

бавой. В 1900–1917 гг. в пределах Белоруссии было построено еще 900 километров железнодорожных линий. Важнейшей из них, построенной в начале века, была линия Ново-Сокольники – Витебск – Орша – Жлобин. Она вступила в эксплуатацию в 1902 году. Однако в течение четырнадцати лет Жлобин не имел выхода на юг. Лишь в 1915-1916 гг. в разгар первой мировой войны царское правительство побеспокоилось о выходе этой станции из «тупика». От Жлобина линия была наспех продолжена через Калинковичи до Овруча. Таким образом, был, наконец, открыт прямой ход из Петербурга на Одессу.

Вместе с открытием многих железнодорожных линий на территории Белоруссии строились крупные мастерские по ремонту подвижного состава – паровозов и вагонов. В последней четверти XIX столетия мастерские и депо построены в Витебске, Гомеле, Минске, Молодечно, Пинске и на других станциях. В 1900 году работало 19 железнодорожных мастерских по ремонту подвижного состава. Вплоть до революции железнодорожная сеть Белоруссии в административном отношении была разрозненной. Так, участок Витебск – Полоцк принадлежал Риго-Орловской железной дороге. Направление Орша – Минск – Барановичи – Брест входило в состав Московско-Брестской железной дороги участок Ковель – Брест – в Киево-Брестскую железную дорогу. Линии Лунинец – Барановичи – Лида, Гомель – Лунинец – Брест принадлежали Полесским железным дорогам. Направление Гомель – Жлобин – Минск – Молодечно подчинялось Либаво-Роменской железной дороге.

Во время гражданской войны не только остановилось формирование сети железных дорог, но и было разрушено значительное количество участков Белорусской железной дороги, восстановление которых и строительство новых было возобновлено только в 1925 году. В 1926 году введен в эксплуатацию участок Орша – Лепель, в 1931 году – Кричев – Могилев – Осиповичи. Значительные работы по улучшению пути и искусственных сооружений выполнены в предвоенные годы на направлениях Смоленск – Минск, Гомель – Минск, Орша – Могилев – Жлобин и др.

В первой пятилетке подверглись коренной реконструкции Минский, Гомельский, Оршанский, Витебский и другие узлы. Увеличилась длина станционных путей. Это позволило формировать большегрузные и длинносоставные маршруты. Бывшие мастерские в Минске и Гомеле преобразованы в заводы. Так возникли Гомельский паровозовагоноремонтный завод имени М. И. Калинина и Минский вагоноремонтный завод имени А. Ф. Мясникова.

Важное значение для развития производительных сил Белоруссии, а также усиления транспортных связей республики с центральными районами РСФСР имела постройка линии Рославль – Кричев – Могилев – Осиповичи, получившая в после-

дующем выход через Слуцк на Барановичи. Это была самая крупная железнодорожная стройка на территории Белоруссии в годы первой пятилетки.

В 1930 году была окончена и сдана в эксплуатацию часть линии на участке Могилев – Осиповичи, а к 1 октября 1932 года было завершено строительство остальных участков Могилев – Кричев и Кричев – Рославль.

Связав воедино линии Бахмач – Минск, Жлобин – Могилев и Унеча – Орша, новостройка соединила восточные и западные районы Белоруссии, приблизив Белоруссию к Донбассу и Поволжью.

Рождение линии Рославль – Осиповичи стало и днем рождения трех крупных железнодорожных узлов в пределах Белоруссии: Кричев, Могилев, Осиповичи.

15 октября 1930 года были сданы в эксплуатацию железнодорожная линия Чернигов – Новобелица, а в 1927 году – Орша – Лепель. Этим самым значительно укрепились связи юго-западных и северо-западных районов страны.

В результате строительства новых линий и воссоединения западных областей общая длина железных дорог Белоруссии увеличилась с 3007 километров в 1933 году до 5743 километров в 1940 году.

В конце 1939 года на территории западных областей Белоруссии были созданы Брест-Литовская и Белостокская железные дороги. Еще раньше (1936 г.) в результате разукрупнения Московско-Белорусско-Балтийской дороги была образована Западная магистраль, а потом выделилась Белорусская железная дорога.

К началу Великой Отечественной войны общая протяженность железных дорог Белоруссии составляла 5,7 тыс. км. Во время войны был нанесен огромный ущерб, оккупанты уничтожили свыше 4 тыс. км пути, разрушили или вывезли в Германию 3,5 тысячи стрелочных переводов. Около 90 процентов жилого фонда железнодорожников было сожжено. Почти полностью были выведены из строя железнодорожные узлы Витебск, Минск, Гомель, Могилев, Орша, Полоцк, Барановичи и др.

