

Зв'язок, як повітря: доки якісний, доти непомітний

16 листопада зв'язківці відзначатимуть професійне свято – День працівників радіо, телебачення та зв'язку України. Зв'язок відіграє одну з головних функцій у забезпеченні стабільної роботи залізниці. Про сучасний стан справ у цьому господарстві магістралі розповідає провідний інженер-технолог служби сигналізації та зв'язку Оксана БУДНИК

– Оксано Іванівно, чим сьогодні є зв'язок для залізниці?

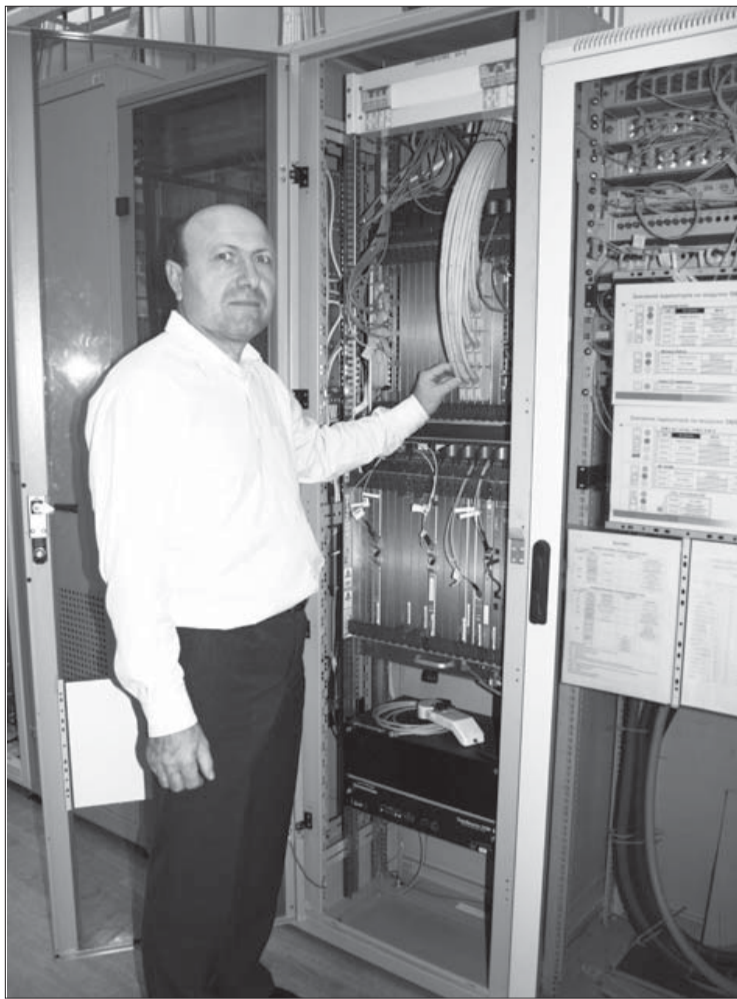
– За своєю важливістю зв'язок можна порівняти з повітрям, якого ніхто не помічає, проте, яке є життєво необхідним для кожного з нас. Що таке залізничний зв'язок? Якщо дуже коротко, то це – телекомунікаційні мережі та системи зв'язку – один зі складників інфраструктури транспортно-дорожнього комплексу. Вони відіграють важливу роль у плануванні, керуванні та здійсненні контролю за експлуатацією транспорту.

На сьогодні пріоритетним завданням підрозділів зв'язку, а їх на залізниці одинадцять, є гарантування безпеки руху в усіх підрозділах транспортно-дорожнього комплексу, його безаварійної роботи та надання різноманітних телекомунікаційних послуг.

У нас експлуатується широко розгалужена первинна мережа зв'язку, на основі якої функціонує автоматичний та ручний телефонний і телеграфний зв'язок, інформаційна мережа передачі даних, мережа радіозв'язку. Діють технологічні системи зв'язку, системи технічного нагляду та автоматичного контролю рухомого складу під час руху поїзда.

– Скільки ж кілометрів ліній зв'язку обслуговують підрозділи служби?

