ЧЛК пере-

дбає лише лікування в стаціонарі. Амбулаторне лікування та поліклінічне обслуговування (включно з діагностичними обстеженнями) Програмою надання медичної допомоги не передбачені і здійснюються на загальних підставах;

– справи щодо компенсації витрат за медикаменти та виробли медичного призначення ЧЛК при лікуванні в неуповноважених медичних закладах приймаються не пізніше, ніж через три місяці після завершення випадку госпіталізації.

З приводу будь-яких фактів недобросовісного виконання своїх обов'язків лікувально-профілактичними закладами просимо негайно повідомляти правління та виконавчу дирекцію ГО “Лікарняна каса Львівської залізниці”. Телефон виконавчої дирекції 6-30-01.