В период с 1946 по 1950 годы железнодорожный транспорт республики восстановлен, и началось его коренное перевооружение и реконструкция. Основные усилия были направлены на развитие пути, локомотивного и пассажирского хозяйств, средств сигнализации и связи.

В послевоенные годы строительство новых участков на Белорусской железной дороге было связано со строительством таких гигантов индустрии, как Солигорский калийный комбинат, Березовская ГРЭС и Новополоцкий нефтеперерабатывающий завод.

Новый сложный период в развитии Белорусской железной дороги начался с распадом СССР. В условиях перехода к рыночной экономике и значительного падения объема перевозок перед железнодорожниками республики стали непростые за-

дачи по сохранению и развитию потенциала дороги и выполнению ответственных задач по перевозке грузов и пассажиров в новых условиях.

В настоящее время Белорусская железная дорога является непосредственно подчиненным Правительству Республики Беларусь государственным комплексным объединением, структура которого

изображена на рисунке 2. В состав Белорусской дороги входят отделения железной дороги, промышленные, строительные, автотранспортные, научно-исследовательские, проектно-конструкторские, технологические, снабженческие, торговые и другие предприятия, организации, а также учреждения образования, здравоохранения и культуры.



Рисунок 2 – Структура Белорусской железной дороги

Правовые, экономические и организационные основы деятельности железнодорожного транспорта Республики Беларусь, его взаимоотношения с республиканскими органами государственного управления, местными исполнительными и распорядительными органами, потребителями работ и услуг железнодорожного транспорта регламентированы в Законе Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте», вступившем в силу 1 июля 1999 года.

В составе Белорусской железной дороги действует шесть отделений: Минское, Барановичское, Брестское, Гомельское, Могилевское и Витебское, объединяющих 159 отраслевых хозяйств, из них 21 железнодорожный узел, 17 локомотивных депо, 12 вагонных депо, 20 дистанций пути, 13 дистанций сигнализации и связи, 7 дистанций электроснабжения и другие подразделения, на которых работают более 100 тыс. человек.

Инженерные кадры дороги готовит Белорусский государственный университет транспорта (до

1993 года БИИЖТ), основанный в 1953 году. Он является ведущим учебным и научно-исследовательским заведением транспортного и строительного комплексов республики. В составе дороги находятся Брестский, Гомельский и Оршанский техникумы железнодорожного транспорта, а также учебные центры по подготовке, переподготовке и повышению квалификации кадров.

Белорусская железная дорога была и остается одной из наиболее технически оснащенных среди железных дорог стран СНГ. В настоящее время ее технические характеристики следующие:

- эксплуатационная длина дороги – 5512,2 км;
 - протяженность однопутных участков – 3867,2 км;
 - протяженность двухпутных участков – 1640,4 км.
- Развернутая длина:
- главных путей – 7298,4 км;
 - станционных путей – 3657,3 км;
 - приемо-отправочных путей – 1711,3 км.

Общее количество поездов – 1474 шт., в том числе оборудованных автоматикой – 1188 шт.

Общая протяженность электрифицированных линий – 874,1 км, в том числе:

- на переменном токе – 847,5 км;
- на постоянном токе – 26,6 км.

Протяженность линий, оборудованных:

- диспетчерской централизацией – 3229,7 км;
- автоблокировкой – 3698,1 км;
- полуавтоматической блокировкой – 1891 км.

Общее количество сортировочных горок – 36 шт., в том числе:

- автоматизированных – 2 шт.;
- механизированных – 6 шт.

Протяженность магистральных линий связи – 8779,5 км, в том числе:

- кабельных линий связи – 6780,6 км,
- воздушных линий связи – 1998,9 км.

Одним из приоритетных направлений интеграции Белорусской железной дороги в общеевропейскую транспортную сеть является ее участие в деятельности международных транспортных организаций.

В рамках межправительственной организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), членом которой Белорусская железная дорога является с 1992 года, разрабатываются конкретные меры, предусматривающие улучшение организации международных железнодорожных перевозок, решение эксплуатационных, технических и экологических аспектов железнодорожного транспорта, а также формируются общие принципы транспортной политики, включая комбинированные перевозки между странами Европы и Азии, принципы сближения транспортного права, применяемого в международном пассажирском и грузовом сообщениях.

В рамках организации Форум Трейн Европ (ФТЕ), членом которой Белорусская железная дорога является с 1995 года, важнейшей задачей деятельности дороги является дальнейшая гармонизация процесса планирования перевозок в международном пассажирском сообщении.

Важным приоритетом является сотрудничество с Международным Союзом железных дорог (МСЖД). Заключение в 1993 году договора между Белорусской железной дорогой и Международным Союзом железных дорог явилось правовой основой для активизации деятельности дороги в этой международной организации.

