

Oroszország vasúti hálózata és fontosabb vasúti társaságai

Összeállította: Móger Róbert
Készült: 2013. november 25.

Tartalom

Orosz vasúthálózat.....	3
Alapvető információk.....	3
Az orosz vasút történelme.....	4
Struktúra.....	6
Gyártók.....	9
Vasútvonalak	12
Vontatás	13
<i>Arányok</i>	18
Gazdasági válság hatása	19
Oroszországi állami tulajdonban (is) lévő vasúti társaságok.....	20
Oroszországi Vasutak (RZSD)	20
Első Vasúttársaság (PGK)	21
Második (Szövetségi) Vasúttársaság (VGK)	23
Transcontainer	25
RailTransAuto.....	25
Refservice	25
Oroszországi privát vasúti társaságok.....	26
LLC Transoil	26
New Forwarding Company (NFC).....	26
Globaltrans	26
RRR	27
Ukrán vasúti társaságok	28
Finnország.....	30
A témában az utóbbi időben publikált cikkek	31

Orosz vasúthálózat

Alapvető információk

Oroszország a legnagyobb területű ország a világon és hatalmas távolságok jellemzik mind a személyszállítás, mind az áruszállítás tekintetében. A több mint 85.000 kilométernyi vasúthálózat a legfontosabb módja a szállításnak Oroszországban, amely a világ harmadik leghosszabb sínpályával rendelkezik.

Kb. a szállítások 44 %-a vasúton történik, és ha nem számítjuk a csővezetékekben történő szállítást, akkor ez a szám 85 %-ra ugrik. Ez a nagymértékű vasúti szállítmányozás az ország geográfiai viszonyaiból és a nehézipar viszonylag magas részarányából, valamint az egyéb szállítási módok korlátozott elérhetőségéből adódik.

A teljes orosz vasúti kocsik állomány 1,1 millió db volt 2011 év végén. Ezekből a legtöbb „gondola” kocsik (43 %), melyben sokféle termék szállítható pl. érc, zúzott kő, szén, hulladékvas, stb. A tartálykocsik a második leggyakoribb típusok az orosz vasútkocsi-parkban (24 %), melyben különböző folyadékokat szállítanak (főként olaj és annak különböző termékei).

Az Oroszországban szállított áru mennyisége lényegében néhány áruféleségtől függ:

- szén,
- olaj és olajból származó termékek,
- fémek és ércek,
- építési anyagok.

Oroszországban hagyományosan erős az összefüggés a GDP, az ipari termelés és a vasút áruforgalma között. 2012-ben Oroszország vasúti áruforgalma 2,22 Mrd tonnakilométer, 1,27Mt szállított áruval.

Az orosz vasút történelme

A krími háború szállítási tapasztalatai az államhatalom irányából, az élelmiszer- és bányakincs-szállítások problémái pedig a birtokos, iparos, kereskedő réteg irányából terelték a vasútépítési láz felé Oroszországot. Az 1860-as, 1870-es években berobbant a vasútbiznisz. Az 1880-as évekre megépültek az európai területek nyugati végeitől a Volgáig illetve az Urálig terjedő magisztrálisok és szárnyvonalaik, az 1890-es évektől pedig kezdetét vette a Transzszibériai Vasút kialakítása. 1893-ban az Orosz Birodalom 32 és fél ezer kilométeres vonalhosszt tudhatott magáénak, annyit, mint a korabeli Anglia. (Ugyanakkor Franciaországban közel 40 ezer, német földön közel 45 ezer kilométernél tartottak, az Egyesült Államok 282 ezer kilométernyi "erősséggel" tomboló vasútlázáról nem is beszélve.) A XX. század fordulóján megindultak a kaukázusi, kaszpi-tengeri építkezések. 1914. január elsején 70 ezer kilométeren futottak a vonatok (a hálózat kétharmada volt állami kezekben), az 1913-as évben 226,7 millió utast, és 155,9 millió tonna árut szállítottak, a személyszállítás teljesítménye 29,3 milliárd utaskilométer, a teherszállításé 76,59 milliárd tonnakilométerre adódott. A II. Világháború előestéjére a 106102 kilométeres hálózat 28 és félezer kilométere volt kétvágányú, 8476 kilométeren működött automatikus térközbiztosítás, 1900 kilométeren vontattak vilamos mozdonyok és mindössze 200 kilométeren dízelmozdonyok. Az 1940-es teherszállítási teljesítmény 592,6 millió tonnára illetve 415 milliárd tonnakilométerre, a személyszállítási 1,343 milliárd utasra illetve 98 milliárd utaskilométerre rúgott.

A dízelvontatás kialakulásának fontos dátuma volt 1922. január negyediké, amikor - helyt adva Ju. V. Lomonoszov és V. I. Grinyeveckij professzorok érveinek - politikai szinten zöld utat kapott az elképzelés. Ja. M. Gakkal mérnök tervei alapján, 1924. november 6-án látott napvilágot az

első orosz (szovjet) dízelmozdony, 1000 LE névleges teljesítménnyel és villamos erőátvitellel. A II. Világháború kitöréséig mindössze 51 dízelmozdony került ki a gyárakból, ezen belül 1937-1941 között határozottan csökkentek a megrendelések, és az üzembeállított eszközök egy részét a vasút mobil áramfejlesztőkként használta. Az érdektelenség oka részint a földrajzi jellegzetességekben keresendő - az ország területének aránylag kis részén jelentett napi problémát a gőzmozdonyok üzeméhez szükséges víz kinyerése -, részint az ebből táplálkozó gazdasági tényező játszott közre: egy ilyen korlátozott felvevőpiac miatt - akkoriban - nem érte meg konvertálni a gyárakat a dízelmozdonyok tömegesebb előállítására.

1956-ban politikai szinten jóváhagyták a dízelesítési projektet, a többszázas szériák hamarosan sokezresekre duzzadtak: TE3-asból közel hétezer (a kétszekciós mozdonyt egynek számítva), a 3000 LE szekcióteljesítményű TE10-esekből közel tízezer, TEM2 nehéztolatókból és változataikból több mint tízezer készült a szovjet időkben. Mindezzel együtt a dízelmozdonyok vonali szolgáltatón végig másodhegedűs szerepre kényszerültek, az általuk nyújtott szállítási teljesítmény a villamos mozdonyokénak a negyedére-ötödére korlátozódott - bár a másod-harmadrendű vonalak kiszolgálása kétségtelenül szerteágazóbb és színesebb munka volt (és ma is az!), mint a "gyárszerűbb" villamos üzem.

A nagyvasúti villamos vontatást közvetlenül előkészítő projektek 1912-től datálhatók: ekkor került aláírásra a Szentpétervár - Krasznaja Gorka villamosvasút kialakításának terve. 1916-ra csak a kísérleti üzemig jutottak egy szakaszon, majd az I. Világháború, és az abból kifejlődő események elodázták a folytatást. 1920-ban akkumulátoros villamos motorvontatot indítottak a Szentpétervár-Moszkva vonal Pétervárhoz közelebbi szakaszain, sőt, kipróbálták egészen Moszkváig.