– На сьогодні експлуатується 6043,9 км магістральних і місцевих ліній. Із них 2794,5 км повітряних та 3267,8 км кабельних ліній зв'язку, в т.ч. 307,3 км волоконно-оптичних. На основних магістральних напрямках працюють одно- та двокабельні лінії зв'язку, які будувались в 60-80-х роках минулого століття. А на дільниці Львів-Здолбунів експлуатується німецький трофейний кабель 1942 р. побудови. Якщо врахувати, що термін експлуатації кабельних ліній зв'язку складає 25 років, то свій ресурс вони перевищили уже в 2,5 рази. А повітряні лінії зв'язку 1930-1966 рр. побудови потребують термінової заміни. Їхній робочий стан підтримується виключно за рахунок матеріалів з демонтажу ліній, які кабельовано. Лампове обладнання, встановлене на цих лініях, вже давно зняте з виробництва. Дуже важко обслуговувати це обладнання, а ще



тяжче підтримувати його в робочому стані.

Слід зазначити, що потреби залізниці в об'ємі, швидкості та якості зв'язку постійно зростають, тому прийнято рішення про будівництво волоконно-оптичних ліній, що в свою чергу значно розширить можливості та покращить якість зв'язку. Перші волоконно-оптичні лінії зв'язку на залізниці були побудовані ще у 2000 р. на напрямку Івано-Франківськ-Гута та у 2001-2003 рр. на дільниці Рівне-Ківерці-Луцьк-Ковель.

До речі, наші зв'язківці першими в мережі залізниць України побудували та почали експлуатувати цифрову транспортну мережу оперативно-технологічного зв'язку на основі мідних кабелів та обладнання мультимплексора гнучкого типу ІКМ 4x30 на дільниці Батьово-Королево-Дяково. На заміну старим громіздким комутаторам КАСС-6, КАСС-22, добре знайомих черговим по станції, на всіх станціях цього напрямку встановлено цифрові пульти розміром трохи більше за телефонний апарат.

Для забезпечення зв'язку та передачі даних на напрямках Підволочиськ-Тернопіль-Красне-Львів-Мостиська-2, Львів-Стрий-Івано-Франківськ-Коломия-Чернівці, Воловець-Мукачєво-Чоп-Ужгород спільно з ТзОВ "Євротранстелеком"

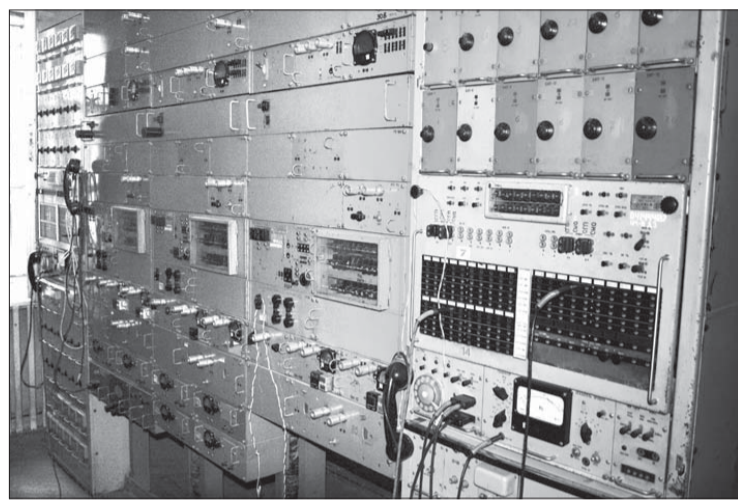
прокладено волоконно-оптичну лінію зв'язку та побудовано цифрову транспортну мережу.

– Скільки телефонних станцій експлуатується сьогодні на залізниці?

– Для забезпечення потреб загально-технологічного зв'язку діє 139 автоматичних телефонних станцій монтованою ємністю 46704 номери і задіяною – 21749 номерів, з яких 23 є цифровими і відповідають найсучаснішим вимогам. Будівництво цифрових мереж та створення цифрових комутаційних вузлів на вантажних станціях та великих залізничних вузлах дало можливість використати існуючі кабельні мережі для "підтягування" лінійних станцій і забезпечення їх всіма видами зв'язку.

Експлуатація цифрових АТС на залізниці розпочалась у 1999 році зі станції Коломия, Чернівці, Ужгород, Ковель, Мукачєво. А 24 грудня 2003 р. введено в дію АТС Львівського залізничного вузла. Після Львова заміна АТС не закінчилась. 2006-2007 рр. замінено станції в Тернополі, Стрию, Самборі, у 2008 – у Здолбуніві, у 2009 – у Рівному.

Ці станції не лише забезпечують технологічний зв'язок, а й надають широкий спектр телекомунікаційних послуг. Напевно, не всі знають, що залізниця є опера-



тором у сфері телекомунікацій і її включено до єдиного реєстру операторів зв'язку України. Отримані ліцензії на здійснення діяльності в сфері телекомунікацій та дозволи на використання номерного ресурсу відкрили можливість надавати абонентам послуги місцевого й міжміського телефонного зв'язку, здавати в оренду тракти і канали аналогових і цифрових мереж на території семи областей Західної України.