Углубление сотрудничества с железнодорожными администрациями России и других государств-участников СНГ и стран Балтии осуществляется в рамках Совета по железнодорожному транспорту, который создан решением Совета Глав правительств в 1992 году и обеспечивает координацию работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне. Благодаря плодотворной деятельности Совета, а также железнодорожных администраций государств-участников

СНГ сохранено и развивается общее информационное пространство, проводится согласованная тарифная политика, в основном создана нормативно-правовая база организации перевозок и использования подвижного состава в межгосударственном сообщении.

Являясь членом Координационного Совета по Транссибирским перевозкам с 1997 года, Белорусская железная дорога вносит весомый вклад в создание согласованных условий перевозок грузов с использованием Транссибирской магистрали в сообщении Азия – Европа, совершенствование технологий вышеуказанных перевозок, проведение согласованной тарифной политики.

Развивается и углубляется также сотрудничество на двухсторонней основе в рамках действующих межправительственных Соглашений о сотрудничестве и координации деятельности железнодорожного транспорта, а также пограничных Соглашений по железнодорожному транспорту с Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Российской Федерацией, Украиной и Республикой Польша.

Важное значение Белорусская железная дорога придает сотрудничеству с железнодорожными администрациями по развитию инфраструктуры и совершенствованию международных железнодорожных перевозок по транспортным коридорам № 2 и 9, показанным на рисунке 3.

Основу хозяйственной деятельности в формировании доходов Белорусской железной дороги составляют грузовые и пассажирские перевозки.

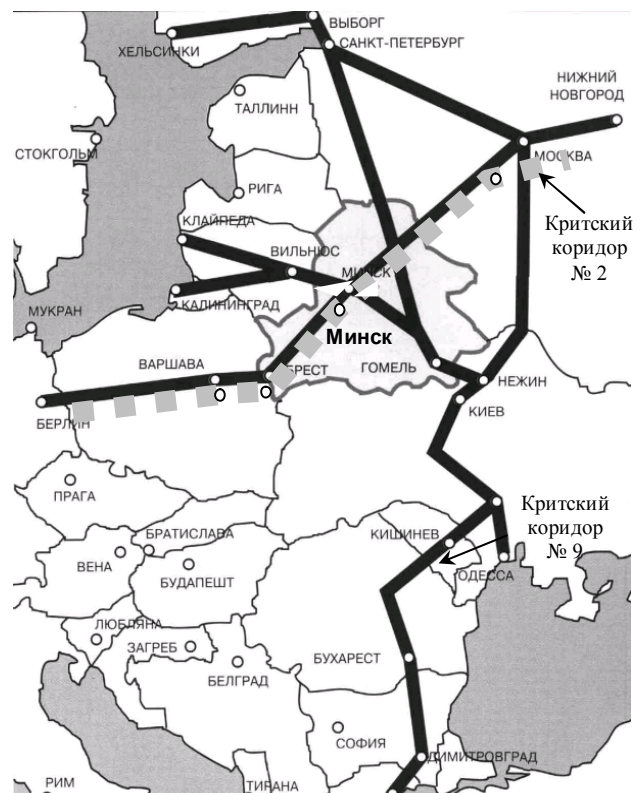


Рисунок 3 – Схема транспортных коридоров

Как следует из диаграммы (рисунок 4), железнодорожный транспорт является доминирующим в транспортном комплексе Республики Беларусь.

Основные объемы экспорта грузов из Беларуси складываются за счет продуктов нефтепереработки, химических и минеральных удобрений, строительных и лесных грузов, черных металлов, продукции машиностроения.

В зависимости от расположения грузообразующих регионов и потребителей основные транспортные потоки, как следует из рисунка 5, проходят в направлении на восток – в Россию и страны Азиатского региона, на север – в порты Балтийского моря, на запад – в страны Европы, на юг – в страны Черноморского региона.

