

Забайкальская железная дорога

ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ железная дорога является ключевым транзитным звеном Транссибирской магистрали. Это наиболее протяженная (почти 2300 км) на Транссибе и самая грузонапряженная железная дорога на сети ОАО «РЖД». Инвестиционная программа дороги формируется в соответствии со стратегической задачей по увеличению к 2025 г. пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей до 210 млн т в год, что в пол-

Мост через реку Зею

тора раза больше существующей в настоящее время.

Для выполнения поставленной задачи, направленной не только на освоение возрастающего грузопотока в порты Дальнего Востока, но и на развитие Сибири и Дальнего Востока, долгосрочным планом развития Забайкальской железной дороги до 2025 г. намечено увеличить по сравнению с 2019 г. грузооборот на 18,9 %, объем погрузки — на 43,4 %, участковую скорость — на 1,7 км/ч, среднюю массу поезда — на 10,5 т.

За последние три года объем инвестиций на Забайкальской

железной дороге увеличился. Так, в 2019 г. по инвестиционной программе дорога освоила почти 36,7 млрд руб., что на 46 % больше, чем в 2018 г. Средства были направлены на строительство и реконструкцию 468 объектов. На обновление подвижного состава было выделено свыше 6,3 млрд руб., на проектные работы планируемого строительства — 1,7 млрд руб., на реализацию мероприятий по поставке оборудования — более 5,4 млрд руб.

Значительная доля инвестиций в 2019 г. была направлена на модернизацию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Это наиболее крупный и приоритетный проект, реализуемый на дороге с 2013 г. и призванный обеспечить пропуск стабильно увеличивающегося транзитного поездопотока в направлении пор-



тов Дальнего Востока без нарушения сроков доставки грузов.

Мерами для решения данной задачи являются: устранение барьерных мест (лимитирующих участков по энергоснабжению; расположенных в кривых участках пути стрелочных переводов, требующих ограничения скорости движения поездов; дефектных искусственных сооружений и земляного полотна и др.); уменьшение протяженности пути со сверхнормативным пропущенным тоннажем; повышение эффективности управления локомотивным парком; применение гибкой технологии организации работы локомотивных бригад; удлинение гарантийных плеч обслуживания подвижного состава; пропуск поездов с применением технологии интервального регулирования. Реализуется программа по техническому перевооружению контактной сети, тяговых подстанций, усилению устройств электроснабжения. Более 4,9 млрд руб. было направлено на реконструкцию инженерных сооружений. Ведутся строительно-монтажные работы более чем на 80 объектах, выполняется разработка проектно-сметной документации еще для 34 объектов. В 2019 г. в эксплуатацию введены около 20 различных искусственных сооружений.

По проекту модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба на дороге осуществляется реконструкция 12 станций. В частности, выполняются работы по удлинению приемоотправочных путей парка «А» станции Белогорск, первой на направлении с Дальнего Востока станции, обеспечивающей техническую готовность большинству нечетных маршрутов для безопасного следования по Транссибирской магистрали.

Завершается реконструкция пункта экипировки и тракцион-

ных путей локомотивных ремонтных депо Магдагачи и Чита, а также эксплуатационного депо на станции Могоча. Реконструкция депо Магдагачи позволит обеспечить поточность ремонта электропоездов, сократить маневровую работу, уменьшить простой локомотивов при ТР-1 с 41,3 до 24,1 ч, при ТР-2 – с 3,2 до 2,4 сут. Отпадет и необходимость отцепок локомотивов от транзитных поездов для пополнения бункеров песком. При плохих погодных условиях (снег, дождь) в 2019 г. число таких отцепок достигало 20 в сутки. После реконструкции локомотивы будут снабжаться песком непосредственно на приемоотправочных путях.

Наиболее значимым инвестиционным проектом на Забайкальской железной дороге стало строительство (на новой оси длиной почти 1 км) мостового перехода через реку Зeya для четного пути на участке Сковородино – Белогорск. Торжественное открытие движения поездов по мосту состоялось 5 декабря 2019 г. Строительство моста велось круглогодично параллельно с двух берегов. Это позволило сократить срок реализации проекта. Были установлены 10 опор, смонтированы девять металлических пролетных строений. Протяженность моста с учетом подходов составляет около 3,4 км. Глубина подземной части фундамента моста сравнима с высотой восьмизэтажного дома.

Ввод объекта в эксплуатацию позволил повысить скорость грузовых поездов с 40 до 80 км/ч. Пассажирские поезда могут следовать со скоростью 100–120 км/ч. Это существенно увеличило пропускную способность данного участка дороги.

Значительные средства выделяются на развитие путевой инфраструктуры Забайкальской железной дороги. В 2019 г. в рамках

инвестиционной программы всеми видами ремонта отремонтировано 327,9 км железнодорожного пути. В конце года был модернизирован перегон Яблоновая – Тургутуй длиной более 11 км. Это один из сложнейших перевальных участков магистрали, который является лимитирующим при пропуске поездов в четном направлении.

Следует отметить, что работы по модернизации инфраструктуры на высшей точке Транссиба, где уклон достигает 19 ‰ и более трети пути приходится на участки с кривыми малого радиуса (до 350 м), были связаны с определенными трудностями. За десять суток железнодорожниками был выполнен полный комплекс работ по замене рельсошпальной решетки на деревянном основании на бесстыковой путь на железобетонных шпалах. Ход ремонта осложнял еще один фактор – работы выполнялись на среднем пути трехпутного перевального участка без остановки движения по соседним путям. В 2019 г. при выполнении путеремонтных работ по технологии длительно закрытых перегонов в сутки укладывали до 1333,1 м пути, что превысило суточную выработку прошлого года на 52,2 м.

Одной из эффективных мер увеличения пропускной способности дороги является организация движения поездов с применением виртуальной сцепки. В октябре 2019 г. на участке Карымская (Забайкальская железная дорога) – Хабаровск II (Дальневосточная железная дорога) были проведены эксплуатационные испытания движения поездов по этой технологии. Общая протяженность маршрута составила 2242 км, время поездки – 60 ч 4 мин. Результаты испытаний показали, что расход электроэнергии на участке снизился на 16,4 %, а время в пути сократилось

на 25%. Минимальное расстояние между поездами при проведении эксперимента составляло 3,7 км, а максимальное – 13,1 км. Испыта-

ния проводились с установкой на электровазы модернизированной системы ИСАВП-РТ с радиомодемом M-Link в качестве основного

радиоканала. В блоки сопряжения локомотивных устройств безопасности и управления загружена доработанная бортовая управляющая программа ИСАВП-РТ-М.

Опытные поездки подтвердили принципиальную возможность применения виртуальной сцепки в целях увеличения пропускной способности Забайкальской железной дороги за счет сокращения интервала попутного следования поездов с 8 до 4 мин. Для этого требуются применение технологии подвижного блок-участка, исключение ограничений по пропуску обратного тягового тока и отказов в работе устройств СЦБ, связанных с грозвым и атмосферным перенапряжением.

Ремонтные работы при длительном закрытии перегона Яблоновая – Тургутуй



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

*С Новым
годом!*



Инвестиционные проекты 2019 г.

стр. 11



- 2 Об итогах производственно-финансовой деятельности ОАО «РЖД» в 2019 г. и приоритетных задачах на 2020 г.
- 72 Цифровая трансформация в локомотивном комплексе