

W poprzednim numerze przedstawiliśmy krótką historię systemu informatycznego TRANSTER do koordynacji ciężarowych przewozów towarowych na terenie kraju, który na zlecenie PKS opracował zespół z Politechniki Szczecińskiej w 1977 roku. Innym z opracowanych w tamtym okresie systemów jest przedstawiony poniżej REJESTR.

Wydział Inżynierjno-Ekonomiczny Transportu Politechniki Szczecińskiej stanowił ośrodek naukowy silnie zintegrowany z praktyką. W ramach tego Wydziału działalność badawczą i dydaktyczną prowadziła Katedra Organizacji Przetwarzania Danych pod kierunkiem prof. Tadeusza Wierzbickiego. Z jego inicjatywy podjęto w latach 70-tych projektowanie i wdrożenia kilku systemów informatycznych na rzecz praktyki. Jednym z nich był system REJESTR.

System ewidencji pojazdów REJESTR miał na celu informatyzację prac Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Szczecin, przenosząc papierowe kartoteki zarejestrowanych pojazdów na nośnik elektroniczny, którym były wówczas taśmy magnetyczne komputera ODRA 1300 oraz prowadzenia ewidencji w systemie komputerowym, przetwarzanym wsadowo w cyklach miesięcznych. Obliczenia systemu wykonywane były na komputerze zainstalowanym w ZETO Szczecin. Dane wejściowe, w postaci dokumentów papierowych, dostarczane były przez pracowników Wydziału Komunikacji, a wyniki przekazywane użytkownikom w cyklach miesięcznych.

Ewidencją objęte były motocykle, pojazdy osobowe, pojazdy ciężarowe, ciągniki rolnicze zarejestrowane w Wydziale Komunikacji Urzędu Miasta Szczecin. Głównym użytkownikiem systemu był Wydział Komunikacji. System realizował podstawowe funkcje ewidencyjne dotyczące pojazdu i jego właściciela, zbliżone do obecnego systemu CEPIK w dostępnej wówczas technologii (lata 1974–1977). Planowany był rozwój systemu o ewidencję kierowców, czyli ewidencja praw jazdy. Wersja regionalna miała być perspektywnie rozbudowana do wersji centralnej (krajowej) oraz połączona z innymi opracowywanymi systemami informatycznymi, jak PESEL, systemy ewidencji ubezpieczeń, czy kontroli technicznej pojazdów (ogólny model systemu przedstawiony jest na następnej stronie).

Finansowanie projektu zapewniały środki pozyskane z Komitetu Nauki i Techniki (KNiT). Dzięki temu władze miasta Szczecin entuzjastycznie i organizacyjnie zaangażowały się we wdrożenie tego systemu. Zgodę na pilotowe wdrożenie wyraziło Ministerstwo Komunikacji. Prof. Tadeusz Wierzbicki mianował doktora Wojciecha



prof. dr hab. Wojciech Bąkowski
Kierownik projektu realizującego system REJESTR.
Obecnie pracownik Uniwersytetu Szczecińskiego



prof. dr hab. Zdzisław Szyjewski
Główny programista systemu REJESTR. Dyrektor Instytutu Informatyki w Zarządzaniu Uniwersytetu Szczecińskiego. Założyciel PTI w Szczecinie i były prezes PTI.

Bąkowskiego (obecnie profesor) kierownikiem zespołu. Pracami projektantów kierował mgr Edward Kolbusz, programistami mgr Zdzisław Szyjewski (obaj obecnie są profesorami), a szkoleniem i organizowaniem współpracy z użytkownikami systemu zajmował się mgr Piotr Kuczera. Projekt powstawał przy współpracy pracowników

Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Szczecin, Komendy Wojewódzkiej MO oraz Oddziału PZU Szczecin – głównych zainteresowanych ewidencją pojazdów. Współpracujące organizacje były, poza Wydziałem Komunikacji, aktywnymi użytkownikami systemu REJESTR.

- Milicja w zakresie wyszukiwania pojazdów po identyfikatorze głównym (numer rejestracyjny) oraz innych identyfikatorach. Co miesiąc, na potrzeby milicji drukowane było pełne zestawienie pojazdów zarejestrowanych w UM Szczecin. Zestawienie to było materiałem, na podstawie którego oficer dyżurny udzielał radiowo informacji służbom operacyjnym działającym w terenie. Szczególnym przypadkiem było wyszukanie kilku pojazdów marki Mercedes poszukiwanych przez Interpol skradzionych w Berlinie Zachodnim. Wyszukiwanie po numerze silnika i numerze podwozia, a nawet kolorze lakieru pozwoliło na wyszukanie pojazdów zarejestrowanych w Szczecinie. Papierowa ewidencja pojazdów nie dawała takich możliwości. Funkcjonalność ta była szczególnie chętnie wykorzystywana przez użytkowników systemu, zwiększając możliwości działania służb.