A gyakorlati lépések a Baku-Szabuncsi (1926) és a Moszkva-Mitiscsi (1929) elővárosi vonalakon, illetve fővonal körülmények között a Kaukázus Szurami-hágójánál (Hasuri-Zesztafoni, 1932) bontakoztak ki, egyen feszültségű rendszer alkalmazásával. Az olasz és amerikai import villamos mozdonyokhoz 1932-től csatlakoztak a hazai gyártásúak. Ahogy dízel-mozdonyból, úgy villamos mozdonyból sem készült sok a háború előtt: összesen 183 darabot számlált a szovjet gyártású állomány. Az egyen feszültségű mellett 1956-tól megjelent az 1938-ban kipróbált, ipari frekvenciás rendszer. Az ezer feletti, illetve több ezer darabos VL22m, VL8, VL60, VL10 (VL11), VL80 sorozatok az 1960-as, 1970-es évek fordulójára bebiztosították a villamos vontatás uralmát a fővonalakon.

Így jutunk el a Szovjetunió létezésének utolsó éveire, a csúcspontot jelentő 1989-es esztendőhöz, amikor a közel 145 ezer kilométeres vonalhosszú, közcélú hálózaton, a csillagászati 4000 milliárd tonna-kilométeres teher szállítási teljesítményt préselte ki magából az akkori Szovjet Vasutak (SzZsD).

Struktúra

A szovjet idők előtt részint társaságonként, részint vasútvonal-, illetve területi alapon szerveződött hálózat a szovjet korszakban a területi szerveződést választotta, és többszöri, kisebb-nagyobb átalakulás végére 33 területi vasutat számlált. A kisebbek 3-4 (nem számítva az aprócska Szahalinít), a legnagyobbak 10-11 ezer kilométeres vonalhosszt tudhattak magukénak. Ha a területi vasutak működéséhez kapcsolódó, összehasonlítási alapot szeretnénk keresni, ne a magyarországi területi igazgatóságok rendszerét vegyük elő, a Szovjetunióbeli egységek ugyanis annál jóval önállóbban éltek. Ez az életmód közelebb állt egy cégcsoport leánycégeiéhez. Az Orosz Vasutak (RZsD) vaspályái ma 17 területi vasutat számlálnak (nyugatról keletre: Kalinyingrádi, Októberi, Moszkvai, Északi,

Délkeleti, Kujbisevi, Gorkiji, Észak-Kaukázusi, Volgai, Dél-Urali, Szverdlovszki, Nyugat-Szibériai, Krasznojarszki, Kelet-Szibériai, Bajkálontúli, Távol-Keleti, Szahalini Vasút), összesen 86500 kilométeres vonalhosszal. Önállóságuk mértéke lényegében a régi.

Régebben a Szovjet Vasutak (SzZsD) és a Vasúti Minisztérium (MPSz) a gyakorlat szintjén egyet jelentett. Az államvasút kezelte a pályát, a biztosítóberendezéseket, az ingatlanvagyonot, a járműveket, és minden mást, vagyis gigantikus, monolit szervezetet alkotott. Az 1990-es években beindult vasútreform egyik fontos lépéseként 2004-től az Orosz Vasutak (RZsD) levált a minisztériumról (amaz ebben a formájában meg is szűnt, összevontan Közlekedési Minisztériumként létezik tovább). Újabb, alapvető lépéseként egyes speciális ágak (kombinált szállítás, hűtőkocsis szállítás) leánycégekbe szerveződtek, őket követte az Első Teherszállítási Társaság (PGK) és követi a Második Teherszállítási Társaság (VGK). Rövid- illetve középtávú cél a leányok megjelenése a tőzsdén.

A távolsági személyszállítás először önálló, területi alapon szerveződő igazgatósággá (FPD) vált, folyamatban van a leánycéggé (FPK) szervezése, körülbelül az amerikai AMTRAK mintájára. A helyi-elővárosi személyszállításban évek óta jelennek meg újabb és újabb, vegyes tulajdonú (államvasút, önkormányzat, itt-ott magántőke) cégek, és a kiszervezés tervek szerint a 2010-es évben be is fejeződik. A vasútállomások ingatlanvagyonát önálló igazgatóság kezeli, megindult a komplexumok részbeni vagy teljes bérbeadása, megjelennek a külső tulajdoni hányadok. 2008-tól árulják a járműjavítókat. Végül az RZsD-ben csak az infrastrukturális elemek maradnak meg.

Mindezen átalakítások a friss tőke bevonására irányulnak, hiszen ahhoz, hogy a vasút a jövőben is megőrizze piaci szerepét, és hatékony kiszolgálója lehessen az oroszországi gazdaságnak, súlyos dollár milliárdokban mérhető beruházások elé néz, amelyek állami úton csak részben finanszírozhatók.

A magántőke oldaláról szemlélve az orosz vasút érdekes, prosperáló világ, és a veszteséges személyszállítás üzeméhez szükséges finansziális igényeket is beleértve, nettó nyereséges.

Amit a magántőke ma kevésbé tolerál, az a vaspályák "hosszú pénz" jellege: igaz, hogy aránylag alacsony kockázatú, ám hosszú megtérülésű az ilyesfajta befektetés. A pénzügyi-gazdasági szakemberek aktuális feladata a dilemma feloldása.

Eddig csak a közcélú vasutakról esett szó, velük azonban nem ér véget az oroszországi sínek világa. Gazdasági vasutakkal, iparvágányokkal - vagyis sajátcélú infrastruktúrával - sok országban találkozunk. Minél kiterjedtebb egy-egy ipari körzet vagy erdőgazdaság, annál komolyabb belső hálózatra tesz szert az idők során, és mint tudjuk, orosz földön a helyhiány sosem okozott gondot: gigantikus képződményeket álmodtak és valósítottak meg az építők. Az államkapitalista szovjet időket a sajátcélú hálózatok formailag állami tulajdonúként, az üzemeltető cég felettes minisztériumának leltárában lévőként élték át. Oroszország megalakulását követően a cégek egy része jogutód nélkül megszűnt, mások a megváltozott tulajdonosi viszonyok között, stabilan működnek. A vaspályákat kisebb-nagyobb mértékben kiváltotta a közúti szállítás - különösen az erdőgazdaságok keskeny-nyomközű vasutai estek áldozatul -, az összesített hálózathossz tehát drasztikus fogyást szenvedett el, de még így is közel 60 ezer kilométerről, a közcélú vonalak kétharmadának megfelelő mennyiségről beszélhetünk. Több feldolgozóüzem és erőmű a nyersanyagát-fűtőanyagát úgy szerzi be, hogy az egyetlen centimétert sem gördül közcélú vasúton. A legnagyobb hálózatok meghaladják az ezer kilométert. A Norilszk Nikkel például a 3 kV feszültség nemmel villamosított vasútjain bonyolítja a nyersanyag mozgását.

