

Вантажовідправника можна привабити швидкістю, надійністю та якістю

(Закінчення. Поч. на 3 стор.)

– Необхідний також якісний електровоз, який не вийде з ладу на шляху прямування та виконає графік руху вантажного поїзда. Тут покладемо надію на наших програмістів, які повинні розробити відповідний програмний продукт для контролю за виконанням такого графіка. Але наше найперше завдання – задовольнити клієнта, який побажав працювати із залізницею, а якщо клієнт вагається, то ми повинні запропонувати йому конкурентоспроможну та якісну послугу. Сьогодні важливо не лише не втратити наявні обсяги вантажних перевезень, а за можливості повернути попередні. Тому ми повинні змінити ставлення до нашого потенційного клієнта, який має бажання перевозити вантажі залізницею, – наголосив начальник Головного управління перевезень Укрзалізниці Віталій Алейник.

Заступник начальника Головного інформаційно-обчислювального центру Укрзалізниці Андрій Сапожніков:

– За завданням Укрзалізниці розроблена система, що дозволяє відстежувати в реальному часі по всіх обласних центрах відхилення від графіка руху пасажирських поїздів. Цю інформацію винесено на офіційний сайт Укрзалізниці для використання у досвідному режимі. Наступним етапом стала розробка програми, що інформує про загальну кількість пасажирських поїздів, які знаходяться в русі із показами некритичних та критичних запізнень. Наступним кроком стало відображення на мапі основних маршрутів пасажирських поїздів, де різними кольорами позначені графікові, міжнародні поїзди та потяги, що запізнюються (до 30 та понад 30 хвилин).

Реалізовано програму контролю за швидкісними поїздами “Інтерсіті” та “Інтерсіті+”. На екрані видно положення поїзда на карті, фактичний номер машини та номер машини, яка повинна була виконувати маршрут, дата відправлення і прибуття у кінцевий пункт та час здійснення останньої операції, відхилення від графіка.

Цю ж систему у вересні 2013 року почали розробляти для вантажних поїздів. На даний час вона видає інформацію про номер поїзда, локомотива, який його транспортує, кількість вагонів, вид складу (завантажений чи порожній), який парк, звідки і куди він рухається та фактичне місце знаходження. За потреби можна переглянути натурний лист із повною інформацією про поїзд та вид вагонів у ньому, усі швидкості між операціями (ходова швидкість, час руху та простою) і багато іншої необхідної інформації.

