

El fervoja mondo 7/2019

Rusio:

Informe pri Rusaj Fervojoj

Specifa por rusa fervoja infrastrukturo estas larĝa ŝpuro (1520 mm, kiu respondas al tiu laŭnorma uzata en landoj de iama Sovet-Unio, respektive cara Rusio. Kunlige kun tio ni devas atentigi, ke kialo de la elekto por konstruado de larĝa ŝpuro estas erare supozata tiu milita – ŝirmo antaŭ potencialaj milit-konkerantoj. Ĉefa kialo por transpreno de origine brita larĝa ŝpuro estas kialo ekonomia, komence por la vasta ebenaĵa imperio estis pripensata eĉ pli larĝa ŝpuro, do 1829 mm.

En eŭropa parto de Rusio fervojo havas grandan densecon kaj radialan karakteron kunligiganta en moskva fervojnodo, male azia parto elstaras per longeco de la fervojreto kaj malgranda trafikdenseco. Entuta longo de la rusa fervojreto atingas 85513 km, de kiu 51% estas 43759 km elektrizitaj (46% de kontinukurento 3 kV kaj 54% de alterna kurento 25 kV 50 Hz) kaj okazas streboj por iom-post-ioma transiro al sistemo alternkurenta. Rusa fervoja infrastrukturo disponas ankaŭ de fervojoj kun malpli larĝaj ŝpuroj: 750 mm: 43 linioj plejparte arbaraj, torfotransportaj aŭ entreprenaj kun entuta longo 1656 km, 1067 mm (805 km sur insulo Saĥaleno) kaj 1435 mm (104 km en regiono *Kaliningrad*). La plej longa etŝpura fervojo 750 mm longas 270 km kaj troviĝas en regiono *Sverdlovsk*. Interesa estas, ke temas pri miksitaj trafiko, kie trafikas ankaŭ litvagonoj. Ekde la jaro 2003 okazas sur la insulo Saĥaleno rekonstruo de fervoja linio por larĝa ŝpuro 1520 mm, laborkonstruoj sukcese okazas kun supozata finkonstruo en la jaro 2020. Sur la fervojreto troviĝas 166 973 trakforkoj, 138 tuneloj kaj 30 720 pontoj.

Modala kvociento de la fervojo laŭ vidpunkto de entute transportitaj tunokilometroj en Rusa federacio atingas admirindajn 45% (en jaro 2017). Jare estas fare de fervojo transportitaj ĉirkaŭ 1,2 miliardoj da vartunoj, kio prezentas 3128 miliardojn da tunokilometroj. En pasaĝertrafiko estas fare de fervojo transportitaj jare 1 miliardo



da vojaĝantoj (106 miliardoj da pasaĝerkilometroj), kio prezentas 27 procentan kvocionon en merkato de pasaĝertrafiko.

Holdingo *RŽD* estas la plej granda dunganto en la lando, ĝi donas laboron al 737 000 da homoj. Interesa fakto estas, ke ankoraŭ en la jaro 2004 nombro da dungitoj estis 1 465 000 da homoj. La grupo disponas de pli ol 20 mil lokomotivoj (11800 dizelektraj kaj elektraj varlokomotivoj, 5900 manovraj lokomotivoj, 3100 pasaĝertransportaj lokomotivoj). Plie de 196300 varvagonoj (pli ol duono da ĉiuj varvagonoj sur teritorio de Rusa federacio, 21 mil pasaĝeraj fervojaj vagonoj por longdistanca trafiko kaj 14300 pasaĝervagonoj por alurba trafiko. En oktobro 2018

la kompanio anocis planon pri aĉeto 5000 lokomotivoj ĝis la jaro 2025. Nur en la jaro 2019 *RŽD* investos 1 miliardon da eŭroj por aĉeto de 600 lokomotivoj. Pli multaj el tiuj estos uzita por vartrafiko (100 dizelektraj kaj 300 elektraj), pliaj 200 estos manovraj kaj paĝerlokomotivoj. En kunligo kunlongatempa plano pri eveluo la kompanio planas ĝis la jaro 2025 ankaŭ ripari 15 mil lokomotivojn. En strukturon *RŽD* apartenas entute 158 filiaj kaj dependaj kompanioj. Bontenadon kaj evoluon de infrastrukturo prizorgas filio kun nomo Centra direkcio de infrastrukturo. Longdistancan pasaĝertrafikon prizorgas Federacia kompanio por transporto de pasaĝeroj (*FKP*). Al signifaj logistikaj kaj ekspedistaj firmaoj kun partopreno de *RŽD* apartenas la kompanioj *GEFCO* (supernacia kompanio establita en Okcidenta Eŭropo, en kiu *RŽD* havas 75 procentan kvocionon), *RŽD Logistika*, *OTLK* (komuna entrepreno de rusaj, blankrusaj kaj kazahaj fervojoj). Al la jam menciataj operatoroj de vartrafikaj veturiloj apartenas sekvaj kompanioj: Federacia vartrafika kompanio (*FGT*), kiu posedas 154000 da veturiloj *RŽD*, tio estas plenaj 78%. *Reservis*, interesiganta pri transporto de rapide pereemaj varoj en intermikaj vagonoj. *RejlTrans Avto* (*RTA*), kiel duondiras jam ĝia nomo, direktiĝas al transporto de aŭtomobiloj. Fervojajn vagonojn kaj servojn kunligitaj kun kombinita transporto proponas kompanio *Transkontejner*, sed ankaŭ *Russkaja trojka*. Al organizado de transportoj inter Eŭropo kaj Azio fondis *RŽD* en kunlaboro kun *DB* kompanion *TRANS EURASIA LOGISTICS*.



