

Електронний обмін інформацією – скорочення простою вагонів на кордоні

Як уже повідомляв “Львівський залізничник”, із березня цього року між Львівською залізницею та нашими польськими партнерами ПКП Карго функціонує режим електронного обміну інформацією в обсязі вагонної передавальної відомості. Про впровадження цього проекту розповів начальник інформаційно-обчислювального центру Львівської залізниці Орест Смолій.



– Наголошу, що електронний обмін у повному обсязі впроваджено на трьох переходах Львівської залізниці: Мостиська–Медика, Рава-Руська–Верхрати та Ягодин–Дорохуск. Ще кілька місяців тому перехід Мостиська-2–Медика працював у дослідному режимі. Тут інформація проходила не в повному обсязі і не на всі поїзди. Сьогодні інформація на всі поїзди, що передається між УЗ та ПКП Карго, проходить через електронну систему в обсязі вагонної передавальної відомості. Хочу ще раз зазначити – режим передачі інформації – двосторонній. Поки що система працює у дослідному режимі, але функціонує вона постійно на всіх трьох переходах і охоплює всі поїзди.

– Що дає така новація залізниці, адже й раніше було налагоджено систему інформування про характер вантажів між Польщею та Україною?

– Усе правильно, але сьогодні маємо суттєві відмінності. Головна з них полягає в тому, що інформа-

ція подається за дві години до перетину поїздом державного кордону України в обох напрямках. Отже, залізничники обох сторін заздалегідь бачать, який саме вантаж і які вагони ідуть, кількість вантажу, мають повні дані про рухомий склад. Після надходження масив цих даних обробляється автоматизованими інформаційними системами. І агенти з приймання-здачі поїздів на станціях заздалегідь бачать, що саме йде до них, і готують подальші документи. Збільшується швидкість обробки вантажу на кордоні, це допомагає суттєво економити кошти.

Поки що агенти з передачі вантажів так само працюють ще й зі списками паперової документації. Відбувається це через те, що вагонні передавальні відомості та накладні, рахунки-фактури у паперовому вигляді повинні бачити митниці, прикордонний та санітарний контроль. Та коли є відповідність між електронним і паперовим документом, час обробки інформації значно скорочується. Раніше всі відомості про вантаж готувалися на кордоні вручну, тепер частина їх уже є в електронному вигляді у системі, і на місці залишається їх тільки перевірити. Що необхідно – виправляється чи додається. Цілком очевидно, що перевірити інформацію – значно простіше, ніж вводити її “з нуля”.

– Хто займався розробкою та впровадженням нової системи?

– Роботи виконав колектив проектно-конструкторського технологічного бюро автоматизації залізничного транспорту, що безпосередньо підпорядковується головному управлінню інформа-



ційних технологій, а от “прив'язку” системи до конкретних прикордонних переходів Львівської залізниці здійснювали працівники львівського відділення спільно з працівниками Укрзалізниці. Ці спеціалісти вже давно займаються автоматизацією перевізних процесів на кордоні. Долучилися до цієї розробки і працівники інформаційно-обчислювального центру Львівської залізниці, служби комерційної роботи та маркетингу, служби перевезень і, звичайно, працівники контор передачі та товарних контор станцій. Зауважу, що без консультацій із цими спеціалістами виконання такої роботи вимагало б значно більшого обсягу роботи та часу.

– Чи було необхідне навчання спеціалістів на місцях при впровадженні системи?

– Звичайно, наші спеціалісти провели відповідне навчання персоналу на місцях. Проте значних змін у роботі із впровадженням системи не відбулося. Щоб передати необхідну інформацію,

комерційний агент чи агент з приймання-передачі вантажів на автоматизованому робочому місці додатково обирає ще одну опцію меню – “сформувати і передати повідомлення”. Уся інформація передається у закодованому вигляді відповідно до чинного міжнародного формату передачі повідомлень “едіфакт”. Цей формат застосовується в Європі, в Росії, а тепер і в Україні.