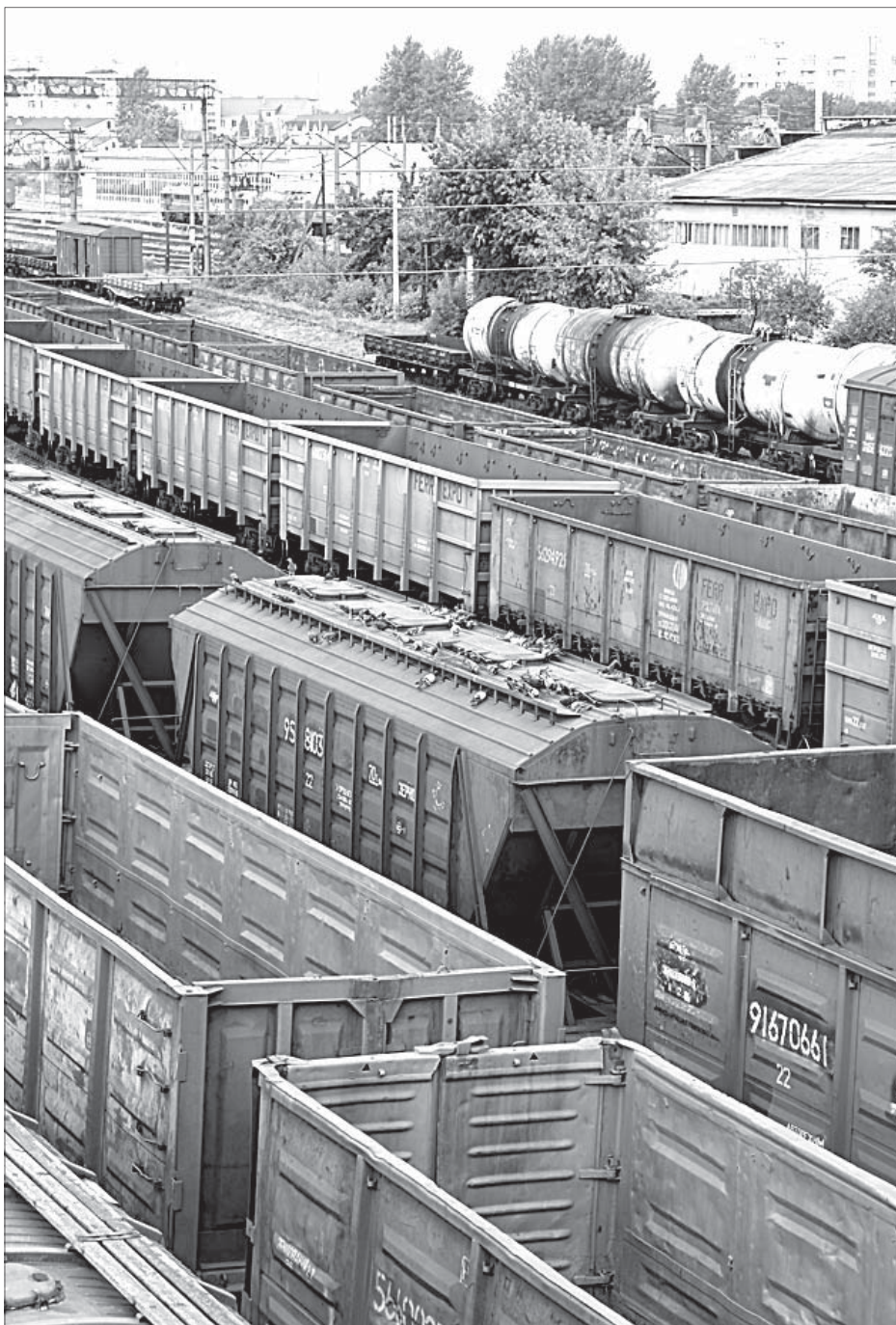
Перший заступник директора Українського транспортно-логістичного центру (УТЛЦ) Андрій Мірошніков:

– Створення Українського транспортно-логістичного центру у 2011 році викликало багато дискусій серед клієнтів залізниці і серед залізничників теж. Тому краще розповісти про передумови, що викликали створення УТЛЦ. По-перше, це процеси реформування у нашій країні, які вже розпочалися і об'єктивно не можуть бути зупинені. Питання лише у тому, як швидко вони будуть реалізовані та коли реформи увійдуть у заключну фазу. Друга причина, що стала каталізатором передачі вагонів у власність вагонних компаній, це процеси, що відбуваються у наших сусідів. Перш за все у Російській Федерації, де парк вантажних вагонів передали у власність двох вагонних компаній,

створених на базі парку Акціонерного товариства РЖД (Першої вантажної компанії та Другої федеральної вантажної компанії). Це змусило Україну також почати процес передачі вагонів на баланс вагонних компаній. Зрозуміло, що, коли у нашого найбільшого сусіда весь вагонний парк “власний”, ми не можемо використовувати їхні вагони у єдиному технологічному циклі.

Передача вагонів у власність вагонних компаній змінила технологію їх використання. Адже тепер клієнту, окрім отримання послуги інфраструктури, необхідно отримати

я будівельні та хімічні вантажі, кам'яне вугілля, металопродукція та руда. Надалі всі послуги, які клієнт отримує на залізниці, будуть сконцентровані у логістичному центрі. Досягається це насамперед за рахунок розвитку інформаційних технологій. Тут уже реалізовані основні функції, що дозволяють клієнту шляхом віддаленого доступу безпосередньо зі свого офіса керувати процесом перевезень своїх вантажів із будь-якої залізничної станції України. Усе це дозволяє ефективно працювати не лише з клієнтом, а й із вагонами. Ми маємо всю інформацію



ще й послугу оператора рухомого складу. Щоб зберегти усі ці послуги в одному місці та зберегти централізоване керування парками і не припуститися помилок, які були у наших сусідів, власне й був створений наш центр. Основні види діяльності підприємства – оперування вантажними вагонами державних та приватних власників, надання послуг з організації перевезень, організація логістичної роботи у сфері надання послуг. Тобто ми в одному місці надаємо всі ті послуги, які раніше надавала залізниця. Усе відбувається за принципом “єдиного вікна”.

