

Електронний документообіг – сучасний “почерк” Укрзалізниці

Наприкінці листопада цього року на базі методично-інформаційного бюро Львівської залізниці відбулася нарада на тему “Застосування електронного документообігу на залізничному транспорті України” за участю провідних спеціалістів з інформаційних технологій Укрзалізниці та начальників інформаційно-обчислювальних центрів залізниць України.

Кореспондент “Львівського залізничника” поспілкувався з учасниками наради про проблеми і здобутки в процесі запровадження електронного документообігу в галузі.

– Мета нашої наради – електронний документообіг у всіх сферах діяльності залізничного транспорту, – наголосив заступник начальника Головного управління інформаційних технологій Укрзалізниці **В'ячеслав Великодний**. – Наказом по Укрзалізниці було визначено три основні напрямки, де можна застосовувати електронний документообіг: вантажні перевезення, пасажирські перевезення (оформлення квитків) та офісний документообіг (так звана система СКЕДО, тобто система корпоративного документообігу і службового листування). Для кожного з напрямків створено окрему програму, дія яких регулюється відповідними наказами Укрзалізниці.

– **В чому полягають особливості застосування електронного документообігу на залізницях України?**



– Насамперед – це відмова від паперового аналога. Тому найважчим та проблемним моментом є не технічні труднощі, а людський фактор. Щоб припинити обіг паперових документів між користувачами системи і покупцями послуг залізничного транспорту, доводиться ламати звичні стереотипи та професійний менталітет, що формувався десятиліттями. Відтепер усі стосунки між нами та нашими діловими партнерами відобразатимуться лише в електронному вигляді.

Для того, щоб новий формат стосунків зміг успішно функціонувати, проведена значна робота з вивчення законодавства України, у головному обчислювальному центрі Укрзалізниці створено акредитований центр сертифікації електронних ключів, побудовано сертифіковане сховище електронних документів, що має легітимність. Важливо наголосити, що в кожному з цих напрямків електронний документ отримав статус, відповідно до Закону “Про електронний документообіг”. Створено технології, розписано порядок роботи, є посадові особи, відповідальні за їхнє проведення. Зараз всі ці напрямки перебувають на стадії впровадження, а деякі з них вже введені в експлуатацію.

– **Що саме вже впроваджено?**

– У вантажних перевезеннях електронний перевізний документ готовий практично на 100 відсотків і давно працює. Зараз триває вдосконалення цієї системи. Її розвиток спрямований на те, щоб кінцевий користувач отримав послугу значно вищої якості, ніж вона надається сьогодні. З точки зору офісного документообігу можу повідомити, що генеральний директор Укрзалізниці підписав наказ №690, в якому чітко вказано, що вже з 1 січня 2013 року все спілкування між головними управліннями Укрзалізниці відбувати-



меться лише в електронному вигляді.

Треба сказати, що це – нова справа не лише в Україні, а й у світі загалом. Сьогодні ми в цьому напрямку знаходимося на провідних позиціях. Думаю, що зможемо їх втримати і надалі. Якщо порівняти обсяги відповідних впроваджень у РЖД (“Российские железные дороги”) та в Укрзалізниці, то у наших колег рівень впровадження вантажного перевізного документу сягає – 60%, у нас – 100%.

Сьогодні ми підписуємо угоду з російськими залізницями про впровадження безпаперової технології. Попередньо розглядалося кілька варіантів. Запропонована ними технологія нам не підійшла, натомість ми вирішили зупинитися на нашій розробці, бо вона виявилася більш технологічною та

тверді стереотипи, коли відбувався перехід від друкарських машинок до персональних комп'ютерів. Переважна більшість пересічного населення не могло швидко освоїти комп'ютер. Як часто можна було почути найбільш поширений “аргумент” – на друкарській машинці, мовляв, все зрозуміло – вставив лист паперу і друкуй, а в комп'ютері все так складно...

Схожа картина була і під час впровадження електронної бухгалтерії. Адже сьогодні бухгалтер вже не веде підрахунків. Якщо всі дані у програмі внесені правильно, вона робить все сама і без помилок. Нині лише ветерани пам'ятають, як на кожному відділку залізниці були машинно-лічильні станції, де чимало працівників займалися численними підрахунками. Потім потреба

документи та електронний документообіг” та “Про електронний цифровий підпис”. Є ще один Закон України, який ми враховуємо в роботі – “Про архіви та архівну діяльність”. Наш електронний архів створений на основі положень цього закону.

Для реалізації законодавства, а також ряду постанов Кабінету Міністрів та наказів відповідних органів у Головному інформаційно-обчислювальному центрі Укрзалізниці створено спеціальну інфраструктуру. У 2010 році розпочав роботу акредитований центр сертифікації ключів. Він повністю відповідає чинному законодавству України і на сьогоднішній день тут зареєстровано близько 32 тис. електронних цифрових підписів.

