

ВЫХОДИТ С 23 ДЕКАБРЯ 1917 ГОДА

Гудок

12+

17 ИЮЛЯ 2025 ГОДА
ЧЕТВЕРГ № 104/105 (28119, 28120)
ЕЖЕДНЕВНАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА
WWW.GUDOK.RU

ТИРАЖ ПЕЧАТНОЙ ВЕРСИИ – 32 499 ЭКЗЕМПЛЯРОВ. КОЛИЧЕСТВО ДОСТУПОВ К ЭЛЕКТРОННОЙ ВЕРСИИ – 690 900

Эталонная сотня из Казани

Перевозки | Горьковская железная дорога запустила контейнерные поезда повышенной длины для доставки продукции химической промышленности из Татарстана.

Автор ● **Ольга Шаронова**, корреспондент газеты «Волжская магистраль», Казань



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Первый контейнерный поезд длиной в 100 условных вагонов с полиэтиленом отправился со станции Восстание в Казани во Владивосток 13 июля. Оттуда груз проследует морем в Китай и Вьетнам.

Сервис по доставке груза контейнерными поездами повышенной длины запущен по запросу грузоотправителя – нефтехимического предприятия. Общий вес отправленного груза увеличился примерно на 1 тыс. тонн и составил 3,17 тыс. тонн.

Напомним, ранее на станциях ГЖД формировались контейнерные поезда длиной не более 71 условного вагона.

Специалисты транспортно-логистического блока ГЖД организовали работу по отправлению поезда увеличенной длины по твердой «нитке» графика. Время следования поезда до станции назначения составит 12 суток – почти в два раза быстрее, чем если бы груз следовал в составе обычного грузового состава.

«Формирование поездов повышенной длины является эффективным технологическим решением. Оно позволяет ускорять продвижение вагонопотоков, сокращать эксплуатационные расходы, повышать эффективность работы тягового подвижного состава», – отметил заместитель начальника Горьковской железной дороги по Казанскому территориальному управлению Александр Черемнов.

Отправлять ускоренные стовагонники планируется на регулярной основе.

За первые шесть месяцев 2025 года грузоперевозки по ГЖД увеличились на 8,2% и составили 97,4 тыс. контейнеров ДФЭ (20-футовый эквивалент). При этом экспортные перевозки выросли на 23,1% – до 52,2 тыс. контейнеров ДФЭ. Кроме продукции нефтехимической промышленности со станций Казанского региона отправляют сельхозпродукцию. ●

Трудные километры БАМа

Развитие | Вчера, 16 июня, открылось движение по двухпутной вставке протяженностью 6,4 км на перегоне БАМа Кодар – Леприндо в Забайкальском крае. Введение участка в строй повысит провозную способность линии Таксимо – Новая Чара.

Это уже вторая двухпутная вставка на данном отрезке Байкало-Амурской магистрали. Первая была построена более трех лет назад. Таким образом, длина второго пути на 20-километровом перегоне Кодар – Леприндо составила более 13 км.

Перегон расположен рядом с самым высокогорным бамовским тоннелем на неэлектрифицированном участке магистрали от Таксимо до Тынды. Тоннель проходит в зоне вечной мерзлоты с максимальной глубиной 148 м, сейсмическая активность достигает здесь 8 баллов. К тому же строительство железнодорожных путей осложняется резко континентальным климатом с большими перепадами суточных и сезонных температур.

В ходе работ строители смонтировали два стрелочных перевода, провели в общей сложности более 36 км сетей связи, сигнализации, централизации и блокировки и отсыпали 23,3 тыс. куб. м земляного полотна. Вставка проходит вблизи озер Малое и Большое Леприндо за отрогом Кодарского хребта.

«Это очень красивые места в окружении высоких гор, со своими уникальными особенностями флоры и фауны, сложной геологией. Из-за множества горных рек, ручейков, ледников и водопадов каждый километр этой двухпутной вставки был спроектирован с обилием водопропускных сооружений разной сложности», – рассказал заместитель начальника производственно-технического отдела группы объектов Новая Чара Дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта Андрей Коршунов.

Строители возвели восемь мостов общей протяженностью более 210 м, проложили три водопропускные трубы. Новые искусственные сооружения спроектированы с расчетом на пропуск поездов весом 7100 тонн и более. ●

Александр Богачев, газета «Восточно-Сибирский путь»

ПИШИТЕ
НАМ!



Дорогие друзья, мы рады получать корреспонденцию с мест. Если у вас есть вопросы по работе железнодорожного транспорта и состоянию инфраструктуры, пожелания по улучшению качества, просьбы, рассказы о ваших коллегах или событиях, пишите главному редактору «Гудка» Денису КРАВЧЕНКО

info@gudok.ru



Формирование поездов повышенной длины ускоряет движение вагонопотоков, сокращает расходы, повышает эффективность работы тягового подвижного состава