

УДК 622.331

**А.Л. Яблонев, О.В. Пухова**

## **ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТА ТОРФА К КОНЕЧНОМУ ПОТРЕБИТЕЛЮ В г. ТВЕРИ**

*Описан комплекс первоочередных мер, способных улучшить ситуацию и послужить решению задачи по увеличению сжигания торфа на ТЭЦ-4. В настоящее время доставка торфа на ТЭЦ-4 осуществляется по железной дороге путем неоднократной перегрузки круглогодично и автотранспортом, но только в зимний период. Ни одна, ни другая схема не являются полноценными, так как имеются серьезные недостатки и сказывается специфика положения топливопроизводящего и топливопотребляющего предприятий.*

*Ключевые слова: торф, топливо, сжигание, автотранспорт, железнодорожный транспорт, автомобильные дороги, доставка, разгрузка, погрузка, перегрузка.*

---

**Т**емпы роста цен на газ заставляют искать пути по его замене альтернативными (часто – местными) видами топлива. Одним из таких видов топлива является торф. Но проблема заключается в том, что поскольку основная энергетическая политика с начала 90-х годов была направлена на газификацию тепловых и электрических станций, многие станции, даже те, у которых проектным топливом был торф, были переведены на газ. Это привело к разрушению целой отрасли (торфяной промышленности) и, как следствие, к нарушению связей между производителями торфа, потребителями и транспортниками.

Единственным работающим торфопредприятием рядом с г.Тверью осталось ОАО «Васильевский Мох», поставляющее торфяное топливо на ТЭЦ-4 ТПК-2. Однако и эта задача решается весьма сложно.

Ранее ТЭЦ-4 работала напрямую с торфопредприятиями, поставляя торф железнодорожным транспортом минуя резервный склад, который создан для покрытия пиковых нагрузок. В связи со снижением объемов перевозок, со-

трудничество между энергетиками и железнодорожниками стало невыгодно последним, что привело к задержкам подачи топлива.

Основная схема доставки в настоящее время заключается в вывозке торфа с производственных участков узкоколейным ж/д транспортом, перегрузке его на спецплощадке ОАО «Васильевский Мох» в вагоны широкой колеи, доставке ж/д транспортом до ТЭЦ-4 по путям МПС, выгрузке либо непосредственно в разгрузкорпус, либо на топливный склад, располагающийся в 4,5 км от разгрузкорпуса, откуда по мере необходимости, торф перевозится в разгрузкорпус опять же ж/д транспортом. Всего в обороте находятся 18 вагонов типа «Хоплер торфяной».

Дополнительно, в зимний период, для пополнения запасов топлива на складе ТЭЦ-4, применяется автотранспорт (самосвал КамАЗ-55102 с прицепом), который загружается на производственных участках ОАО «Васильевский Мох» и выгружается на складе топлива. Из-за ограниченности финансовых средств, выделяемых на ремонт вагонов, ремонт производился минималь-

но, и только 4 вагона имеют право выхода на пути МПС, а остальные – курсируют между разгрузкорпусом и складом топлива ТЭЦ-4. Для продления сроков эксплуатации 18 вагонов необходимо произвести их капитальный ремонт на вагоноремонтном заводе. Ориентировочная стоимость капитального ремонта одного вагона – 400000 рублей. Выпуск новых вагонов-торфозов производился на Днепродзержинском вагоноремонтном заводе (Украина), который в начале 90-х годов прекратил их изготовление. Однако этот завод готов выпустить индивидуальные партии вагонов по заказу по стоимости около 10 млн. рублей за 1 вагон.

Учитывая то, что для доставки до разгрузкорпуса требуется двойная разгрузка-погрузка ж/д вагона и разрешение на право выхода на пути МПС, а время оборота состава более 8 часов, стоимость торфа с доставкой до разгрузкорпуса ТЭЦ-4 составляет двойную его цену по сравнению со стоимостью на производственном участке ОАО «Васильевский Мох», хотя расстояние, разделяющее эти предприятия по прямой, – чуть более 20 км.

Доставка торфа автотранспортом хоть и привлекательнее внешне, однако тоже не лишена недостатков. Так, вывозить торф с производственных участков торфопредприятия возможно только в зимний период, когда замерзают дороги. Прием торфа из автомобилей непосредственно в разгрузкорпус ТЭЦ-4 в настоящее время невозможен по условиям пожаробезопасности и не приспособленности для этого. Поэтому

автомобили могут разгружаться только на складе топлива. К тому же единственный ближайший по пути следования автотранспорта мост через р. Волга закрывается на реконструкцию, а объездная дорога вокруг увеличит путь следования еще на 20 км.

Как же перейти к технологии увеличенного сжигания торфа в этих условиях? В нескольких журналах «Торф и Бизнес» последних лет даются рекомендации по снятию на торфопредприятиях узкоколейных путей и строительству на их месте автодорог для 100% вывозки торфа автотранспортом. Думается, что столь кардинальная мера является опасной, т.к. в случае невозможности движения или недостатке производительности, ТЭЦ-4 может испытывать дефицит топлива, что недопустимо. К тому же затраты на строительство дорог и приобретение автомобилей КамАЗ огромны.

На переходный период неустановившегося режима работы представляются актуальными следующие действия.

1. Приспособление разгрузкорпуса ТЭЦ-4 к приему торфа из автотранспорта, для чего необходимо пристроить к разгрузкорпусу новое приемное отделение.

2. Вывозить торф автотранспортом не с производственных участков зимой, а с перегрузочной площадки торфопредприятия, оборудованной в зоне дорог с твердым покрытием круглый год.

3. Продолжить вывозку торфа ж/д транспортом, производя необходимый ремонт. ■■■

### **Коротко об авторах**

*Яблонев А.Л.* – кандидат технических наук, ООО «Ортомед», главный инженер, alvovich@mail.ru

*Пухова О.В.* – кандидат технических наук, Тверской Государственный Технический Университет (ПГТУ), кафедра «Технология и комплексная механизация разработки торфяных месторождений», доцент, ovrpuhova@mail.ru