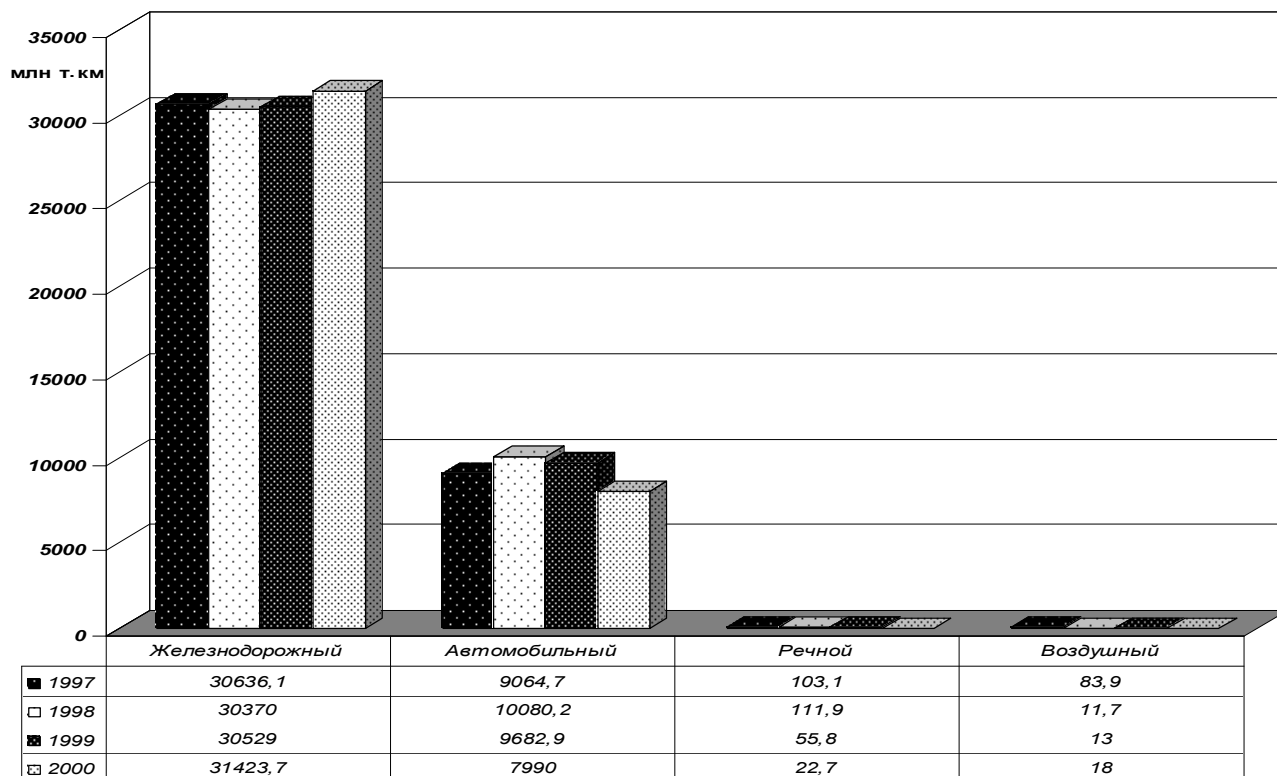


Рисунок 4 – Грузооборот по видам транспорта

Особенность Белорусской железной дороги определяется тем, что дорога расположена на стыке разной ширины колеи, являясь при этом связующим звеном между странами СНГ и Западной Европы.

Для обеспечения всего комплекса транспортных услуг дорога располагает на пограничных переходах необходимыми устройствами, способными переработать всю номенклатуру перевозимых грузов, включая перелив сжиженных газов на станциях Мотыкалы и Свислочь.

Основные перегрузочные мощности расположены в Брестском железнодорожном узле. Через Брест в 70 стран мира идут уголь и железная руда, сталь, цветные металлы и пиломатериалы, зерно, жидкие химические грузы, минеральные удобрения, автомобили, замороженный груз, пакетированный груз на поддонах, в контейнерах, светлые нефтепродукты.

На станции Гродно оказываются услуги по перегрузу экспортно-импортных грузов из вагонов колеи 1520 мм в вагоны колеи 1435 мм и обратно. На городской товарной станции Аульс (г. Гродно), на станциях Брузги и Лососно сосредоточены перегрузочные мощности, позволяющие производить

перегруз различных тяжеловесных грузов и контейнеров кранами грузоподъемностью 10–50 тонн, тарно-штучных грузов малогабаритными дизельными погрузчиками. Непосредственно на станции Аульс производится прием различных грузов с автомобильного транспорта и погрузка их в вагоны и контейнеры назначением в страны СНГ и другие страны мира.

Большое внимание Белорусской железной дорогой уделяется не только техническому оснащению терминалов, но и совершенствованию существующих услуг, оказываемых грузовладельцам с целью организации доставки грузов по принципу «от двери – до двери». Уже сегодня на большинстве терминалов доставка грузов осуществляется автотранспортом железной дороги по принципу «железнодорожная станция – склад получателя» и наоборот. На таких терминалах, как Барановичи, Колядичи, Степянка применяется система полного комплексного обслуживания клиентов, включающая в себя не только все железнодорожные операции по отправлению или выдаче груза, доставку его автотранспортом железной дороги, но и выполнение таможенного оформления грузов, при-

чем для получения или отправления груза клиенту не надо приезжать на станцию. В целях расширения комплекса услуг, оказываемых клиентам, открыт ряд таможенных складов временного хранения грузов на станциях Степянка (Минск), Брест-Северный, Гомель, Барановичи-Центральные и других.