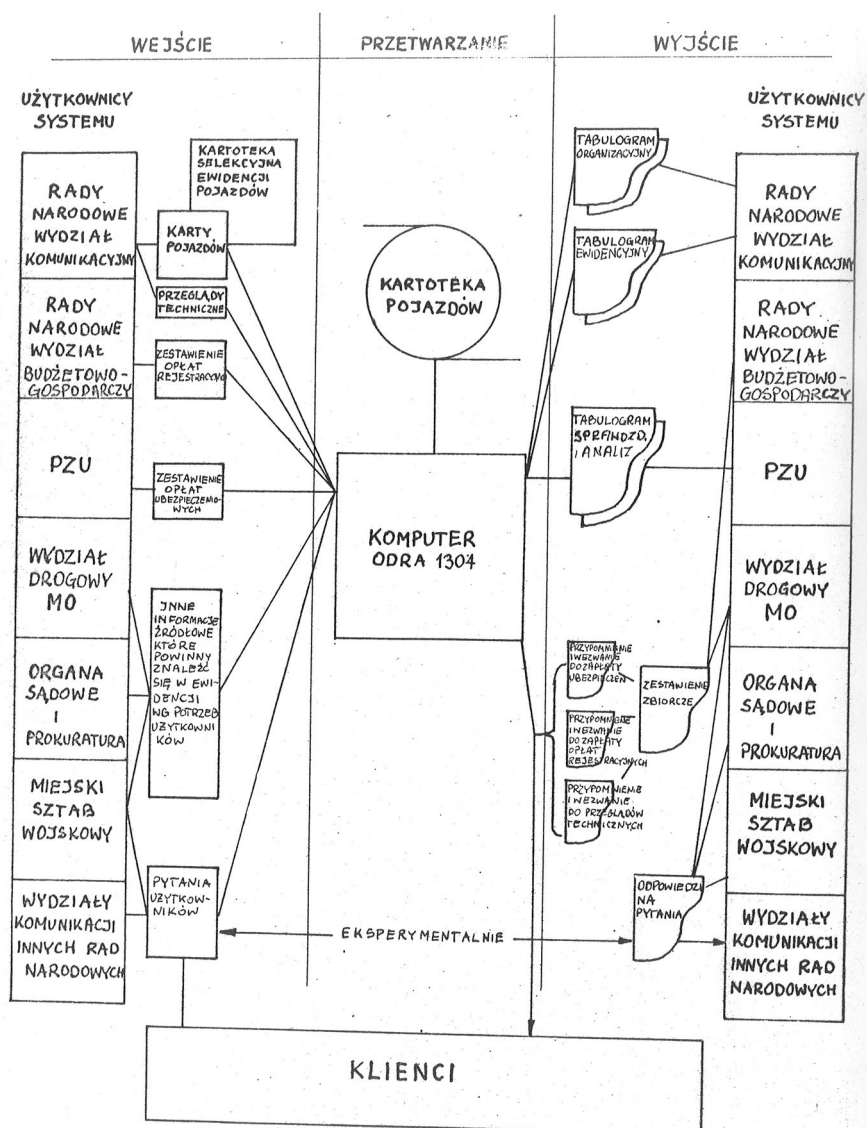
- Wydział Finansowy Urzędu Miasta, odpowiedzialny za ściągalność opłat drogowych, wykorzystywał ewidencje pojazdów w zakresie opłat za podatek drogowy. Właściciele pojazdów otrzymywali pocztą, w formie zaproszenia, wygenerowane komputerowo druki z wypisanymi informacjami i kwotami do zapłaty podatku drogowego. Urząd Pocztowy akceptował druki, ponieważ były kopiami oryginałów przelewów pocztowych. Niestety, z uwagi na stanowisko Poczty, nie udało się wdrożyć systemu kontroli ściągalności opłat.

- Powszechny Zakład Ubezpieczeń w zakresie statystyk i wyszukiwania w bazie pojazdów. Podjęto próbę komputerowej ewidencji opłat ubezpieczenia pojazdów, analogiczną do opłaty drogowej, która niestety zakończyła się niepowodzeniem z uwagi na projektowany w Warszawie przez pracownię informatyczną (ośrodek) PZU podobny podsystem.

- Inne wydziały Urzędu Miasta w zakresie statystyk zbiorczych z bazy pojazdów zarejestrowanych w interesujących dany wydział podziałach tematycznych oraz indywidualne wyszukiwanie informacji z bazy pojazdów.

Po dwóch latach eksploatacji systemu i doskonaleniu szczególnie oprogramowania oraz kart ewidencyjnych, Ministerstwo Komunikacji zezwoliło na zastosowanie systemu REJESTR w innych miastach w Polsce. Politechnika Szczecińska dokonała sprzedaży projektu i oprogramowania do dwóch miast. Członkowie zespołu udzielali pomocy i konsultacji w procesach wdrożeniowych. Po tych doświadczeniach, wdrożenie systemu REJESTR na terenie kraju Ministerstwo Komunikacji powierzyło Centralnemu Ośrodkowi Informatyki Drogowej. Ośrodek przez pewien czas korzystał z doradztwa i pomocy fachowej mgr Zdzisława Szyjewskiego. System przeniesiono na komputer większej mocy do Warszawy

i podjęto prace nad opracowaniem przez COID wersji centralnej ewidencji pojazdów. Mimo argumentacji zespołu Politechniki, że centralny system ewidencji przy dostępnej wówczas technologii nie ma szans na wdrożenie, prace trwały, ale zakończyły się niepowodzeniem. Propozycja budowy systemu rozproszonego zgłoszona przez zespół z Politechniki i chęć budowy takiego systemu nie została jednak przyjęta. Analizując obecnie dokumentację systemu REJESTR można zaobserwować nowatorskie i aktualne do dzisiaj rozwiązania i koncepcje, których realizacja była ograniczona jedynie dostępnymi możliwościami technologii.



Rys. 6.1. Ogólny model funkcjonalny systemu REJESTR.R^o

Ogólny model funkcjonalny systemu REJESTR (źródło: dokumentacja systemu)