A hálózatbirtokos cégek (és mások) százsámra alapítottak magánvasutakat, manapság körülbelül nyolcvanan üzemeltetnek közcélú hálózaton is futásengedélyt kapott teherkocsikat, összesen 350 ezres mennyiségben. (Az RZsD teherfuvarozó leányai - PGK, VGK, Transzkonténer, Refszerviz - mintegy 650 ezer kocsi felett rendelkeznek.) A sajátcélú vonalakon megforduló árumennyiség bőséggel meghaladja a közcélúak mutatóit, az utóbbi időben éves szintre vetítve 3,5 milliárd tonna körüli számokat olvashatunk ki a statisztikákból, a szállítási távolságok persze nagyságrenddel kisebbek, tehát a tonnakilométer-értékek nem olyan földtől elrugaszkodottak, mint az RZsD teljesítménye. Ami e pillanatban még nem jellemző, az az állandó, közcélú hálózati futásengedélyt kapott, magánvasúti mozdony - mindössze 150 darabra kértek ilyesfajta tanúsítványt a tulajdonosok. Elemzők szerint a fennálló helyzet erőteljes változás előtt áll, és a magánszolgáltatók hamarosan megerősítik képviselőiket az RZsD által üzemeltetett infrastruktúrában.

Gyártók

A vasút biznissz a kezdetektől megmozgatta a vasöntödéket, gépgyárakat, fafeldolgozó üzemeket, később az elektromechanikus és elektromos eszközök előállítóit. Kifejezetten gőzmozdonyokra állt rá három szentpétervári vállalkozás, valamint Votkinszk, Szormovo (Nyizsnyij Novgorod), Kolomna, Brjanszk, Harkov, Luganszk gépgyára, köztük az utóbbi kettő utolsónak (1897-ben és 1899-ben), de eleve mozdonygyárnak indult. Többségük neve ismerősen cseng ma is, nem véletlenül: a vasút tőkeigényes dolog, és a vele foglalkozó vállalatoknak sem a megszületése, sem a halála nem megy egyik napról a másikra.

Az ismerős városnevekhez azután újabb, ismerős városnevek társultak, úgymint Dnyepropetrovszk, Riga, Tbiliszi, Novocserkasszk, Ljugyinovo, Murom, Kaluga, Penza és sokan mások. A szovjet időszakban a gyárak

specializálódtak, például Brjanszk nehéztolató dízelmozdonyokat, Luganszk vonali dízelmozdonyokat, Riga villamos- és dízelmotorvonatokat, Novocserkasszk villamos mozdonyokat épített.

Az I. Világháború előtti időszakban - de később is - rendszeres szállítók voltak többek között amerikai, olasz, német, svéd cégek. A Szovjet Vasutak több "béketáborbeli" vállalatot (ČKD, Škoda, Ganz-MÁVAG, Wagonbau Ammendorf, és a sor itt messze nem ér véget) folyamatos megrendelésekkel látott el, illetve kisebb-nagyobb tételekben beszerzéseket végzett a világ számos tájáról.

A Szovjetunió széthullásával több, a vasútban érintett gyár Oroszország határain kívül maradt, a széthullást megelőző (és okozó) gazdasági hanyatlás időközben mély gazdasági válságba fordult - ezek eredményeként bizonyos berendezéseket csak USA dollárért lehetett megkapni, vagy sehogyan sem, de évekig nem is volt rájuk szükség, hiszen a szállítások volumene meredeken leesett, sok területen (például a járművek között) felesleg alakult ki. Járműveket alig, vagy egyáltalán nem rendelt az RZsD (illetve a magánvasutak), visszaesett az új felépítményi elemek, biztosítóberendezések, energiaellátó berendezések felhasználása. Az évezred elfogytával fény kezdett derengeni az alagút végén: először az infrastrukturális eszközökkel foglalkozók indították újra termelésüket, majd a teherkocsik gyártói, de a személykocsi- és mozdonypiacon csak halványan pislálolt a láng. Csakhogy a mozdonyok élettartama véges, az orosz gazdaságnak a vasútra még sokáig szüksége lesz, a gazdasági szereplők működni szeretnének - ugyanakkor az európai vontatójárművek csupán nagymértékű átalakítással lennének alkalmasak vontatásszolgáltatásra, a GE és a GM viszont az orosz piac számára kevésbé érdekes dízel-bizniszben szerzett tapasztalatokat elsősorban. Következésképp az oroszországi mozdonygyáraknak van jövőjük, de - a szó szoros értelmében - sínre kell tenni őket.

Az előbbi gondolatmenetet a Kuznyecki-szénmedence egyes bányáit birtokló befektetői csoport is végigjátszotta fejben, és nekiállt olcsón felvásárolni a nehéz helyzetben vergődő üzemeket. 2002-ben megalakult a TranszMasHolding (TMH), és röpké néhány év alatt ütőképes csapattá formálódott, a következő tagokkal: Novocserkasszki Villamosmozdonygyár, Brjanszki Gépgyár, Kolomnai Dízelmozdonygyár, Bezsicki Acélöntöde, Tveri Vagongyár, Gyemihovói Gépgyár, Metrovagonmas (ex Mitiscsi Gépgyár), Októberi Villamosmotorvonati Kocsijavító, Centroszvarmas (acélszerkezetek), Transzkonverter (áramirányítók), KMT (személykocsik berendezései), VEINII (gyakorlati kutatások a villamos vontatás területén). A TMH termékei a járműipar egészét átfogják, 2007-2008. között két vegyesvállalatot alapítottak a Bombardier-vel - az egyik a MITRAC-technológia alapján előállítandó, főüzemi áramirányítókkal foglalkozik -, és együttműködésbe kezdtek az Alstommal. A megszerzett technológiák felhasználásával komplett villamosmozdony-család tervezése folyik.

2001-ben, az uráli Jekatyerinburgban alakult a sokprofilú Szinara Csoport (nevét egy uráli folyóról kapta), amelyben a vasútigépgyártó szervezetek mellett motorgyárat és bankokat találunk, sőt, még stadiont és húskombinátot is. Két mozdonygyárat működtetnek, a Jekatyerinburg és Verhnyaja Pisma közötti iparterület egy részét foglaló, tönkrement Uralmas helyén kiépült UZZsM-et, valamint a Ljugyinovói Dízelmozdonygyárat. Az UZZsM VL11-esek korszerűsítéssel egybekötött nagyjavításával kezdte munkásságát, ma a 2ESz6 jelű, kétszekciós, tehervonati villanygépek építésében jeleskednek, emellett tervezik az újgenerációs mozdonycsaládjukat. Ljugyinovo dízelmozdonyokkal foglalkozott a múltban, és velük foglalkozik a Szinara égisze alatt, TGM4 és TGM6 hidraulikus tolatómozdonyainak új változatait elsősorban a magánvasutak veszik, a nyolctengelyes TEM7a, valamint a frissen tervezett TEM9-es iránt azonban az RZsD is folyamato-

san érdeklődik. Új technológiai elemek meghonosítása céljából a Szinara a Siemens-szel folytat kapcsolatot.

Vasútvonalak

Ma a vasútvonalakat két kiemelt kategóriába sorolják pályasebesség és terhelés szerint (legalább 50 millió elegendő tonna per év, és 120-160, illetve 160-200 km/h), valamint további három kategóriába (30-50, 15-30, 8-15 millió elegendő tonna per év, legfeljebb 120 km/h mellett), a sor végén állnak a IV. kategóriások, kisforgalmú iparvágányokkal és egyébekkel. (Meg kell jegyezni, hogy ilyen besorolást alkalmazva, az európai vasutak zöme a III. kategóriát sem éri el.) A teherforgalom elosztásában fontos szerep hárul a rendező-pályaudvarokra. 2001-től a nagyobbakat két kategóriába sorolták, úgymint hálózati és regionális szintűek - az előbbiekhöz tíz, az utóbbiakhoz tizenkilenc rendező tartozik. A legnagyobb egyben a legrégebbi, a Szentpéterváron található Moszkvai Rendező (1877-1879 között épült, nevét a Szentpétervár-Moszkva vasútról kapta, egyéb köze a mai hivatalos fővároshoz nincs). Forgalmát Moszkva két nagy elegyfeldolgozója, a külső vasúti körgyűrű mentén fekvő Orehovo-Zujevo és Bekaszovo csak együttesen képes meghaladni. A "top 10" középmezőnyében találjuk Jekatyerinburgot napi átlagban 26 ezer, Cseljabinszkot 18 ezer kocsival (ezek egy része szerencsére tranzit, nem igényel rendezést).

Ha koncentrált formában és mind nagyobb méretekben van jelen a vasúton szállítandó áru, akkor a vasút növelheti a rakszelvényt (és vele együtt a szerkesztési szelvényt, úrszelvényt), növelheti a kocsik tengelyterhelését, növelheti a vonatok hosszát. Az "Sz" jelű úrszelvény és "T" jelű szerkesztési szelvény előbb-utóbb már nem felel meg az igényeknek: a hálózat egy részén ma is megfordulnak rakmintán túlérő menetek (a túlérés helyét és mértékét szabványosították, zónákba illetve csoportokba sorolták). A tehervonatokra engedélyezett tengelyterhelés szabványosan

25 tonna, vonaltól függően 80 illetve 90 km/h mellett (a könnyebb fajsúlyú áruval - késztermékek, konténerek - rakott, és az üres vonatok magasabb sebességgel közlekedhetnek). Nem új keletűek a 25 tonnás érték emeléséről szóló gondolatok, és az idők során két változat fogalmazódott meg, a 27 illetve a 30 tonnás tengelyterhelés bevezetése.

A 27 tonna előnye, hogy pusztán a forgóvázak konstrukciójának módosításával, a pálya megerősítése nélkül kivitelezhető, a 30 tonna viszont, bár jóval beruházás igényesebb, ugyanakkor huzamosabb időre megoldja a vonathosszak problémáját. Annak ellenére, hogy a vasúti kerékpárokat egyes gyártók 30 tonnára kezdték méretezni, a mozdonyok és a kocsik előállításáért felelős cégek egyelőre azt teszik, amit saját hatáskörben képesek megtenni: új forgóvázakat fejlesztenek, 27 tonnához. A soron következő lépés a pályásoké.

Vontatás

Egy mai SzA3-as önműködő vonókészülék vonóerőben 2 MN-ra, ütközőerőben 2,5 MN-ra terhelhető, ezzel együtt a járműveknek maradó alakváltozás nélkül 2,5 MN-os, a hossz tengely mentén fellépő erőt kell elviselniük. A kifejthető, 2 MN vonóerő síkvidéki vonalvezetés, a nagyobb terhelésű, rakott vonatokra jellemző, 80-90 km/h alapsebesség, és a megkívánt gyorsulási értékek mellett legfeljebb 9-10 ezer tonnás tehervonatok összeállítását teszi lehetővé. Ennél nagyobb elegyekhez a vontatójárműveket több csoportba kell rendezni, azaz közbesorozott mozdonycsoportos konfigurációk képzendők.

Az 1950-es években a személy- és tehervonati fékek útjai elváltak egymástól: előbbiek a gyors működést helyezték előtérbe, utóbbiak pedig a robusztus szerkezetet és a hosszú vonatok összeállításának lehetőségét.

A 270 és 483 típusok a vegyes kormányselepek közé tartoznak, azaz kétnyomásos és háromnyomásos egységből állnak, és egy üzemmódkapcsoló állásától függően képesek fokozat nélkül illetve fokozatosan oldani. (Utóbbi esetben a fék nem meríthető ki, azonban az oldási idők megnőnek - ezt az üzemmódot jellemzően hegyi pályákon alkalmazzák.)

A 483-asok első változatai 1500 méteres, újabb változatai körülbelül 2000 méteres vonatok összeállítását és egy fékezőszelepről történő fékezését teszik lehetővé. Ennél nagyobb vonatokban a fék szakaszolandó (több mozdonycsoport és ezáltal több fékezőszelep esete), vagy a rádióvezérlésű EOTD (end-of-train device) oroszországi változatát, az SzUTP-t kell az utolsó kocsi tömlőkapcsolatára csatlakoztatni.

Alváz-szekrényváz, vonó- és ütközőkészülék, fék oldaláról tehát megvan a lehetősége a hosszú, nagytömegű tehervonatok összeállításának, már "csak" az alkalmas vontatójárművek és biztonsági berendezések felkutatása marad hátra. Dízelfronton manapság a legnagyobb darabszámban a TE10 család mozdonyait és a 2TE116-osokat találjuk vonali, tehervonati szolgálaton. Szekcióteljesítményük 2200-2250 kW, gyárilag két- és háromszekciós kivitelben készülnek (utóbbi csoportba a 3TE10m, 3TE10u alváltozatok tartoznak). A villamos mozdonyokhoz valamelyest hasonló dinamizmussal és alapsebességgel a 3TE10m vagy 3TE10u ugyanazt a 6,3 ezer tonnát tudja vontatni, mint egy kétszekciós VL80sz villamos mozdony. Mindkét sorozat példányaiból képezhetők többszekciós csoportok, például a torlódások feloldására irányuló módszerek gyakorlati alkalmazásaként továbbítottak már 3+4 szekciós 2TE116-ossal 14 ezer tonnás tehervonatot, azonban, kevés kivételtől eltekintve, a dízelüzemű vasutakon nem találunk igazán nagy elegyeket. Ne feledjük: nem a gázolajfogyasztó gépeké a főszerep Oroszország vaspályáin, ellentétben például az Egyesült Államokkal. Jelenleg a dízelek mindössze 15%-kal részesednek a tonnaki-lométer-teljesítményből. Pontosan emiatt maradtak félbe a 70-es, 80-as

évek "szuperdízel-projektjei", és bár két 4400 kW-s (6000 LE) motortípust is kifejlesztettek (1D49, D56 - utóbbinak a továbbvitelével akár 8000 LE-ig, vagy afölé is emelhető volna a lécsúly, bár egy mozdonyba ez az erőforrás már csak cipőkanállal fér bele), a velük ellátott vontatójárművek rendszerítéséből az államvasút kifarolt. Ma a 2500 kW szekcióteljesítményű 2TE25k, 2TE25a gépek látszanak általános felhasználású, vonali, tehervonati mozdonyokként, és a 3500 kW szekcióteljesítményű TE35 tervezet megvalósítása, biztos igény híján, egyelőre várat magára.

A 132 tonnás, osztottkeretes (Co'+Co'), 2400 kW (az utolsó változatoké 2820 kW) óráteljesítményű, 75 illetve 90 km/h engedélyezett legnagyobb sebességű VL22, VL22m tehervonati villamos mozdonyokat már a harmincas években sem tekintették hosszútávú megoldásnak, ennek ellenére 1958-ig gyártásban maradtak, sőt, hasonló járműszerkezettel, de nagyobb teljesítménnyel 1956-1961 között elkészült 489 darab VL23-as is. A II. Világháború végén megállapodás született az amerikai General Electric-kel 20 darab, 8 hajtott tengelyes, 4320 kW-os mozdony leszállítására. A mozdonyok elkészültek, azonban politikai okokból nem kerültek a Szovjetunióba - ettől persze még a hasonló méretű vontatójármű igénye nem múlt el. A VL22 járműszerkezetének áttervezésével, a VL23-ason is megjelent, homlokátjáró nélküli szekrény felhasználásával a NEVZ 1953-ban kibocsátotta az N8, később VL8 jelet kapott, kétszekciós, nyolctengelyes, 4200 kW-s mozdonyt. Az ötvenes évek második felében, párhuzamosan a 3 kV= feszültségű gépekkel, megindult a 25 kV~ gépek előállítás. A VL23-járműszerkezetű, kísérleti NO, valamint a francia F (CC7100-alapú) tapasztalataiból okulva, 1957. végén megszületett az eleinte 4170, később 4650 kW teljesítményű, Co'Co' tengelyelrendezésű N60, avagy VL60 sorozat. A hattengelyes járműszerkezet most még kevésbé ígért perspektivikusnak, mint húsz évvel korábban a VL22-es, csak hogy egy kétszekciós, nyolctengelyes járműnél nem kerülhet meg két fokozatkapcsoló szinkronüzeme, mégpedig elfogadhatóan alacsony meghibásodá-

si mutatókkal. Az elegytömegek azonban nem hagytak sok időt a probléma körüljárására, és miközben folyt a VL60-asok sorozatgyártása, az 1960-as évek legelején létrejöttek a majdani VL80 család kísérleti példányai. A "vagy megoldjuk, vagy megoldjuk" közül választhattak a mérnökök. Megoldották. A 25 kV-os VL80k járműszerkezetét örökölte végül a vele párhuzamos, 3 kV-os VL10-es, miután a VL8-asok építésébe korábban már beszállt, Tbiliszi Villamosmozdonygyár (TEVZ) évekig vajúdott az eredetileg T8 jelű prototípusokkal.

Az 1970-es, 80-as évekre az 5360 kW-os VL10, VL11, illetve a 6520 kW-os VL80 család vált a villamosított vonalak legfontosabb, tehervonati szereplőjévé. Az egyenfeszültségű kétszekciósokból összesen mintegy 4000, a váltakozófeszültségűekből 4800 darab épült. Ezek a sorozatok 6000-6300 tonnás tehervonatok továbbítására alkalmasak síkvidéken, háromszekciósokként (VL11, VL10k, VL80r, VL80sz) pedig értelemszerűen 9 ezer tonnát vihetnek. Ugyancsak 9-10 ezer tonnás elegyekre méretezték a kétszekciós, 6+6 tengelyes (2(Bo'Bo'Bo')) tengelyelrendezésű VL85 és VL15 gépeket. A nyolctengelyes kétszekciósok "adagja", a 6-6,3 ezer tonna lett fokozatosan a villamosított fővonalakon a standard alapegység. A folyamatos elegyáramlás körülményei között üzemelő vasutakon a szüntelen árufolyamot ekkora *szeletekre* vágják, vagy a standard egység másfélszeresére (9 ezer tonna). Tekintettel az amerikainál kisebb tengelyterhelésre, az alapegység, ha ömlesztett árut szállít, mozdonyostul 1000-1050 méteres szabad vágányhosszt igényel az állomásokon, a másfél alapegység 1500 métert. Másfél alapegység hossza éppen egybecseng a tehervonati fékek lehetőségeivel (bár az újak ennél többet tudnak), a tömege pedig a vonókészülék terhelhetőségével. A két alapegység ezért közbesorozott mozdonycsoportot igényel, ami természetes módon ki is adódik, ha egy-egy alapegységet a mozdonycsoportjával együtt összekapcsolunk. A Szovjetunió széthullása óta gyártott, úgynevezett átmeneti generációs, tehervonati 2ESz5k, 2ESz4k, 2ESz6 gépek egyelőre a VL10, VL80 család főpa-

ramétereit hozzák, persze korszerűbb kivitelben. Mellettük azonban készülnek a debütálásra a 27 tonna tengelyterhelésű, 4 és 6 tengelyes szekciókat csatasorba állító, újgenerációs tehervonati családok.

A korábban ismertetett elegytonna-mennyiségek sok tehervonat leközlekedtetésével járnak, a napi 150-180 tehervonatpárra rúgó átlagot felmutató vonalak nem számítanak ritkaságnak a hálózaton. A csúcsterhelések természetesen magasabbak, és még nem beszéltünk a személyszállítás kisebb-nagyobb kapacitásigényeiről. Amíg a vonali és állomási biztosítóberendezés bírja, addig az egy-egy vonatra eső terhelést az állomási vágányok hossza, illetve a menetvonal biztosításhoz és az elegytovábbításhoz kapcsolódó, energiafogyasztáson felüli költségek - jellemzően: a személyzet költségei - határozzák meg. Ezek a költségek a szovjet időkben, valamint az 1990-es években elég alacsony szinten mozogtak ahhoz, hogy a szolgáltatót ne tegyék érdekeltté az elegytömegek növelésében. Másfél vagy két standard alapegységből (esetenként még többől) álló tehervonatokat tehát akkor indítottak, amikor az adott vonal kapacitásai - valamilyen áruféleség szezonális, dömpingszerű jelenléte következtében - kezdtek elfogyni. Az utóbbi években a helyzet megváltozóban van. A közcélú vontatásszolgáltatást ma még gyakorlatilag egyedül végző RZsD, a más közlekedési ágakkal szembeni versenyképesség megőrzése érdekében csökkenti a működési költségeit, ezzel szemben az egy alkalmazottra jutó bérköltségek lényegében nem szoríthatók le.

Mindebből kiadódik a műszaki oldallal szembeni elvárás: a minél nagyobb és minél pontosabban, megbízhatóbban közlekedő tehervonatok minél kevesebb, és minél átlagosabb képességű személyzetet követeljenek meg. Járulékosan persze az energiafogyasztás is csökkenjen. A megoldást a személyszállító vonatoknál korábban már bevezetett, automatikus járművezetési rendszer kiterjesztése jelenti a tehervonatokra, közbesorozott mozdonycsoportos konfigurációkat beleértve. A meglehetősen nyelvtörő, USzAVP-G, ISzAVP-RT betűkombinációkkal leírható rendszereket imple-

mentálták a VL10 és VL80 családokra. Használatukkal a személyzet dolga a figyelésre, a rendkívüli helyzetek megoldására korlátozódik, kifáradásuk ezáltal 2-4 órával kitolható, ehhez képest 5-8%-kal csökken az energiafogyasztás és javul a menetrend tartása. A műszaki lehetőségek birtokában a gazdasági válság szinte "kapóra jött", és jól megfigyelhetővé vált, hogy míg az összes továbbított elegy csökkent - főként az ország európai részén -, addig a nagyobb terhelésűek mennyisége nemhogy stagnált, hanem egyenesen növekedett.

Arányok

Európában az 1970-es évektől - a közúti motorizáció előretörésével - a vasút egyértelműen másodrendű infrastruktúrává vált, a teherfuvarozásban elvesztette a darabárus és kis távolságú (pl. belföldi) piaci szegmenst, a személyszállításban a diákok és a szociálisan rászorultak tartottak ki mellette, míg a társadalom mind népesebbé váló, urbanizáltabb rétegei az egyéni közlekedésre szavaztak. A vasúti teherfuvarozás szelete a teljes tortából sok esetben 10-15% alatti. A közút tündöklése az Egyesült Államokban sem kímélte a vaspályákat, azonban - szemben Európával - a tengerentúlon hangsúlyos maradt egy olyan terület, amelyen a közúti szállítási módok nem, vagy csak nehezen rúghatnak labdába. Ez a terület a nagytömegű és nagy távolságú nyersanyagszállítás, félkész termékek koncentrált, nagytávolságú szállítása, és a konténeres forgalom tömeges formái. A vasúttársaságok ezáltal a kamion-invázió közepette is 40%-kal részesednek az összes feladott áruból. A sűrűbben lakott, hagyományosan jó elővárosi ellátottsággal bíró moszkvai közigazgatási területet és Szentpétervár vonzaskörzetét leszámítva, a tehervonatok a pályakapacitások 90%-át birtokolják. Az arány tehát az európainak nagyjából a fordítottja.

Gazdasági válság hatása

A 2008-as év végén már látszott, hogy jó néhány mozdonynak, kocsinak nem lesz munkája, ki tudja, meddig. A forgalomból kivont, de még nem selejtezett járműveket úgynevezett tartalék bázisokon tárolják Oroszországban. 2009 tavaszára a húszeszes állományból mintegy háromezer-ötszáz mozdony lett a tartalék bázisok újdonsült lakója. A területi vasutak bíznak benne, hogy hamarosan ismét munkába állhatnak a fémmonstrumok, ennek megfelelően gondot (és pénzt) fordítottak a telepek őrzés-védelmi rendszerének kiépítésére. A három és félezerből mégsem várják vissza mindet: a 90-es évek módszeréhez hasonlóan, kihasználják a válság vérfrissítő jellegét, tehát elsősorban a korszerűtlen, magas üzemeltetési igényű példányokat küldik az *elfekvőbe*. Érdekes mozzanat, hogy az Északi Vasút helyi személyszállítási feladatokra átcsoportosított VL60k gépei (teherfordába ugyanis már évek óta nem merik őket bedobni, az állapotukból következően) még ezt a válságot is megússzák, és változatlanul becsülettel futják köreiket egy-két kocsiból álló vonatukkal.

A teherkocsikkal az Első Teher szállítási Társaság (PGK) a vérfrissítő megoldás mellett maradt - tizenötezret dobott a szemétre. A feladatok csökkenése az alkalmazottakat sem hagyta érintetlenül: az RZsD egyes részeleitől, leányaitól összesen 58 ezer embernek kellett felállnia.

Oroszországi állami tulajdonban (is) lévő vasúti társaságok

Oroszországi Vasutak (RZSD)



Russian Railways

Az RZSD a világ egyik legnagyobb közlekedési társasága, értelemszerűen Oroszországban is az óriások közé tartozik. Tíz éve, 2003 óta áll az orosz állam ellenőrzése alatt, a strukturális átalakítási reform részeként hozta létre az Orosz Kormány az 585.sz. rendelkezése alapján. Tevékenysége lefedi a szakterület egészét: foglalkozik többek között nagy távolságú és elővárosi személyszállítással, vontatással, gördülőállomány karbantartással és -javítással, áru fuvarozással, konténerszállítással, utóbbi terület logisztikai és mérnöki feladataival, kutatással és pályaépítéssel. Résztvevője határon átnyúló vasúti együttműködéseknek, például vasútépítési és vasút irányítási feladatokat vállalt Örményországban, Kínában, Finnországban, Németországban, Iránban, Líbiában, Mongóliában és Észak-Koreában.

Olyan természetes monopólium, amely a világ vasútvonalainak a kétharmadát ellenőrzi, vagyis több mint 85 ezer kilométert. Leányvállalatait is ideértve a világ harmadik legnagyobb áruszállítója. Az Oroszországban futó mozdonyok közel egésze az Oroszországi Vasutaké, a cégnek 259,3 ezer tehervagonja van. Piaci értéke orosz számviteli szabályok szerint mintegy 142,6 milliárd dollárnak felel meg, tavalyi hozzájárulása az orosz GDP-hez 1,7 százalék volt.

Az Oroszországi Vasutak hozzávetőlegesen 1,2 millió főt foglalkoztat.

Az orosz állami vagyonügynökség több lépcsőben privatizálta(ja) az Oroszországi Vasutakat. Az állam a privatizációt követően is meg kívánja tartani az Oroszországi Vasutak (RZSD) legalább 75 százalékát.

Az átalakulás természetesen elsősorban a befektetői pénzek, azon belül súlyozottan a magántőke bevonására irányul(t), és az így megszerzett összegekből új beszerzéseket, fejlesztéseket hajtanak végre. Az állami vasúttársaságnak a harmadik fázis elején 650 ezer teherkocsija volt. Elsőként a romlandó áruk szállítását (Refservice) és a konténeres fuvarozást szervezték ki leánycégekbe (TransContainer). Második lépésben megalapították az Első Teher szállítási Társaságot (PGK), a Második Teher szállítási Társaságot (VGK), átadták a teherkocsi állomány meghatározott részeit, amit pedig sem átadni, sem megtartani nem szándékoztak, azt tavaly 15-20 ezer darabos csomagokban magánszolgáltatóknak értékesítették.

Ma az Oroszországi Vasúttal több mint 170 leányvállalattal és kapcsolódó társasággal rendelkezik. Ezek közül az 5 legfontosabb szállítmányozási leányban meghatározó tulajdonrészrel rendelkezik.

Első Vasúttársaság (PGK)



Az „Első Vasúttársaság” (Freight One) Oroszország vezető vasúti teher szállítási szereplője, amely a világ egyik legnagyobb vasúttársasága.

A céget 2007 júliusában alakult és 2008 tavaszára pedig az egész országra kiterjesztette a működését. Az Első Vasúttársaság összesen 14 városban van jelen, amely így Oroszország bármely régiójában ki tudja szolgálni az ügyfeleket. A társaság Ukrajnában és Finnországban is képviselteti magát két külön leánycéggel.

Az orosz állam a PGK 75 százalék mínusz kettő részvényt számláló csomagját Vlagyimir Liszin nevével fémjelzett novolipecki acélipari óriás, az NLMK Csoport részét képező UCL Holding szállítási cégének, a Független Közlekedési Társaságnak (NTK) adta el 2011-ben. Az orosz államnak 21 %-os tulajdonrésze van a cégben.

Az Első Vasúttársaság teljes választékát kínálja a teherszállítási szolgáltatásoknak. Az ügyfelek több mint 80 %-át az ország vezető ipari vállalatai alkotják. A munkavállalók összlétszáma 3800 fő. 2012-ben a társaság több mint 194.800.000 tonna árut szállított. A vállalat piaci részesedése Oroszországban meghaladja a 14 %-ot.

Az Első Vasúttársaság az egyik leányvállalata az „UCL Vasút”-nak, ami a vasúti divíziója az Universal Cargo Logistics Holdingnak (UCL Holding), amely egy nagy nemzetközi szállítási csoport. A holding egyesíti több nagy vasúti hálózattal rendelkező szolgáltató működését, amelyek szerte Oroszországban működnek, ill. rakodási-szállítási kapacitásokkal rendelkeznek Észak- Nyugat- és Dél-Oroszországban, valamint a Volga mentén, beleértve az észak-nyugati és a nyugati hajózási társaságokat, valamint számos más szállítási és logisztikai eszközt. Az UCL Vasút magába foglalja az LLC Independent Közlekedési Vállalatot is (NTK, melynek az Első Vasúttársaság birtokolja a részvényeit 100 %-ban), LLC NTK – Wagon-t, valamint Gryazi motorkocsi javítót, amely egy közös vállalat az Orosz Vasutak (RZSD)-kal. Az UCL Vasút tulajdonába tartozik, több mint 210 ezer darab vasúti vagon, melyek közül mintegy 112.000 db „gondola” kocsi és több mint 55 ezer darab tartálykocsi.

Az Első Vasúttársaság által kezelt szállítási kapacitás:

	44,7 e db tartály-kocsi
	112,3 e db „gondola”-kocsi
	11,7 e db cementszállító-kocsi

	5,3 e db ásvány szállító-kocsi
	16,7 e db zárt-kocsi
	3 e db póre-kocsi
	1,3 e db egyéb típusú kocsi

A vasúttársaság teljes szállítási kapacitása **195 e db** kocsi.

Második (Szövetségi) Vasúttársaság (VGK)

A Második Vasúttársaság (VGK) 2010-ben jött létre a vasúti reform keretében. A VGK megkapta mindazokat az eszközöket az RZSD-től, melyek még annak tulajdonában voltak az Első Vasúttársaság megalakulását követően. Ez hozzávetőleg 180.000 db vasúti kocsit jelentett. A VGK az RZSD 100 %-os tulajdonában van. Az egyik legnagyobb fuvarozó cég Oroszországban, mely speditőr és egyéb feladatokat (vagontöltés, stb.) is ellát.

A VGK főként az alábbi területeken fejti ki a tevékenységét:

- ércszállítás
- szén szállítás
- ásványi anyag és műtrágya szállítás
- építőanyag szállítás

Az Első Vasúttársaságon kívül számos fontos orosz bányá, szén és kohászati vállalat és szállítómányozó cég található, melyek:

- PLC «Siberian Coal Energy Company» (SUEK)
- «EVRAZ Holding» Trading Company

- LLC «Mechel-Trans»
- PLC «Severstal»
- Close Joint-Stock Company "Progress-XXI vek»
- PLC «Natsionalnaya Nerudnaya Kompaniya»
- PLC «Russian Coal»

2012-ben a Második Vasúttársaságot Szövetségi Vasúttársaságra keresztelték.

Az Első Vasúttársaság által kezelt szállítási kapacitás:

	137 e db „gondola“-kocsi
	25 e db zárt-kocsi
	10 e db póre-kocsi
	3 e db egyéb típusú kocsi

Transcontainer



Oroszország legnagyobb vasúti konténer szállítója, mely 47 vasútállomáson jelen van és 59.000 db ISO konténert és 25.000 db speciális póre kocsit kezel. A cég végzi az orosz konténerszállítási piac 64 %-át. Nemzetközi leányvállalatai és képviselteinek a száma 20. A cég több mint 20.000 rendszeres partnerrel rendelkezik. Szlovákiában is üzemeltetnek konténer terminált.

A részvények 50 % + 2 részvény az RZSD tulajdonában van.

RailTransAuto



Ez a logisztikai cég - 4.500 db speciális autó-kocsi segítségével - az autógyártók telephelyétől az eladási pontig biztosítja a gépkocsik szállítását.

A cég létrehozott egy kiterjedt központi elosztó hálózatot szerte Oroszországban. 2012-re elérte a 70 %-os részesedést a vasúti autószállítás területén.

Refservice



Refservice a legnagyobb romlandó árut szállító vasúti cég Oroszországban és a volt FÁK országokban. Több mint 7.000 db szigetelt zárt kocsival rendelkeznek, melyet 1.800 fő kezel. A cégnek 3 fagyasztó kocsi depója és 2 kirendeltsége van. 2010-ben 1,4 Mt romlandó árut szállítottak, ami a 27 %-a volt a teljes ilyen típusú árunak Oroszországban.

Oroszországi privát vasúti társaságok

LLC Transoil

A 2003-ban alapított cég az egyik legnagyobb az olaj és olajtermékek vasúti szállításában Oroszországban. A cég központja Szentpéterváron van, ami 34.000 tartálykocsit és 36 mozdonyt működtet.

A cég stratégiai partnere a ROSNEFT-nek.

New Forwarding Company (NFC)

A 2003-ban alapított cég az egyik legnagyobb független vasúti szállítmányozó Oroszországban. Az NFC főként olaj és bányaiparnak, a vas- és acéliparnak, a széniparnak szállít, valamint építőanyagokat és egyéb termékeket fuvaroz.


A 21.000 db-os vagonparkjukban megtalálható a tartálykocsi, a „gondola”-kocsi és a pőre-kocsi is, valamint mozdony is. Saját irányító központtal és vagonjavító bázissal is rendelkeznek. A szállításokat Oroszországon kívül, a balti államokba, Ukrajnába, Fehéroroszországba és Kínába is végzik. Oroszországban 10 irodát üzemeltetnek.

Globaltrans

Globaltrans az egyik vezető privát vasúti szállítmányozó cég, amely fő működési területe Oroszország, volt FÁK és a balti országok. Legfontosabb szállított áruféleségek:

- metallurgiai szállítmányok,
- olaj és olajtermékek,
- szén,
- különböző építőanyagok.

Globaltransnak 62.170 db vasúti kocsija van, melyek átlagéletkora mindössze 8 év. Ezek megoszlása a következő:

	38,5 e db „gondola”-kocsi
	21,7 e db zárt-kocsi
	1,9 e db egyéb típusú kocsi



RRR

Az 1994-ben alakult „Centrosol” cégnek a 2007-es átalakítása után jött létre, napjainkra az egyik vezető vasúti szállítóra vált az orosz piacon.

Az orosz piac legnagyobb cégeivel áll kapcsolatban, mint pl. Gazprom, DVTG/Far Eastern Transport group JSC, Eurohim, Eurosil, Eurocement, NPK, Sibur, Sovraht, Severstal, TransGarant, Phosagro és mások.

A saját vasúti kocsiállományuk 6 182 db-ból áll, az alábbi bontásban:

	1298 db tartály-kocsi
	960 db „gondola”-kocsi
	425 db cementszállító-kocsi
	1197 db ásványszállító-kocsi

	1202 e db zárt-kocsi
	152 db póre-kocsi

Ukrán vasúti társaságok

Ukrajna nemzeti vasúttársasága az Ukrán Vasutak (UZ). A hálózat széles nyomtávú (1521 mm), hossza 21655 km, melyből 7145 km dupla vágányú, a villamosított vonalak hossza pedig 9729 km. Az Ukrán vasút hosszúság alapján a 14. leghosszabb, utasforgalmát tekintve a 6., teherforgalma pedig a 7. legnagyobb a világon.