Много внимания дорогой уделяется контейнерным перевозкам как транзитным, так и экспортно-импортным, внутриреспубликанским. На станциях

дороги имеется 15 контейнерных терминалов по переработке крупнотоннажных контейнеров, семь из которых – Барановичи-Центральные, Брест-Северный, Витебск, Колядичи (Минск), Лида, Пинск, Орша-Восточная – имеют обустройства для переработки не только 20-футовых, но и 40-футовых контейнеров, а также 29 терминалов по переработке среднетоннажных контейнеров (3- и 5-тонных).



Рисунок 5 – Схема основных грузообразующих регионов и транспортных потоков

Дорога располагает большим парком крупнотоннажных и среднетоннажных контейнеров для максимального удовлетворения потребностей грузоотправителей республики в контейнерных перевозках. Кроме того, контейнеры предоставляются иностранным фирмам для осуществления перевозок грузов из стран Европы в страны СНГ транзитом по Белорусской железной дороге. Самое тесное сотрудничество в этом направлении дорога поддерживает с фирмами «Интерконтейнер-Интерфриго», «Трансрейл», «Миртранс» и др.

На базе вагонного депо Осиповичи создана современная база по капитальному ремонту контейнеров.

Белорусская железная дорога активно сотрудничает с железными дорогами России, Польши,

Германии, Литвы в реализации ряда проектов по организации перевозок грузов специализированными контейнерными и грузовыми поездами, следующими по специальным утвержденным графикам, со значительным сокращением сроков доставки, с соответствующим техническим и информационным обеспечением. Пропуск демонстрационного ускоренного поезда в направлении Находка – Москва – Брест за 8 суток 21 час со скоростью 150 км/сут. доказывает на практике конкурентоспособность перевозок железнодорожным транспортом из стран Азиатско-тихоокеанского региона в Европу.

В феврале-марте 2001 года японским грузоотправителем осуществлена опытная перевозка че-

тырех 40-футовых контейнеров с грузом из Японии в Германию. От порта Восточный по дорогам России и Беларуси до госграницы с ПКП на расстоянии 10,5 тыс. км контейнеры проследовали за 12 суток, чем железнодорожники России и Беларуси не на словах, а на практике подтвердили возможность доставки одиночных контейнеров в максимально короткие сроки.

При осуществлении перевозок грузов из Японии, Южной Кореи и морских портов Китая с использованием Транссибирского маршрута скорость доставки такими поездами значительно выше, чем морским путем через Индийский океан.

Хорошим примером на рынке транспортных услуг могут служить:

- специализированный контейнерный поезд Берлин – Минск – Москва «Восточный ветер», курсирующий регулярно с 1997 года, который в перспективе может быть продлен до Алма-Аты и Находки;

- челночный поезд Германия – Польша – Беларусь – Россия «Россия-экспресс», курсирующий с 1 сентября 1999 года ежедневно; с 20 февраля 2001 года по маршруту порты Роттердам – Бремерхафен – Брест – Бекасово начал курсировать контейнерный поезд «Содружество».

Наработан опыт перевозок рефрижераторных контейнеров организованными поездами Роттердам – Берлин – Варшава – Минск – Москва.

Совместно с российскими и литовскими железными дорогами ведутся работы по организации перевозок контейнеров из Скандинавских стран контейнерными поездами Клайпеда – Вильнюс – Минск – Москва. Важнейшим остается вопрос организации перевозок автопоездов и полуприцепов на специализированных платформах по маршруту Малашевичи – Брест – Москва.

В целях ускорения обработки организованных поездов и обеспечения возможности предварительного согласования режима таможенного контроля грузов в Брестском железнодорожном узле внедрена система приема предварительной информации от экспедиторов и от сдающей железнодорожной станции польских железных дорог, а также организован перевод перевозочных, передаточных и сопроводительных документов с помощью средств вычислительной техники. Это позволяет сократить вдвое время на оформление документов.

Со 2 сентября 1999 года Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь введен в действие упрощенный порядок таможенного оформления грузов, следующих организованными поездами «Россия-экспресс» и «Восточный ветер». Этот порядок предусматривает применение краткой формы документа контроля доставки (ДКД). В сентябре 1999 года с Проматомнадзором, Государственным таможенным комитетом решен вопрос о

снятии ограничений на перевозку транзитов по территории Республики Беларусь сильнодействующих ядовитых и отравляющих веществ.

Внедрено Положение о совместной поддержке транзитных перевозок грузов организованными поездами. Разработано новое Положение о складах временного хранения, позволяющее увеличить сроки хранения на складах грузов до 6 месяцев, их переработку в режиме реэкспорта, перевалку с одного вида транспорта на другой.

В первом полугодии 2001 года предусмотрены разработка и введение в действие Положения о свободных складах, которое позволит открыть консигнационные склады на территориях станций с выполнением операций по комиссионной продаже товаров, хранению их и другие операции. Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 11.01.2001 № 33 одобрена Программа развития транзитных перевозок грузов и пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь до 2005 года, которой предусмотрены:

- разработка и внедрение в 2001 году упрощенного порядка выполнения таможенных процедур для транзитных грузов, следующих из третьих в третьи страны, исключаящего необоснованный таможенный досмотр;

- внесение изменений в Таможенный кодекс Республики Беларусь, касающихся упрощения процедуры таможенного оформления грузов;

- разработка Закона Республики Беларусь «О смешанных (комбинированных) перевозках» и Положения о таможенном оформлении при комбинированных перевозках автотранспортных средств железнодорожным транспортом;

- совершенствование системы информационного обеспечения экспедиторских организаций, грузоотправителей и грузополучателей при осуществлении транзитных перевозок грузов и др.

Гостаможней совместно с Белорусской железной дорогой разработано Положение о проведении таможенного контроля в отношении транзитных товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом. На дороге введены новые технологии по обеспечению сохранности перевозимых грузов, которые позволили практически избежать несохранных перевозок.

Важное место в удовлетворении потребностей населения Республики Беларусь и большое социальное значение имеют пассажирские перевозки. В последние годы наметился рост объемов перевозок пассажиров. Если в 1996 году было перевезено 134 млн. пассажиров, а пассажирооборот составил 11,6 млрд. пассажиро-километров, то в 2000 году – более 168 млн пассажиров, а пассажирооборот – 17,8 млрд пассажиро-километров. Рост достигнут за счет увеличения перевозок в пригородном и мест-

ном сообщениях. Наметилась тенденция увеличения перевозок в прямом сообщении. Значительный рост перевозок в пригородном и местном сообщениях обусловлен низкой стоимостью проезда и отменой многих автобусных маршрутов между населенными пунктами республики.

Значительно возрастающие объемы перевозок обеспечивает пассажирское хозяйство дороги, в которое входят:

- четыре пассажирских участка, расположенных в городах Барановичи, Гомель, Могилев, Витебск;
- три отдела по организации пассажирских перевозок в городах Минск, Брест, Гомель;
- Минский и Брестский вагонные участки;
- дорожное и девять линейных бюро по распределению и использованию мест в пассажирских поездах.

На дороге функционирует 21 железнодорожный вокзал, среди которых четыре внеклассных. В 2000 году принят в эксплуатацию пусковой комплекс Минского железнодорожного вокзала, построенный с учетом передовых строительных технологий, оборудованный современными информационно-справочными системами оповещения пассажиров о прибытии поездов, видеонаблюдением. Продажа билетов полностью автоматизирована и осуществляется через АСУ «Экспресс-2».

Дорогой выполняются значительные перевозки пассажиров в международном сообщении. Спальные вагоны курсируют в сообщениях Минск – Берлин, Минск – Прага, Минск – Кёльн, Минск – Варшава, Минск – Варна, Минск – Будапешт, Минск – София.

Для обеспечения перевозочного процесса ключевое значение имеет техническое состояние и оснащенность локомотивного хозяйства. Отсутствие достаточного количества финансовых средств на обновление парка локомотивов поставило новые сложные задачи по созданию на дороге в короткий срок крупных предприятий по капитальному ремонту подвижного состава, совершенствованию ремонтных баз, внедрению прогрессивных технологий ремонта деталей. За короткий срок были созданы мощные, оснащенные современным оборудованием и технологиями предприятия по ремонту дизель-поездов в депо Лида и электропоездов в депо Барановичи.

В первой половине 90-х годов в целях обеспечения потребностей крупных областных центров в перевозках возрастающего пассажиропотока специалистами дороги совместно с Рижским вагоностроительным заводом был реализован технический проект по изготовлению десятивагонного поезда на базе серийных прицепных вагонов. В качестве тяговых единиц использовались отдельные модернизированные секции тепловозов, оставленные от эксплуатации из-за снижения объема грузовых перевозок.

Первые дизель-поезда ДРБ1 с 1994 году начали курсировать на Витебском отделении дороги. Впоследствии аналогичные заказы были размещены на Демиковском машиностроительном заводе в России, в настоящее время 10 составов ДДБ1 успешно работают на Витебском и Могилевском отделениях.

В локомотивном хозяйстве дороги освоены и выполняются все виды текущего и капитального ремонтов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава всех серий и модификаций.

