



якості обслуговування користувачів залізничних послуг не може не позначитися на піднятті статусу залізниць, а для працівників залізниці в кінцевому результаті це призводить до очікуваного збільшення рівня оплати за їхню працю.

Впровадження автоматизації перевізних процесів надає можливість глибше побачити резерви залізниці та ті вузькі місця, де необхідне термінове "хірургічне втручання" щодо змін у технології роботи з метою економії витрат коштів, які станом на сьогодні вже є не виправдані.

В умовах фінансової нестабільності економіки країни, за відсутності можливості утримувати понаднормову кількість обслуговуючого персоналу, з метою приведення штату

На першому етапі, відповідно до наказу від 11.12.2012 року №997/Н "Про оптимізацію комерційного господарства", на залізниці створюється 47 пунктів концентрації обробки перевізних документів з прикріпленням до них 86 станцій. При впровадженні ПКOPД передбачені такі заходи: внесення змін до штатних розписів та технологічних процесів роботи станцій та дирекцій, до посадових інструкцій причетних працівників; для збереження майна товарних контор на прикріплених станціях будуть перенесені робочі місця разом із комп'ютерною технікою в інші приміщення станції (на робочі місця працівників, які виконують обов'язки агентів комерційних); оформлення дозволів на проїзд у кабінах локомотивів або в моторвагон-

власних та орендованих вагонів); оформлення електронних пересильних накладних на перевезення порожніх хоперів-цементовозів, мінераловозів, зерновозів та інших спеціалізованих вагонів парку залізниць, оформлення в електронному виді перевезень для експлуатаційних потреб залізниць; прийом вантажів до перевезення на відкритому рухомому складі з перевіркою відповідності навантаження до технічних умов розміщення та кріплення вантажів, зважування на станційних вагах; прийом порожніх вагонів після вивантаження (перевірка очистки, збереженості рухомого складу); оформлення комерційної документації на шляху слідування та на станціях призначення з причин переадресування, затримки, участі у видачі тощо;

Головний інженер служби комерційної роботи і маркетингу Антон ПОДАРЕВСЬКИЙ:

"Автоматизація перевізного процесу – ключ до багатьох перспектив галузі"

У рамках реформування залізничного транспорту України на першому етапі відповідно до наказу від 11.12.2012 року №997/Н "Про оптимізацію комерційного господарства" на Львівській залізниці створюється 47 пунктів концентрації обробки перевізних документів, до яких будуть прикріплені 86 станцій. Про напрямки цієї роботи розповідає головний інженер служби комерційної роботи і маркетингу залізниці Антон Подаревський:

– Нині в комерційному господарстві Львівської залізниці трудиться більше двох тисяч осіб. І те, що в попередні роки посилилася увага до автоматизації перевізного процесу у вантажних перевезеннях та прийнято низку визначних рішень Укрзалізницею, створює всі необхідні умови для підвищення кваліфікаційного рівня вказаного штату працівників та встановлення їх професійної адекватності до умов, які диктуються впровадженням новітніх технологій при роботі з вантажовласниками. Тенденція покращення

працівників у відповідність до обсягів виконуваних робіт, у зв'язку зі зміною технології роботи залізниці в умовах автоматизації на залізниці розпочата робота із впровадження пунктів концентрації обробки перевізних документів (далі – ПКOPД). Такі ПКOPД впроваджуються шляхом вибору опорної станції для оформлення вантажної роботи, що виконується на прикріплених до неї малодіяльних станціях. Організація вантажної роботи на цих станціях забезпечується шляхом їх обслуговування роз'їзним агентом комерційним опорної станції (підв'язка під плечі обслуговування маневрових, вивізних та диспетчерських локомотивів) та/або покладенням обов'язків агента комерційного на інших працівників прикріпленої станції. Така зміна технології роботи дає залізниці можливість ефективніше застосовувати технічні засоби, комп'ютерну техніку та автоматизовані робочі місця комерційного господарства, забезпечити раціональне використання робочого часу причетних працівників.

ному рухомому складі агентів комерційних ПКOPД для обслуговування прикріплених станцій; визначення переліку працівників для отримання необхідних професійних знань та документів, що підтверджують здобутий освітньо-кваліфікаційний рівень для виконання обов'язків агента комерційного; розробка цільової програми навчання працівників для можливості виконання ними обов'язків агента комерційного.

На другому етапі впровадження ПКOPД на залізниці передбачається провести укрупнення опорних станцій з приєднанням до них решти станцій. Через існуючі проблеми в недосконалості програмного забезпечення та необхідності внесення змін до нормативної документації впровадження ПКOPД на другому етапі можливе після вирішення наступних питань: оформлення в електронному виді перевезень у міжнародному сполученні (до речі, з лютого розпочата робота з оформлення між УЗ та РЖД електронних перевізних документів на перевезення порожніх

доопрацювання програмного забезпечення для накладення електронних цифрових підписів на відомості плати за користування вагонами, за подавання, забирання вагонів та накопичувальні картки. На даний момент здійснюється дослідна експлуатація цього програмного забезпечення на визначеному випробувальному полігоні станцій Придніпровської та Донецької залізниць.

