

ВЫХОДИТ С 23 ДЕКАБРЯ 1917 ГОДА

Гудок

12+

12 МАЯ 2025 ГОДА
ПОНЕДЕЛЬНИК № 67 (28082)
ЕЖЕДНЕВНАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА
WWW.GUDOK.RU

Количество доступов к электронной версии – 697 500

День Победы отметили рекордом

Достижение | На Западно-Сибирской железной дороге 9 мая зафиксирован лучший на сети результат по протяжённости ведения поезда одной локомотивной бригадой.

Автор ● **Максим Михайлов**, главный редактор газеты «Транссиб», Новосибирск

Машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Новосибирск Егор Бардала и помощник машиниста Надим Гадиятулин провели контейнерный поезд № 1143 от станции Новосибирск-Главный (Западно-Сибирская дорога) до станции Ишим (Свердловская дорога), а это 910 км, за 11 часов 55 минут. Маршрутная скорость составила 1820 км/сут.

Предыдущий рекорд сети также был установлен на ЗСЖД в ноябре 2022 года. Тогда локомотивная бригада эксплуатационного локомотивного депо Барабинск в составе машиниста электровоза Игоря Алембаева и помощника машиниста Вадима Романова преодолела расстояние в 859 км от станции Тайга до станции Московка за 11 часов 35 минут.

Предварительно движенцы сделали все необходимые расчёты для рекордной поездки, так как рабочее время бригады, согласно нормативным документам, не должно превышать 12 часов. Об этом рассказал «Гудку» заместитель начальника службы движения Западно-Сибирской дирекции управления движением Дмитрий Голландский.

«Совместно с руководителями Диспетчерского центра управления перевозками всё проанализировали, проложили нитку-график маршрута. Сделать это было непросто, – пояснил Дмитрий Голландский, – так как при движении рекордного поезда по главному ходу Транссиба нужно было не выбить из графика пригородные и пассажирские поезда. Накануне поездки проинструктировали диспетчерский аппарат».

Тем временем руководство эксплуатационного локомотивного депо Новосибирск подобрало для поездки электровоз серии



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

2ЭС6 с символическим номером 80, ведь установить рекорд предполагалось в день 80-летия Победы в Великой Отечественной войне. Девочки ещё раз проверили его техническое состояние. Вести состав доверили локомотивной бригаде под руководством машиниста первого класса Егора Бардалы. Железнодорожник имеет достаточный опыт вождения пассажирских и грузовых поездов, активно участвует в разработке и внедрении новых технологических процессов.

Начальник Западно-Сибирской дирекции управления движением Александр Будылин отметил слаженность действий всех подразделений Новосибирского узла при подготовке

рекордной поездки: «Вагонники, движенцы, локомотивщики и специалисты Западно-Сибирского управления сервиса ООО «СТМ-Сервис» все операции выполнили в строгом соответствии с планом. Поезд № 1143 отправился точно в заданное время. На протяжении всего пути его контролировали поездные диспетчеры, рекордный состав передавался с участка на участок, как эстафетная палочка».

«Поездка была довольно напряжённая. Накануне я ещё раз изучил профили пути на участках от Новосибирска до Омска, повторил все инструкции. Поскольку от омской станции Московка до Ишима я никогда не ездил, с нами в кабине был машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Омск, который хорошо знает этот участок», – рассказал машинист Егор Бардала.

Он признался, что вёл состав с максимально возможной скоростью. Если от Новосибирска

до Омска особых проблем не возникало, то после Омска было несколько скоростных ограничений. Машинисту пришлось продемонстрировать всё своё умение, чтобы состав остался в графике.

Во взаимодействии с диспетчерским коллективом Свердловской дирекции управления движением контейнерный поезд прибыл на станцию Ишим 9 мая точно по расписанию: в 8.00 по московскому времени. Рекордная поездка завершилась успешно.

Вождение поездов на удлинённых плечах обслуживания практикуется на ЗСЖД с зимы 2016/17 года. «Благодаря применению этой технологии удаётся повышать эффективность работы локомотивного парка, минимизировать непроизводительные потери рабочего времени локомотивных бригад, снижать количество необходимых локомотивов», – отметил начальник Западно-Сибирской дирекции тяги Александр Антошин. ●

Станция роста

Инфраструктура | Комплексная реконструкция позволит вдвое увеличить перерабатывающие мощности сортировочной станции Имени Максима Горького. Это станет важным шагом в развитии международного транспортного коридора Север – Юг и других маршрутов.

Перспективы развития станции обсуждались в ходе рабочей поездки в Волгоград генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова с губернатором Волгоградской области Андреем Бочаровым на прошлой неделе. В настоящий момент реализуется инвестиционный проект «Комплексная реконструкция станции Им. М. Горького» со строительством соединительных станционных путей, съездов, путевым развитием парка приёма «В» и возведением второй сортировочной системы с возможностью отпуска в автоматическом режиме. Это позволит удвоить перерабатывающую способность станции, а также увеличить количество рабочих мест для жителей региона. Завершение работ намечено на 2030 год.

Как отмечается в сообщении ОАО «РЖД», станция Имени Максима Горького – ключевая сортировочная станция на пересечении международных транспортных коридоров Восток – Запад и Север – Юг. От её пропускной и перерабатывающей способностей зависит объёмы перевозок грузов на направлении Кузбасс – порты Азово-Черноморского бассейна.

Помимо этого станция является крупным логистическим центром для грузов, идущих не только из главных угледобывающих регионов РФ, но также из Казахстана и Средней Азии, рассказали «Гудку» в компании «ОТЭКО». Основная часть грузов, следующих в адрес терминалов ОТЭКО в порту Тамань, проходит именно через этот важный транспортный узел. «ОТЭКО крайне позитивно относится к инвестиционным проектам РЖД, также компания постоянно инвестирует внушительные средства в развитие собственной инфраструктуры. Даже сегодня, при нестабильном рынке перевозок угольной продукции, в условиях санкционного давления и высокой волатильности сырьевого рынка мы рассчитываем на скорые положительные изменения конъюнктуры и вследствие этого максимальное задействование собственной инфраструктуры и сетей ОАО «РЖД» в полном объёме», – заявили «Гудку» в компании.

Важность станции ещё и в том, что в этом регионе происходит соединение Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Южно-Уральской, Куйбышевской дорог и железных дорог Казахстана. Её развитие очень важно с точки зрения сопряжения направлений грузопотоков в центральную часть России с юга и востока и из Волго-Донского региона на экспортные терминалы – в порты и наземные железнодорожные переходы, отмечает эксперт Каспийского института стратегических исследований Александр Караваев. ●

Дмитрий Коптев



Машинисту пришлось продемонстрировать всё своё умение, чтобы состав остался в графике