Ежегодно в хозяйстве внедряются прогрессивные технологии, осваиваются новые технологические процессы и выпуск новой продукции. Так, в 2000 году в депо Молодечно и Барановичи внедрены комплексы по наплавке колесных центров и ступиц колесных пар в среде защитных газов, в депо Лунинец освоена технология восстановления кислотных аккумуляторных батарей, в депо Витебск освоен средний ремонт главных генераторов ГПЗ11Б, в депо Полоцк освоены процессы восстановления и изготовления секций якорных обмоток и уравнительных соединений тяговых электродвигателей ЭД118, ТЕ006, НБ-418, ЭД108, главных генераторов тепловозов 2ТЭ10, ТЭП60, а также капремонт электродвигателей постоянного тока, освоена перемотка катушек электрических аппаратов, применяемых на локомотивах. В настоящее время хозяйство имеет возможность осуществлять все виды ремонта тягового подвижного состава для железных дорог и нетранспортных предприятий стран СНГ и Балтии.

Безопасность перевозочного процесса во многом определяется техническим состоянием вагонного хозяйства. На Белорусской железной дороге для технического обслуживания грузовых вагонов в поездах, производства плановых видов ремонта вагонов и подготовки их к перевозкам имеется 12 вагонных депо, 2 промывочно-пропарочные станции и 34 пункта технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов. При этом в вагонных депо производится ремонт грузовых вагонов всех типов, рефрижераторного подвижного состава и контейнеров различной грузоподъемности.

Обеспечение высокого уровня безопасности движения при повышении скорости движения поездов, создание промышленностью новых типов вагонов потребовали внедрения новых технологий ремонта вагонов, основанных на широком применении средств диагностики для выявления дефектов и определения технологического состояния узлов вагонов, использования современных машин и механизмов, позволяющих обеспечивать высокое качество работ. Это достигалось в большинстве случаев реконструкцией цехов и участков, а также вагонных депо в целом. Сегодня вагонные депо дороги – высокомеханизированные предприятия, оснащенные современным оборудованием, позволяющим решать все задачи, возникающие при вос-

становлении работоспособности вагонов. При этом имеющаяся вагоноремонтная база позволяет производить не только деповский и капитальный ремонт вагонов всех типов, но и их модернизацию.

Переход к принципиально новой системе ремонта подвижного состава, основанной на оценке его технического состояния по критериям прочности и надежности, даст возможность наиболее полно использовать его технический ресурс. Решение этой проблемы возложено на Научно-исследовательскую лабораторию «Технические и технологические оценки ресурса единиц подвижного состава», созданную на базе Белорусского государственного университета транспорта.

Оснащенность Белорусской железной дороги современными средствами автоматики, телемеханики, связи и вычислительной техники является одним из решающих факторов в обеспечении безопасности движения поездов.

В настоящее время на Белорусской железной дороге в электрическую централизацию включено 99 % стрелок и сигналов на станциях. Устройствами интервального регулирования движения поездов на перегонах оборудовано около 70 % от общей протяженности дороги. Все линии дороги оборудованы устройствами поездной радиосвязи. Всю эту сложную многообразную технику обслуживают и содержат в исправном состоянии коллективы 13 дистанций сигнализации и связи. На дороге ведется планомерное внедрение новых технических средств и замена устаревших. Разработана и внедряется диспетчерская централизация «Неман», которая прошла полный комплекс испытаний в аккредитованной в Госстандарте РБ лаборатории «Безопасность и ЭМС технических средств» при БелГУТе.

Большое внимание на дороге уделяется переоснащению железнодорожных узлов цифровыми автоматическими телефонными станциями. На всех дистанциях сигнализации и связи ведется активная работа по внедрению автоматизированных рабочих мест диспетчеров, телеграфистов, ремонтно-технологических участков, групп технической документации.

В ближайшей перспективе служба сигнализации и связи планирует дальнейшую работу по модернизации выработавших свой ресурс, физически и морально устаревших систем интервального регулирования движения поездов как на станциях, так и на перегонах, каблированию линий связи, прокладке волоконно-оптических линий связи, замене устаревших АТС, внедрению новых микропроцессорных систем железнодорожной автоматики и телемеханики.

Разработана и утверждена программа строительства волоконно-оптических линий связи на дороге на период до 2010 года. На первом этапе запланировано их строительство на участке Ор-

ша – граница с Российской Федерацией. В дальнейшем до 2004 года планируется закончить строительство волоконно-оптических линий на участке Орша – Брест.

Хозяйство электроснабжения дороги объединяет семь дистанций: Минскую, Барановичскую, Брестскую, Гомельскую, Могилевскую, Витебскую и Оршанскую. Две из них – Витебская и Гомельская обслуживают неэлектрифицированные участки железной дороги.

Основными направлениями в развитии хозяйства электроснабжения являются: освоение современного оборудования и технологий, организация выпуска импортруемой продукции на предприятиях дороги и республики, модернизация устаревшего оборудования на линиях и подстанциях, внедрение новейшей аппаратуры диагностики электротехнического оборудования, кабельных линий и контактной сети.