Az Ukrán Vasút 2010-es beruházási tervében egyáltalán nem szerepelt vontatójármű beszerzés. 100 mozdony és 100 motorvonat korszerűsítését tervezték, a dízelmotorvonatok esetében remotorizációval egybekötve, új beszerzések nélkül.

A 2008-ban az UZ által bejelentett járműpark-frissítési program 2010-ig többek között 1197 új villamos mozdony beszerzésével számolt - a programot még válság kirobbanása előtt fogalmazták meg. Azonban 2009-ben nem volt beszerzés és minimális mértékű volt a korszerűsítés is.

- Teherkocsik száma: 174 939 db
- Személykocsik száma: 8429 db
- Mozdonyok száma: 2718 db
- Villamos mozdonyok száma: 1796 db
- Villamos motorvonatok száma: 1443
- Dízel motorvonatok száma: 186 db
- Alkalmazottak száma: 375 900 fő

Az „Első Vasúttársaság Ukrajna”, több mint 5 ezer vasúti kocsit üzemeltet, melyből saját flottája 495 db kocsi és 110 db tartálykocsi. A cég Ukrajnában több mint 50 céget szolgál ki, melyek jelentős része Ukrajna piacvezető vállalataihoz tartoznak. A cég megfelel a legnagyobb vállalatok áruszállítási igényeinek a szén és a kohászat, az építőipar, a vegyipar és más iparágak területén, mind export-import mind pedig tranzitfeladatok ellátására. A vállalat 2008-ban alakult és működési területe főként Ukrajna, volt FÁK, Balti államok és Európa.

Partnerek

GP Donetsk vasút

GP Lviv Vasút

GP Odessa vasúti

GP Southern Railway

GP Dnyeper vasút

Fontosabb ügyfelek

„ArcelorMittal Krivoy Rog” – kohászat

„ISD Korporáció” ("Alchevsk Kohászati Vállalat", "Dzerzhinsky Kohászati Vállalat")- kohászat

„Metinvest Szállítmányozás” ("Azovstal" , " Mariupol . Iljics", " Enakievo", és "Zaporizhstal") – kohászat

„Kremenchuzke Quarry Quartz” – ásványi anyag

„ArselorMittal Temirtau” – kohászat

Finnország

Az „**Első Vasúttársaság Skandinávia**” egy vasúti szállításokra szakosodott logisztikai cég, amely vasúti szállításokat végez Finnország, Oroszország és a FÁK-országokban. A társaság 2009 novemberében alakult.

Az Első Vasúttársaság Skandinávia a Helsinkiben központú VR-Csoport és Oroszország legnagyobb vasúti szállítómányozója, az Első Vasúttársaság vegyes vállalata, 50-50 %-os részarányban.

A témában az utóbbi időben publikált cikkek

Megjelent: 2013-06-25

Június 20-án, csütörtökön a Szentpétervári Nemzetközi Gazdasági Fórum keretében az "Oroszországi Vasutak" (RZsD), a "Kazahsztáni Vasutak" ("Kazahsztan Temir Zsoli"), valamint a "Belarusz Vasút" (BZsD) vezetői aláírták a közös konzern, az "Egyesült Közlekedési-Logisztikai Társaság" (OTLK) megalapításáról szóló egyezményt. Az eseményen jelen volt Vlagyimir Putyin, Oroszország, a vámunió legnagyobb tagjának elnöke is.

Az oroszországi vasúttársaság vezetője 2,7 milliárd dollárra teszi a közös konzern értékét, amelynek jogi regisztrációja már az idén megtörténhet. A két kisebb tagország vasúttársaságának részvényintegrációja 2014-re fejeződik be. A tervek szerint a közös konzern konténerekbe, terminálokba és IT-infrastruktúrába való befektetései 2020-ra elérik a 6,2 milliárd dollárt.

A közös konzern üzleti tervéről még április 10-11-én egyeztek meg a három tagország vasúttársaságainak képviselői. A tervezet szerint a közös infrastruktúra használatából eredően a nemzeti vasúttársaságok 1,6 milliárd dollár többletbevételre tesznek szert és a közös konzern kapitalizációja egyharmadával nő majd 2020-ig.

A számítások szerint 2020-ra 11,3 milliárd dollár plusz értéket teremt majd az Egységes Gazdasági Térség GDP-jének a közlekedési konzern.

Megjelent: 2013-09-26

A vasúti-kocsigyártás 21,8 %-al csökkent (37.300 db-ra) 2013. január-augusztus között, a tavalyi év ugyanezen adatával összehasonlítva.

Köszönhetően a jelenlegi piaci körülményeknek, számos orosz vasúti társaság felülvizsgálta a vasútikocsi beszerzéseit pl. az Első Vasúttársaság hivatalosan bejelentette, hogy nem kíván vásárolni egyetlen kocsit sem már ebben az évben. Ezzel egy időben a Szövetségi (Második) Vasúttársas-

ság lecsökkentette a rendelését 7700 db kocsira, és visszamondott 9000 db „gondola”-kocsit.

A gyártók is bejelentették a termelés csökkentését pl. Oroszország legnagyobb vagongyára az Uralvagonzavod erre az évre 26 %-os csökkenést vár.

Ukrajnában még nagyobb 44 %-os visszaesést jeleztek.

Megjelent: 2013-11-11

Az orosz RZD azt tervezi, hogy az üzleti forgalmát – a 2012-es évhez képest – 10-szeresére növeli 2030-ra, jelentette be a cég elnöke Vladimir Yakunin.

A cég elnöke szerint a terveik között az is szerepel, hogy az európai logisztikai üzletág első 5 cégébe bekerülnek, úgy hogy nagymértékben növelik a személyszállítást és erősítik pozícióikat az áruszállítás és a személyszállítás területén Európában.

„A szállítmányozási szolgáltatásokra globális méretekben van szükség”.

Az orosz vasúti monopólium (RZSD) azt tervezi, hogy 2030-ra egy új logisztikai modellt fog bevezetni a működésében.

Jelenleg az RZSD fuvarozóként működik a piacon, míg 2030-ra szállítmányozó és logisztikai céggé fog válni. Annak érdekében, hogy sikeresek legyenek a logisztikai üzletágban, az szükséges, hogy globális méretekben szállítmányozzanak.

A társaság már most is biztosítja a háztól-házig szolgáltatást, ami nem csak vasúti, hanem tehergépkocsis szállítást is jelent.

Az új modellre történő átállás már elkezdődött a GEFCO cég felvásárlásával, ami az egyik legnagyobb logisztikai vállalat a világon a közúti áruszállítás területén.

Források:

http://vilagvasutai.hu/orosz/hmorosztort1/vilagvasutai_manhattani_cikk1_20091110.html

www.rzd.ru

www.tmholding.ru

<http://www.vgk.org.ru/>

<http://www.pgkweb.ru/>

<http://eng.railfgk.ru/>

<http://pvku.com.ua/>

<http://freight1.fi/en>

<http://www.uclholding.ru/en/>

<http://ru.wikipedia.org>

<http://en.wikipedia.org/wiki/RZhD>

<http://www.npktrans.ru/Default.aspx?lng=eng>

<http://www.trcont.ru/?id=2&L=1>

<http://www.globaltrans.com/about-us/at-a-glance/>

<http://www.railfreightportal.com/>