Після доопрацювання цих проблемних питань та внесення відповідних змін до нормативної бази внаслідок зміни технології роботи станцій можливо створити по 5-8 ПКOPД на кожній із дирекцій залізниці, які будуть обслуговувати станції з обсягами роботи менше 10 вагонів на добу.

Хочу наголосити, що оптимізація штату працівників комерційного господарства при впровадженні ПКOPД не передбачає їхнього скорочення, а навпаки – дасть залізниці можливість зняти проблему підбору кваліфікованих працівників в інших господарствах залізниці.



Електронне "досьє" на локомотив

на локомотивах усіх серій, що знаходяться в експлуатації. Це електровози змінного струму ВЛ40, ВЛ80; постійного струму ВЛ10, ВЛ11 та 4 тепловози. Усі вони обслуговують вантажний та пасажирський рух.

Система є, власне, спеціальним блоком управління з платою GPS-модуля та Sim-карткою. Обслуговує її мобільний оператор "Київстар", з яким укладено відповідні угоди. Через GPRS-канал система передає на сервер Укрзалізниці інформацію про місцезнаходження локомотива, його швидкість, напрям руху. Точність позиціонування об'єкта становить до 5 метрів.

Треба сказати, що колись ми використовували старе АРМ. Можливості системи були досить скромними – вона надавала інформацію про номер поїзда, з яким поїздом іде локомотив, прізвище машиніста. Прив'язки до мапи місцевості не було. Звичайно, це не порівняєш із можливостями сучасної розробки. Наприклад, можна обрати територію усієї Укрзалізниці чи ту її частину, де експлуатуються наші локомотиви. На моніторі комп'ютера динамічно відображаються зміни координат усіх локомотивів зі встановленою системою навігації. Стрілкою позначається напрям руху локомотива. Якщо навести на символ локомотива курсор "мишки" – з'являється додаткова інформація: марка локомотива та його швидкість. Наприклад, електровоз ВЛ10 №1485 вирушив зі станції Мукачево. Станом на 10:00 його швидкість 16 км/год., він слідує перегонном до станції Ключарки. На екрані видно вхідні та вихідні світлофори, контрольні пости та номери переїздів.

Поки що у системі використовується двовимірні мапи місцевості, та розробники працюють над створенням мапи залізниці, де будуть відображені колії головного ходу. Фахівці ПКТБ Полтава розробили проект модернізації локомотивів цієї системою. Згідно з кресленнями, ми виготовляли кронштейни та здійснювали монтаж обладнання. Встановлення електронного блоку навігації, усі кабелі та під'єднання його до антени і налаштування виконали спеціалісти фірми-розробника.

Стан кожного пристрою автоматично відображається у системі. Наприклад, якщо на моніторі якийсь локомотив позначено рожевим кольором, це означає, що у даний час він не виходить на зв'язок (перебуває на ремонті чи у ньому відімкнена батарея живлення). Зараз на екрані видно кілька червоних позначок. Це означає, що локомотиви вже обладнані системою навігації, але на зв'язок вони ще жодного разу не виходили.

Наскільки я розумію, програма розроблялася для підвищення ефективності роботи диспетчерів служби руху. У ній добре видно ступінь завантаженості "плечей" та багато інших параметрів. Кожна залізниця на мапі позначена своїм кольором. Це зручно, бо дозволяє бачити роботу наших локомотивів на подовжених "плечах". Наприклад, зараз спостерігаємо кілька символів наших локомотивів у районі Полтави. Буває, що наші локомотиви на подовжених "плечах" водять бригади з інших залізниць.

Ще одна цікава розробка, призначена для підвищення ефективності роботи локомотив-

ного господарства, – АРМ "ТЧ Тех". У це автоматизоване робоче місце заведено паспортні дані всього локомотивного парку, модернізації, виконані на кожному локомотиві, у т.ч. і встановлення системи GPS, дата виконання ремонту тощо. Видно, який із локомотивів уже знаходиться на технічному обслуговуванні, а який на нього очікує. Сьогодні АРМ активно використовують для оперативної роботи всі заступники начальника депо, працівники техвідділу та диспетчер.

Наведу простий приклад: підходить час проведення ремонту локомотива. За допомогою АРМу ми бачимо його місцезнаходження, напрям руху. У системі також є інформація про локомотиви, які в даний час знаходяться на обточці колісних пар. Якщо на цей момент кілька з них вже чекають своєї черги, а локомотив, який нас цікавить, може здійснити ще одну поїздку, то відставляти його в цей момент недоцільно. Наявність такої інформації дає можливість регулювати завантаженість ремонтних цехів.

Одна з суттєвих переваг системи полягає у тому, що в ній оперативно відображається інформація про експлуатацію локомотива. Зокрема ми можемо бачити, який саме поїзд – пасажирський чи вантажний – він зараз веде, номер поїзда, прізвище машиніста. Таким чином впровадження автоматизованих інформаційних систем не лише підвищує ефективність контролю за використанням техніки, а й збільшує коефіцієнт корисної дії локомотивного депо.

Спілкувався Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора