

# Охорона вантажів стане більш оперативною та інтелектуальною



(Продовження. Поч. на 1-й стор.)

– Варто наголосити, що крадіжок вантажів, які охоронялися не було, – наголосив **в.о. начальника служби воєнізованої охорони залізниці Михайло Солодяк**.



– Характерним є й те, що за 10 місяців цього року збільшено показники фізичного супроводу поїздів із номенклатурними вантажами, тобто вантажами, які підлягають обов'язковій охороні. Цього року ми супроводжували 29206 поїздів, проти 26424 поїздів за аналогічний період минулого року.

У свою чергу **начальник служби комерційної роботи і маркетингу Василь Петрушевич** зазначив, що Львівська залізниця порівняно з іншими магістралями України вантажить значно менше вантажів, але специфіка роботи у неї складніша, оскільки вона має 17 прикордонних переходів.



– З метою виявлення фактів невірної зазначеної відправником кількості місць та маси вантажу в перевізних документах на станціях проводяться контрольні перевірки, – розповідає Василь Петрушевич. – За 10 місяців перевірено 8606 вагонів, з яких у 2179 вагонах виявлено недостатню масу вантажу і лише 385 вагонів – із надлишковою масою. Стежити за вантажами допомагають і динамічні ваги, завдяки яким виявлено 137 вагонів із нестачею. Окрім цього, з 2009 року на станціях Здолбунів, Клепарів та Чоп, де розміщені пункти комерційного огляду, функціонують системи відеоспостереження. З їхньою допомогою виявлено 239 вагонів із ознаками нестачі вантажу.

## Перспективи відомчої охорони

– Реформування залізничного транспорту неодмінно стосуватиметься й відомчої воєнізованої охорони, – зазначив Михайло Солодяк. – Тому найважливішим для нас є перехід на самокупність.

У зв'язку з цим перед особовим складом загонів постало завдання розвивати договірну роботу. Вона полягає у пошуку замовників та укладанні договорів із ними для надання послуг з охорони вантажів та об'єктів. Але, враховуючи специфіку нашої роботи і калькуляцію послуг, що надаються, наша конкурентоспроможність є суттєво нижчою в порівнянні з приватними охоронними структурами. Тому в рамках школи обміну досвідом очікуємо ефективних пропозицій вдосконалення договірної роботи з надання охоронних послуг.

З цього приводу у своїй доповіді **начальник Головного управління воєнізованої охорони Вадим Яременко** зазначив, що АРМ начальника варті – це, власне, один із методів зменшення витрат.



– За підсумками 9 місяців цього року в підрозділі воєнізованої охорони надійшло 237,6 тис. замовлень на супровід вантажних поїздів, але з них фізично супроводжено тільки 229,5 тис. поїздів, тобто 97 відсотків, – розповів Вадим Яременко. – Основними причинами неповного задоволення потреб на охорону поїздів є відсутність вільного особового складу на момент відправлення поїзда та неправильне формування вантажних поїздів. Отже, у нас ще не надто досконале планування роботи. І це добре видно, коли розглядаємо причини появи понаднормових годин. А вони виникають через нераціональне використання особового складу. Цю ситуацію покликаний змінити АРМ ВОХР, який впроваджується у Тернопільському загоні. Автоматизована система дасть можливість побачити, скільки поїздів, вагонів на кожен день підлягають охороні, скільки стрільців треба залучити для охорони. Окрім того, програма дає можливість у режимі реального часу відстежувати маршрут руху стрільця, коли він прибуває на пункт передачі і яким поїздом йому найкраще повернутися. АРМ дає можливість планувати роботу, ефективно використовувати особовий склад і уникати понаднормових годин, бо це – додаткові витрати.

**Перший заступник начальника Головного управління воєнізованої охорони Дмитро Нікітін** додав, що Львівська

залізниця має хороші перспективи налагодження супроводу на договірній основі.



– Зараз у підрозділах воєнізованої охорони одне з основних завдань – фінансовий результат, тобто максимальне збільшення доходів із одночасним зменшенням витрат. Тому треба переходити на нові форми і методи роботи. Наприклад, переходити від супроводу номенклатурних вантажів до супроводу наскрізними нарядами (від місця навантаження до місця вивантаження) на основі договорів з підприємствами. На ринку охоронних послуг є чимало приватних фірм, але вони нам не створять конкуренції, бо ми найкраще знаємо специфіку роботи залізниці. Але ми повинні постійно працювати над покращенням фінансових показників. Почати з вивчення та знайомства з усіма вантажовідправниками в регіонах. Не чекати, коли клієнт звернеться до нас, а налагодити з ним контакти, розповісти йому про наші послуги і запропонувати охорону вантажів.

## На допомогу прийде АРМ

Автоматизована система управління підрозділами воєнізованої охорони залізничного транспорту призначена для оперативного контролю, управління та обліку роботи варт підрозділів воєнізованої охорони, які охороняють вантажі.

Як розповів **начальник відділу служби воєнізованої охорони Вадим Говорун**,



вона є складовою частиною єдиної Автоматизованої системи керування вантажними перевезеннями Укрзалізниці – АСК ВП УЗ-Є. А програмне забезпечення поєднане з базами даних “вагонної” моделі, яка забезпечує надання інформації про станції дислокації рухомого складу, що охороняється чи підлягає охороні, та “поїзної” моделі, яка забезпечує надання інформації про рух поїздів з небезпечними вантажами, а також про пасажирські поїзди, якими наряди можуть повернутися до

місць дислокації. Комп'ютерний облік дозволяє заздалегідь побачити кількість поїздів та вагонів, які треба охороняти. Якщо вантаж уже під охороною, то система дає інформацію про місце перебування вантажу, про варту, яка його охороняє, про поїзд, перегін, про час, що залишився до закінчення чергування варті, а також про те, коли і яким поїздом стрільці повертаються на базу дислокації. Уся ця інформація дозволяє чітко налагодити своєчасну заміну варт, у яких закінчується час чергування, направляти варті для прийняття вантажів під охорону у працівників станції тощо.

**Провідний інженер-технолог Проектно-конструкторського технологічного бюро з автоматизації систем управління на залізничному транспорті України Володимир Яковенко**



зазначив, що на залізницях досі фіксують чимало випадків крадіжок вантажів. АРМ ВОХР дає можливість провадити розслідування значно ефективніше і з меншими витратами часу, бо одразу можна дізнатися, хто саме (підрозділ, прізвища стрільців, терміни перебування на варті тощо) охороняв вантаж “від кордону до кордону”, якщо йдеться про транзитні вантажі. Нам одразу відомо весь шлях вагона під охороною. А тепер для того, щоб одержати цю інформацію, доводиться витратити чимало часу на опрацювання великої кількості паперових документів.

– Користуватися програмою досить просто, – запевнив Володимир Яковенко. – Програмне забезпечення зроблено так, щоб людина з мінімальними навиками володіння комп'ютером могла легко вводити необхідну інформацію. Більшість інформації уже є в електронній базі, і її потрібно лише обрати, клацнувши клавішею “мишки”. Щоправда, це зможуть робити лише ті посадові особи, які матимуть спеціальний доступ – персональний пароль для входу в програму. З метою захисту інформації розширений доступ до програмного забезпечення матимуть тільки начальники варті. У решти посадових осіб доступ до програми тільки в режимі перегляду інформації і роздруку її на паперові носії.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора