



МИНТРАНС РОССИИ
(РОСТРАНСНАДЗОР)

МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО
НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА ПО
ЮЖНОМУ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ
(МТУ Ространснадзора по ЮФО)

Директору
ФГУП «НИКИМП»

Н.Н. Зеленкевич

Email: docs.kerch@nikimp.ru

ул. Большая Садовая, зд. 40, г. Ростов-на-Дону, 344002
тел. +7 (863) 269-65-01, факс +7 (863) 262-39-84
mtu@yufu.rostransnadzor.gov.ru
www.rostransnadzor.gov.ru

04.12.2025 № 5.3-13-3087

На № _____ от _____

Информационное письмо

Уважаемый Николай Николаевич!

В целях предупреждения возникновения транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением безопасности движения на железнодорожном транспорте направляю информационное письмо по случаю транспортного происшествия, допущенного на перегоне Шамары-Кордон Пермского региона Свердловской железной дороги.

Прошу ознакомить причастных работников предприятия с обстоятельствами и причинами данных транспортных происшествий, а также перечнем обязательных требований, нарушение которых привело к их возникновению.

Информационное письмо по транспортному происшествию, допущенному 19.11.2025 на перегоне Шамары-Кордон Пермского региона Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»

1. Обстоятельства произошедшего:

19 ноября 2025 г. в 15 часов 47 минут (моск) на 1625 км пк 7 главного нечётного пути перегона Кордон – Шамары Свердловской железной дороги допущена остановка грузового поезда № 2705 (7985-239-0763, 6242 тонны, 72 груженных вагона, 288 осей, груз – конденсат газовый) с электровозом 3ЭС6 № 1563АБВ по причине срабатывания автотормозов. Поезд следовал в режиме выбега со скоростью 70 км/ч при установленной скорости 80 км/ч. Остановлен служебным торможением, фактический тормозной путь составил 286 метров, при расчетном – 365 метров. При осмотре помощником машиниста выявлено возгорание вагонов хвостовой части поезда, саморасцеп между 53 и 54 вагонами, на расстоянии – 200 метров, между 63 и 64 вагонами, на расстоянии – 150 м и между 64 и 65 вагонами на расстоянии 120 метров.

2. Последствия:

В результате допущенного транспортного происшествия, пострадавших и погибших нет.

Повреждены:



- рельсошпальная решетка по первому и второму главному пути – 450 м;
- 3 опоры контактной сети, по первому и второму главным путям несущий трос 500 м, усиливающий провод 500 м и контактный провод 1000 м;
- опоры и пролетные строения на мостах 1627 км ПК 1 первого и второго главного пути;
- 9 вагонов до степени исключения, 4 вагона в объеме текущего ремонта ТР-2, 4 вагона в объеме деповского ремонта.

3. Обязательные требования, несоблюдение которых привело к возникновению нарушения безопасности движения:

Руководителями Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» нарушены требования п. 2. ст. 20 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» в части: Владельцы инфраструктур, перевозчики, грузоотправители (отправители) и другие участники перевозочного процесса в пределах установленной законодательством Российской Федерации о железнодорожном транспорте компетенции обеспечивают; безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда; безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа; безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта; экологическую безопасность.

Руководителями Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» нарушены требования Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23.06.2022 № 250, а именно:

пункт 12 - Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должен обеспечивать безопасную эксплуатацию сооружений, устройств и объектов железнодорожного транспорта;

пункт 41 - Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) обязан содержать все элементы железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционные здания, сооружения и устройства инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования в исправном и (или) работоспособном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов и маневровой работы, выполнение заданных размеров движения поездов с установленными скоростями в соответствии с графиком движения поездов, требования по охране труда, промышленной и транспортной безопасности, санитарно-эпидемиологических норм в соответствии с проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией;

пункт 13 - Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должен иметь ремонтную и эксплуатационную документацию на железнодорожные пути, сооружения и устройства. Отсутствует проектная документация на выполненные в 1987 году работы по замене пролетного строения на нечетном пути железнодорожного моста на 1627 км ПК 1 первого главного пути перегона Шамары – Кордон.

4. Причина нарушения безопасности движения:



Причиной возникновения транспортного происшествия послужило обрушение пролетного строения железнодорожного моста 1627 км 1 пк первого главного пути под железнодорожным подвижным составом из-за разрушения опоры №1, вследствие длительного и бесконтрольного развития дефектов, что привело к критическому снижению прочности конструкции опоры.

5. Классификация нарушения безопасности движения в соответствии с Положением о расследовании:

В соответствии с пунктом 3 Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденного приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344, данное транспортное происшествие классифицировано как крушение.

Начальник отдела надзора за
опасными грузами, чрезвычайными
ситуациями и пожарной
безопасностью на подвижном составе



А.А. Александров

Исп. Петручик Д.В.
Тел. 8-918-520-03-36

