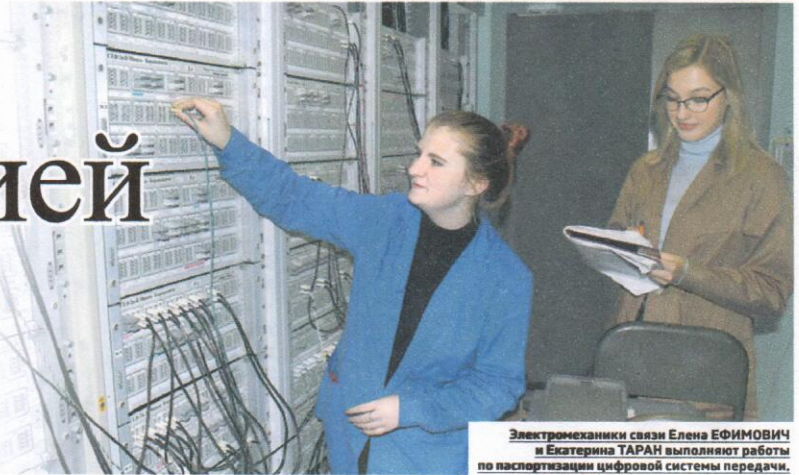


Связанные одной линией

В Минском отделении Белорусской железной дороги состоялся пресс-тур, приуроченный к полуторавековому юбилею четырех ее подразделений: железнодорожной станции Минск-Сортировочный, столичного локомотивного депо, дистанции пути и дистанции сигнализации и связи. Своим появлением они обязаны открытию линии Москва – Брест.



Электромеханики связи Елена ЕФИМОВИЧ и Екатерина ТАРАН выполняют работы по паспортизации цифровой системы передачи.

Окончание. Начало в № 46 «ТВ»

После посещения станции Минск-Сортировочный и локомотивного депо журналисты побывали в Минской дистанции пути. Сегодня это одно из крупнейших предприятий на белорусской магистрали. Ее работники обслуживают железнодорожные пути четырех направлений – на Оршу, Брест, Гудогай, Гомель – и столичного узла. Выполняют капитальный, средний, подъемочный ремонты главных, станционных путей развернутой длиной 823 км, а также более 1250 стрелочных переводов и 70 переездов. В ведении участка по ремонту искусственных сооружений – 85 мостов и 11 пешеходных подземных тоннелей.

Задача путейцев серьезная и важная: содержание всех элементов железнодорожного пути в технически исправном состоянии, своевременное выполнение предупредительных работ и устранения причин, вызывающих его неисправности, земляного полотна и искусственных сооружений, а также внедрение новейших технологий и передового опыта, максимальное использование производственных мощностей, машин и механизмов.

Но первостепенная цель дистанции пути, по словам руководителя предприятия Сергея Корика, – обеспечение безопасности движения поездов с установленными скоростями. К слову, максимально допустимые скорости движения пассажирских поездов на отдельных участках, обслуживаемых дистанцией, – до 140 км/час.

Дистанция располагает всей необходимой техникой: погрузочно-транспортными мотовозами, дрезинами с подъемным краном, универсальными путевыми машинами SVP, автоматрисами, машиной для замены шпал MRT, путевым моторным гайковертом, краном железнодорожным, машиной ВПРС и многим другим. Техника техникой, однако без высококвалифицированных кадров не обойтись. Именно этому аспекту на предприятии уделяется особое внимание.

По словам Сергея Корика, эффективным способом обеспечения безопасности движения поездов на Минской дистанции

пути является участковый метод производства ремонтных работ в «окно». За отведенное время все запланированное по обновлению инфраструктуры выполняется сотрудниками путевого хозяйства вместе с представителями смежных хозяйств. Это позволяет экономить финансовые ресурсы, а также выполнить целый комплекс работ – обновить путевое хозяйство и одновременно перевести его на новый тип рельсов. Данная технология производства внедрена и успешно применяется на Минской дистанции пути с 2013 года. В минувшем году с ее использованием выполнены работы на станции Минск-Сортировочный. В 2021-м на станции Шабаны впервые на белорусской магистрали заменены перекрестные стрелочные переводы на железобетонные брусьях, в которых было задействовано около 260 человек.

Завершающим, но не менее важным объектом, где побывали журналисты, стала столичная дистанция сигнализации и связи. 150 лет назад с вводом в эксплуатацию железной дороги на участке Смоленск – Минск – Брест была создана Минская дистанция телеграфа, которая обслуживала примитивные устройства сигнализации и связи в пределах станций Славное – Барановичи. Штат был скромный: электромеханик, электромонтер, обслуживающий сигнальные устройства, и один рабочий. Средством связи служил электромагнитный чернильный телеграф Морзе и коммутатор телефонной связи с местным питанием системы Гейслера на 100 номеров.

Время шло, технологии развивались. И сегодня предприятие является крупнейшей дистанцией сигнализации и связи на Белорусской железной дороге как по технической оснащенности, напряженности движения поездов, так и по численности работников.

Специалисты предприятия обслуживают более 1,1 тыс. км кабельных линий

магистральной связи, 400 км волоконно-оптических кабелей, почти 3 тыс. км кабеля СЦБ. В пределах дистанции эксплуатируются 19 цифровых АТС общей емкостью 11,7 тыс. номеров и 68 коммутаторов технологической связи, из которых 28 – цифровые.

Важнейшая функция предприятия – обеспечение надежного действия устройств железнодорожной автоматики, телемеханики и связи, что является одним из главных факторов безопасности движения поездов. С этой целью проводится постоянная работа по модернизации этих устройств.

– Замена старой координатной АТС на современную цифровую производства MERIDIAN, отличающуюся высокой надежностью и качеством, позволила обеспечить потребность в телефонных номерах предприятия Минского узла и организации железнодорожного транспорта, расположенные в Минском районе, – отметил начальник столичной дистанции сигнализации и связи Андрей Мех.

Новая АТС способна подключить до 10 тыс. абонентов, что дает возможность эксплуатировать ее без дополнительных затрат на расширение емкости. В настоящее время подключено более 4,3 тыс. абонентов предприятий железнодорожного транспорта и более 700 организаций, не входящих в состав белорусской магистрали.

Минская дистанция сигнализации и связи обеспечивает работу информационно-справочных систем – 63 платежно-справочных терминала, более 10 тыс. знакомест системы визуального информирования пассажиров «СВИП», порядка 180 билетопечатающих машин, 44 системы видеонаблюдения, обслуживает 31 пешеходный переход, оборудованный автоматическим оповещением пассажиров.

Предприятие одним из первых на дороге выполнило работы по укладке

волоконно-оптической линии связи и монтажу цифрового оборудования на участках Минск – Орша и Минск – Барановичи, что позволило улучшить качество каналов связи и скорость передачи данных. Внедрена система диспетчерской централизации «Неман». Кроме того, дистанция стала первой, где работает система микропроцессорной централизации типа ESA-11BC (станция Степанка), а также системы громкоговорящего оповещения на основе цифровых технологий. А внедрение микропроцессорной централизации «Днепр» белорусской разработки обеспечило более высокий уровень организации перевозочного процесса, безопасность движения поездов, сократило сбои технических средств, снизило эксплуатационные затраты.

Андрей Мех отмечает, что предприятие принимает участие в реализации многих значимых проектов государственного масштаба. Среди перспектив – участие в строительстве объекта «Организация скоростного пассажирского железнодорожного сообщения Минск – Городище – Китайский-Белорусский индустриальный парк «Великий камень» – Национальный аэропорт Минск».

Подводя итоги, отметим, что все четыре предприятия-юбилера, на которых побывали журналисты, за полтора века своего существования доказали, что способны выполнять поставленные задачи любой сложности, работая как единый механизм. Большое внимание здесь уделяется подготовке кадров, людям, которые трудятся целыми поколениями. Нынешний громкий юбилей – это не только повод подвести итоги, но и с оптимизмом смотреть в будущее нашей железной магистрали, которая всегда остается надежным партнером для всех своих клиентов.

Константин БАКУН, «ТВ»

Комплексное «окно» по замене стрелочного перевода и глухого пересечения.



Коллектив республиканского унитарного эксплуатационно-строительного предприятия «Днепр-Бугский водный путь» глубоко скорбит по поводу смерти начальника отдела путевых работ Владимира Феодосьевича ПЕКУНА и ветерана предприятия Валентины Емельяновны ПЕКУН и выражает глубокие соболезнования их родным и близким. Искренне разделяем Вашу скорбь по поводу невозможности утраты.