– **Кому належать ці електронні цифрові підписи?**



– Приблизно половина належить працівникам залізниці, які займаються оформленням різноманітних проїзних документів, ведуть податкову звітність і таке інше. Решта – клієнти залізничного транспорту, які на-

дають заявки до системи Месплан з електронним цифровим підписом, підписують перевізні документи. Найближчим часом електронний підпис буде проставлятися і в інших документах. Це, так би мовити, перша частина інфраструктури. Друга частина – система обробки електронних перевізних документів у вантажних перевезеннях. Реалізовано систему, яка дозволяє отримати електронний перевізний документ, а згодом і інші документи щодо вантажних перевезень в електронному вигляді з електронним цифровим підписом клієнта і надати їх товарному касиру залізниці.

У близькій перспективі – надання електронного документу прийомодавальнику вантажів чи комерційному агенту для контролю і підпису та відправка його на залізничну станцію призначення. Наступна наша функція – реалізація пасажирського електронного перевізного документу. Ми не будемо вимагати у пасажирів електронного цифрового підпису, але самі будемо ставити цифровий підпис інформаційних систем і пасажир буде сідати в поїзд із паперовою копією електронного документа, що зберігатиметься в архіві.

Третій напрям у застосуванні електронного цифрового підпису – це документообіг, тобто діловодство. В інформаційно-обчислювальному центрі створено сектор електронного документообігу, який впроваджує цей процес у нашому підприємстві і буде надавати консультації в Укрзалізниці, а потім і всім залізницям. В ІОЦ безпаперовий документообіг із цифровим підписом діє вже досить давно – в головному управлінні інформаційних технологій та в ІОЦ залізниць. Тут керівництво підрозділів підписує електронним цифровим підписом вже досить багато документів і не користується паперовою формою. Це – ефективно, значно економить час обробки та ресурси. Можу сказати, що особисто я підписую ручкою лише фінансові чи кадрові документи. Далі ця технологія буде впроваджуватися на решті залізниць. За моїм прогнозом, це можна зробити впродовж 2013 року за наявності відповідних ліній зв'язку та комп'ютерної техніки на робочих місцях.

Спілкувався **Олександр ГЕРШУНЕНКО**,
Фото автора

“Україна – транзитна держава, через яку ідуть вантажі як із Росії, так і зі Західної Європи. Наш досвід свідчить, що ми на сьогодні більше готові до впровадження електронного документообігу у вантажних перевезеннях, ніж наші західно-європейські партнери. Напевно це одна з основних причин серйозного зацікавлення Укрзалізниці та готовності до повного переходу на електронний документообіг”.

правильною. Щоправда її реалізація викликає запитання у російських колег. Та це стосується їхніх внутрішніх проблем. Можу сказати, що у нас на сьогодні система впровадження виявилася більш гнучкою. Можна абсолютно відверто сказати, що сьогодні ми реально краще підготовлені до вирішення цих питань.

Є ще один специфічний момент: Україна – транзитна держава, через яку ідуть вантажі і з Росії, і з Західної Європи. Наш досвід засвідчує, що ми на сьогодні більше готові до впровадження електронного документообігу у вантажних перевезеннях, ніж наші західно-європейські партнери. Напевно це одна з основних причин серйозного зацікавлення Укрзалізниці та готовності до повного переходу на електронний документообіг.

– **Як просувається впровадження електронного документообігу у міжнародних вантажних перевезеннях?**

– Одна з проблем вантажних перевезень між Україною та Росією полягає у специфіці роботи російської митниці, але це – їхнє внутрішнє питання, яке неодмінно буде вирішене. До речі, це – один з тих стійких старих стереотипів, про які вже йшла мова. На паперовому документі чиновник може поставити ручкою звичну позначку чи підпис, а в електронній формі все – не так і до цього треба звикнути. На мою думку працювати по-новому – набагато цікавіше. Згадайте скільки списів було зламано об

в цьому зникла, натомість на комп'ютері можна з отриманих даних будувати аналітику. Це змінює стратегію роботи, адже з'явилася можливість буквально в режимі реального часу здійснювати контроль платежів та несанкціонованих оплат.

Наприклад, інформацію про затримку з виплати заробітної плати можна отримати не шляхом телефонного опитування, як це робилося раніше, а на основі інформації з бази даних. Те ж стосується і залишків матеріальних ресурсів. На відміну від минулих років зараз практично неможливо приховати – скільки, де і чого знаходиться на складах. Це називається управлінським обліком, коли керівник для прийняття рішення використовує інформацію з комп'ютерної системи і повністю довіряє об'єктивності цих даних. Раніше система діяла інакше: на кожному етапі збору інформації була можливість трохи її підкоригувати, щоб вона красивіше виглядала. Таким чином на столі генерального директора Укрзалізниці з'являлася не реальна, а суттєво підкоригована інформація. Сьогодні цього вже нема. Наприклад, якщо впали обсяги транзитних перевезень, то підправити цифри неможливо.

Володимир Мурзін, начальник головного інформаційно-обчислювального центру Укрзалізниці:

– У своїй діяльності ми базуємося на двох Законах України – “Про електронні