Якщо зупинитися на показниках роботи, то за 8 місяців 2013 року у вагонах, якими оперував УТЛЦ, перевезено 92 млн тонн вантажів, що становить 33 відсотки від усіх вантажів, перевезених Укрзалізницею. Сьогодні ми оперуємо піввагонами та критичними вагонами. В основному перевозили-

про дислокацію та переміщення вантажу та забезпечення необхідних заявок.

Сьогодні УТЛЦ централізовано отримує гроші за перевезення, ділить їх у своїх системах на інфраструктурну частину, яка перераховується залізницям, та вагонну складову, що іде вагонним компаніям. Власне така модель роботи буде реалізована в єдиному розрахунковому центрі, який з'явиться зі створенням акціонерної компанії.

Керівник представництва Казахської залізниці у європейських країнах СНД і країнах Балтії Гайдар Абдікеримов:

– Сьогоднішня конференція дуже корисна можливістю обміну досвідом та координації дій всіх ланок, які беруть участь у перевізному процесі. Тут неодноразово звучала думка, що треба більше уваги приділяти клієнту, мати більшу гнучкість та контролювати якісні показники швидкості доставки. На сьогодні

дуже важлива не лише швидкість доставки вантажу, а й його збереження під час перевезення та простота оформлення перевезень. Усі ці фактори відіграють ключову роль в ефективності роботи залізничного транспорту. Залізниця відчуває зростання конкуренції з боку автоперевізників. Вони працюють дуже гнучко і сьогодні вже конкурують з нами навіть у питаннях місткості транспортних засобів. Усе це для вантажовідправника часто стає причиною прийняття рішення не на нашу користь.

У нашій країні зараз триває велике будівництво першокласних автомобільних доріг. Насамперед у рамках проекту Китай–Західна Європа. По всій території Казахстану будується понад 3,5 тис. км автобанів – шестирядних магістралей із застосуванням останніх досягненнями науки і техніки. Вони мають бетонне та армоване покриття, мають усю необхідну інфраструктуру. Будівництво планується завершити до 2015 року. За своїми характеристиками автобани мають значний запас навантаження на вісь та можуть довго експлуатуватися без ремонтів. Сьогодні реалізовано понад 70 відсотків цього проекту. Основні автодороги вже експлуатуються. З одного боку це добрі новини, але вони зобов'язують нас думати про якість послуг, завдяки якій ми можемо протистояти в конкурентній боротьбі з автоперевізниками за клієнта.

На конференції постійно звучала думка про важливе значення автоматизації перевізного процесу на залізничному транспорті. Це дійсно так, адже автоматизація дає нам можливість гнучкого управління та оперативного реагування. У цьому випадку вантажі не будуть простоювати, і вантажовідправники не вдаватимуться до послуг інших видів транспорту.

Ми вже впровадили автоматизоване управління перевізним процесом на дослідних дільницях. Зокрема ж ми відзначили систему “Мультирейл”. Це – канадська розробка, що дозволяє відправляти поїзд за жорсткими нитками графіка без прив'язки до його ваги та довжини. За існуючою технологією поїзд стоїть до повного формування. У той же час стоїть і товар. З іншого боку – швидкість доставки вантажу стала для клієнта ключовим показником, що визначає швидкість обороту вкладеного капіталу. Тому частина клієнтів готові платити більше, щоб отримати якісну та швидку послугу із доставки вантажу. Над задоволенням цих потреб клієнтів ми сьогодні працюємо.

У Казахської залізниці дуже великий обсяг транзиту. Багато вантажів рухається з Китаю й Центральної Азії та у зворотному напрямку. Тому транзит – найбільш привабливий та перспективний напрям роботи. Для цього побудована залізниця прямого сполучення між Туркменістаном та Казахстаном, побудовано другий вихід на китайський кордон із коротшим плечем та більш привабливими умовами для клієнтів. Середньотехнічна та експлуатаційна швидкості у нас вищі, ніж в Україні. Вони зумовлені великими відстанями між дільницями та технічними станціями. За рахунок цього ми виграємо. Більшість маршрутів пролягають степом, але є й гірські дільниці, тому специфіка і проблеми Львівської залізниці нам знайомі.

Підготував Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото з архіву газети