Більше часу пішло на налаштування наших АРМів. Це не дуже великий обсяг роботи, та й люди вже навчилися. Уся інфраструктура і кадри були підготовлені, а от для агентів із прийому-здачі вантажів та агентів комерційної служби, що працюють безпосередньо на кордоні, взагалі не було великих змін. Звичайно, ще трапляються неточності, не вся інформація приходить вчасно, буває, що приходить не в повному обсязі, але за кілька місяців експлуатації системи ми бачимо, що чим довше вона функціонує, тим меншає відсоток

неточностей і зростає ступінь достовірності даних.

Уся система повністю інтегрована в інші автоматизовані інформаційні системи Укрзалізниці. Так само й інформація з польської сторони передається в автоматизовану систему керування вантажними перевезеннями і використовується всіма іншими системами і АРМами.

– Які перспективи впровадження автоматизованого інформаційного обміну з іншими нашими прикордонними партнерами?

– Відповідні роботи провадяться з нашими угорськими та словацькими колегами. У цих країнах діє дещо інший формат повідомлень.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора

На фото: група відділу автоматизації роботи з прикордонними станціями інформаційно-обчислювального центру Львівської залізниці (зліва направо – інженери Віталій Пухач, Дмитро Поліщук, Ольга П'ятночка та начальник відділу Любов Чапран)

Міст став до ладу за графіком

Газета вже інформувала читачів про те, що в липні цього року фахівці мостобудівельного поїзда №61 виконали капітальний ремонт металевого моста на непарній колії 1329 кілометра перегону Тернопіль–Бірки Великі та планували у серпні завершити будівництво його “близнюка” – моста на парній колії.

Як свідчать архівні дані, міст збудований у 1870 році, а у 1928 переоблаштований на металевий. У 1943 році під час Другої світової війни прогонова будова була частково пошкоджена у двох панелях, тож у 1946-му відбувся капітальний ремонт моста з відновленням прогонової будови.

Цього разу через 66 років служби споруди перед працівниками мостобудівельного поїзда №61 постало більш складне завдання:

загальна довжина старого металевого прогону на парній колії становила понад 30 метрів, а ферма прогону мала полігональний обрис з іздою поверху. Це змушувало працівників МБП №61 додатково подбати про якісний та безпечний демонтаж, а також встановити стару прогонову споруду на тимчасові конструкції. Для успішного виконання цих завдань довелося під час підготовочних робіт підсилити тимчасовими металевими конструкціями майданчики для оперття аутригерів кранів, а на тимчасовому пакеті звести шпальні клітки для гарантування стійкості прогону.

Крім зазначених складностей, під час “вікна” потрібно було розробити понад 20 кубічних метрів кладки опор. Тому його загальна тривалість становила 114 годин.

Вже о шостій ранку 27 серпня рух поїзда парною колією перегону Тернопіль–Бірки

великий було закрито, і фахівці мостобудівельного поїзда №61 взялися до роботи, яка виконувалася під керівництвом начальника МБП №61 Костянтина Іщука, головного інженера поїзда Павла Процика, виконроба Петра Гонка, майстрів Івана Ільчишина та Романа Ліска.

Досвід капітального ремонту моста непарної колії допоміг вчасно виконати весь запланований обсяг робіт і цього разу. Львівський завод залізобетонних конструкцій вчасно виготовив та доставив необхідні вироби. Будівельно-монтажний поїзд служби електропостачання на початку та наприкінці “вікна” забезпечив вчасний демонтаж та монтаж опор і ліній електромереж. У свою чергу фахівці МБП №61 виконали великий обсяг розробки наявних опор моста та змонтували у відведений час безбаластне мостове

полотно. Точно і чітко впоралися зі своїм завданням фахівці відбудовчих поїздів під час демонтажу та монтажу великих складних конструкцій, працюючи синхронно на великих вильотах стріл кранів. Спільні згаджені дії залізничників дали позитивний результат: уночі 1 вересня, згідно із затвердженим графіком робіт, було відкрито рух на перегоні Тернопіль–Бірки Великі.

Основні роботи з капітального ремонту мостів на перегоні завершено, проте опоряджувальні роботи триватимуть до кінця вересня. Бригади МБП №61 поїдуть на новий об'єкт. А поки – успішно завершено ще одне складне завдання, здобуто досвід, який стане в нагоді під час виконання інших складних і відповідальних робіт.

Андрій ГРЕБІНЬ,
інженер мостобудівельного поїзда №61