– Радіозв'язок теж входить до компетенції вашої служби?

– Мережа радіозв'язку, що використовується для організації процесу перевезень, нараховує понад 8 тис. радіостанцій. Із них 21% – стаціонарних, 26% – локомотивних та 43% – переносних.

На даний час проводиться робота із заміни морально та фізично застарілих стаціонарних радіостанцій поїзного радіозв'язку на сучасне обладнання "Оріон РС-6" у чергових по станції. З метою підвищення рівня безпеки руху поїздів додатково встановлюються радіостанції "Оріон РС-4" у чергових по переїздах. Проведено заміну переносних радіостанцій "PH12Б" на радіостанції "KENWOOD" та створено сервісний центр з їх обслуговування.

Під час реконструкції станцій головного ходу проведено модернізацію пристроїв гучномовного

сповіщення. Для покращення роботи цих пристроїв у відокремлених підрозділах залізниці впродовж 2007-2008 років закуплено і встановлено понад тисячу гучномовців.

Іншими словами, за останні роки пристрої зв'язку, радіозв'язку відчутно модернізувались. Розроблена Програма подальшої модернізації пристроїв до 2012 року, що дасть змогу досягти якісно вищого рівня у наданні послуг зв'язку, розширити спектр пропонованих послуг, збільшити дохідність від підсобно-допоміжної діяльності. На жаль, суттєві корективи в наші плани внесла фінансова криза та сподіваємося, що попереду – кращі часи і ми обов'язково реалізуємо заплановане.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото Андрія ВЕЗДЕНКА

На фото: цифровий лінійно-апаратний зал – серце зв'язку залізниці. Старший електромеханік Василь Хомишинець демонструє цифрову систему передачі; електромеханік Костянтин Ковальчук та інженер лабораторії автоматики, телемеханіки та зв'язку Євген Сізов контролюють надійну роботу складної техніки; діюча аналогова лампова апаратура зв'язку 1963 року випуску.

ЄАДАІ ОЕІ ІА НЕАІІ ААІ І

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– Проводиться щоденний моніторинг кількості хворих, стану госпіталізованих в областях та дирекціях залізничних перевезень, – повідомив Володимир Багнюк. – Тому хочу наголосити, що всі заплановані протиепідемічні заходи залишаються актуальними і їх треба чітко виконувати: у людних місцях носити маски, проводити дезінфекцію, регулярно провітрювати приміщення, тобто не повинно бути ніякого розслаблення. Хочу нагадати, що при погіршенні стану здоров'я не варто займатись самолікуванням, а одразу ж

звернутись до медичних працівників, які призначать відповідне лікування. До речі, найбільший рівень захворювань грипом та ГРВІ залишається по Львівській дирекції залізничних перевезень.

Начальник медичної служби залізниці Михайло Яворський повідомив, що з початку епідемії станом на 11 листопада занедужали на грип та гострі респіраторні вірусні інфекції 2029 залізничників, з яких 387 перебувають на лікуванні в стаціонарах. У Львівській області зареєстровано 934 первинних хворих, з них 107 – на стаціонарному лікуванні. У Тернопільській

– 175 (в лікарні перебуває 19 осіб). У Рівненській та Волинській областях – 276 (19 – в лікарні). В Івано-Франківській та Чернівецькій областях за медичною допомогою з приводу захворювання на грип та ГРВІ звернулося 312 залізничників, із них 67 проходить лікування в умовах стаціонару. У Закарпатській області хворіє 382 залізничники, із яких госпіталізовано 75.

– Хочу зазначити, що у нас вистачає ліжок для госпіталізації, а також є всі необхідні медикаменти, – наголосив Михайло Юліанович. – Відповідно до умов договору Лікарняна каса Львівської залізниці регу-

лярно скеровує кошти на лікування. Крім того, залізниця виділила 630 тис. гривень для придбання медикаментів та засобів захисту медичного персоналу.

На жаль, маємо і сумну статистику. Помер працівник Львівського локомотиворемонтного заводу, якого доправили до лікарні у дуже важкому стані. Але сьогодні ми не можемо сказати, що смерть настала внаслідок ускладнень, спричинених грипом А (H1N1), оскільки ще не маємо висновку Київської вірусологічної лабораторії.

Орися ТЕСЛЮК