Работа всех подразделений хозяйства электроснабжения направлена на внедрение энергоэффективных технологий и новейших технических устройств: применение светильников с большим световым потоком и повышенным сроком службы, перевод узлов с напряжения 6 кВ на напряжение 10 кВ, автоматическое управление освещением промежуточных станций и переездов в зависимости от времени суток, модернизация изношенного оборудования трансформаторных и тяговых подстанций. Важнейшее значение придается воплощению в жизнь разработанной концепции информатизации в хозяйстве электроснабжения.

В соответствии с программой развития хозяйства приобретен новый вагон-лаборатория контактной сети, оснащенный современной телеметрической аппаратурой на базе микропроцессорной техники, отвечающей требованиям сегодняшнего дня. Ввод в эксплуатацию данного вагона-лаборатории позволит значительно ускорить процесс обработки информации, полученной после объездов контактной сети, улучшить эксплуатационную деятельность.

Одним из важных хозяйств, от которого во многом зависит работоспособность всей железной дороги, является путевое. Путевое хозяйство Белорусской магистрали – это 12 тыс. км железнодорожных путей, из которых около 7,3 тыс. км – главные пути, 13,2 тыс. стрелочных переводов, 1858 мостов и путепроводов, 1458 железнодорожных переездов. На железобетонные шпалы уложено 74,7 % главных путей. Кроме того, на 53 % уложены рельсовые плети длиной 800 м и более. Содержание путевого хозяйства и его ремонт обеспечивают 20 дистанций пути, 7 путевых машинных станций, опытный завод путевых машин, рельсосварочный поезд, шпалопропиточный завод, балластный карьер, авторемонтные мастерские.

От состояния путевого хозяйства, мощности его обустройств в значительной степени зависят про-

пускная способность дороги, безопасность движения поездов и допускаемые скорости движения поездов. Ежегодно на дороге производятся капитальный ремонт путей в объеме 100–150 км, средний ремонт в объеме 500 км, а также замена 500 стрелочных переводов. В путевом хозяйстве успешно реализуется программа импортозамещения. Это позволило с 1991 года на предприятиях республики организовать производство деревянных и железобетонных шпал, большинство элементов скреплений, некоторые машины и механизмы с перспективой полного обеспечения потребностей дороги в этих материалах. Готовится к запуску линия по производству железобетонных брусьев для стрелочных переводов.

В течение 1995 – 1999 годов дорогой приобретено 14 современных высокопроизводительных путевых машин австрийской фирмы «Плассер и Тойрер», а также средства малой механизации ряда других зарубежных фирм. Этой современной техникой были дооснащены имеющиеся на дороге комплексы путевых машин, что позволило существенно усовершенствовать технологию производства работ, прежде всего в части ресурсосбережения, повышения качества работ и обеспечения безопасности движения поездов.

Железнодорожная магистраль на участке Брест – Минск – Осинówka является важным звеном транспортного коридора № 2 Берлин – Варшава – Минск – Москва, по которому в недалекой перспективе планируется организация движения пассажирских поездов со скоростью до 160 км/ч. С этой целью на дороге переустраиваются станции с выносом при необходимости горловин из кривых, капитально ремонтируется железнодорожный путь, искусственные сооружения,

земляное полотно, укладываются стрелочные переводы, позволяющие реализовать скорости движения поездов до 160 км/ч.

Коллективу Белорусской железной дороги предстоит еще решать много сложнейших вопросов. Но приоритетными остаются такие, как обеспечение безопасности движения поездов, повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта, проведение гибкой тарифно-финансовой политики, улучшение условий труда. Дальнейший рост эффективности работы отрасли в новых условиях требует внедрения современных информационных технологий, технических средств, а также усиления внимания к сокращению затрат на перевозку, ресурсосбережению.

В ближайшей перспективе планируется продолжить обновление существующей материально-технической базы и создание новой научно-производственной базы для апробации результатов научных исследований в производственных условиях и их быстрого внедрения.

Белорусская железная дорога предпринимает последовательные шаги для дальнейшей интеграции в общеевропейскую транспортную сеть путем активного участия в деятельности международных транспортных организаций, подписания двух- и многосторонних соглашений по вопросам функционирования железнодорожного транспорта, а также придает важное значение взаимовыгодному сотрудничеству по обеспечению международных перевозок. Только благодаря такому сотрудничеству с железнодорожными администрациями государств-участников Содружества Независимых Государств, других зарубежных стран, а также со всеми партнерами по перевозочному процессу можно рассчитывать на успешные результаты в работе.

Получено 26.10.2001

V. G. Rahmanko. Stages of becoming and development the Byelorussian railway.

The basic stages of becoming and prospect of development of the Byelorussian Railway are considered, characteristics and a modern condition of its basic departments are described.