Privata operatoro de veturila parko (99,99 % posedas nederlanda kompanio *UCL Rail*), estas kompanio Unua varvagona (*PGK*), kiu posedas 115000 fervojajn vagonojn kaj okupadas 3600 dungitojn. La kompanio fondiĝis

subaze de la jam pli alte menciita reformo en la jaro 2007 kaj ĝis sia alinomiĝo en la jaro 2015 portis la nomon Sendependa trafika kompanio.



Interesaj estas por altrapida fervoja vartrafiko inter Moskvo kaj Kazano, kie dekduvagonaj trajnoj transportus kiel pasaĝerojn, tiel speciale proponitajn kontenerojn. Estas evidenta plikreskanta potencialo de Rusa federacio kiel transita lando ĉe interŝanĝo de varoj inter Japanio, Koreo kaj Ĉinio unuflanke kaj Eŭropo duaflanke. En tiu ĉi konteksto estas ankaŭ bezonata menci ekziston de 170 miliona sendogana merkato (Dogana Unio de Rusio, Blank-rusio kaj Kazahio).

En la jaro 2019 oni atendas finkonstruadon de fervoja ponto al Krimeo. La unua ŝosea ponto estis

ekspluatapertigita 16an de majo 2018 – 19 km longa ponto estas ne nur la plej longa ponto en Rusujo, sed samtempe en tuta Eŭropo.

Al la fotoj: 1. Transporto de amasvartransportaj substratoj prezentas 60%an kvocienton.

2. Por pezaj vartransportoj estas uzataj fortaj tripartaj dizelaj lokomotivoj (Postbajkala regiono).

3. Ankaŭ en Krimeo trafikaj vartrajnoj (sekcio *Sireň – Verchněsadvaja*).

(Laŭ *Cargovák*, januaro 2019)

Slovakio:

Nova ttrafika terminalo ŽSR

La 8an de oktobro 2018 Slovakaj Fervojoj (*ŽSR*) malfermis novan terminalon de intermodala trafiko *Lužianky TIP*. Tiu ĉi troviĝas tuŝapude de aŭtomobilfabriko *Jaguar Land Rover*. Konstruo de la terminalo kostis preskaŭ 40 milionojn da eŭroj. Jara produktado de la aŭtomobilfabriko povas atingi 150 mil aŭtomobilojn kaj oni atendas, ke plimulto de la produktitaj aŭtomobiloj estos transportata sur la fervojo. Fervojstacio *Lužianky TIP*



estas priservadata de trafikgvidanto kaj havas kvar ekspedtrakojn, ĉiuj po 700 metroj longaj kun kapkajoj. En proksima estonto oni pripensas konstrui pliajn du trakojn, destinitaj por kargado kaj malkargado de konteneroj, ĉar temas pri pulika terminalo.

La unua trajno ŝargita de aŭtomobiloj forveturis el stacio *Lužianky TIP* la 21an de decembro 2018, kaj trans landliman stacion *Bratislava-Petržalka* direktis al germana stacio *Gelsenkirchen-Bismack*. En trajnkapo estis "bardotka" 751.113 de la trafikisto *ZSSK Cargo*. Pliaj vartrajnoj forveturis en unuaj januaraĵ semajnoj. En fervoja stacio *Leopoldov* okazas lokomotivŝanĝo al

lokomotivo de elektra trakcio. En la stacio *Bratislava-Petržalka* la trajnoj transprenas trafikisto *LTE AT*.

Al la foto: La unua trajno kargita de aŭtomobiloj forveturas el stacio *Lužianky TIP*.

Lokomotivoj Vectron en ZSSK Cargo

Lokomotivstokon de trafikisto *ZSSK Cargo* fine de 2018 plimultigis unuaj lokomotivoj serio 383 *Vectron*. La kompanio deziras lui dek lokomotivojn de tiu ĉi serio kaj deklaras ilian enkondukon por internaciaj transportoj. *Vectron*-oj jam nun regule aperadas ekzemple sur fervojlinioj en Ĉeĥa respubliko kaj Pollando.

La 5an de decembro 2018 la lokomotivo 383.202 estis oficiale prezentita al faka publiko kaj 11a decembro la lokomotivo 383.203 unuafoje trafikis kun kompleta vagonaro de vakvagonoj el stacio *Bratislava* al *Čierná nad Tisou*. Reen la *Vectron*oj transportas ferercon al haveno *Bratislava-Pálenisko*. Sur montara liniosekcio *Štrba* estas tiuj ĉi trajnoj koncerne sia pezo trafikataj kun puŝlokomotivo.

Al 15a januaro 2019 la trafikisto disponis de kvar lokomotivoj *Vectron* el tuta nombro dek. Ludonon de la lokomotivoj prizorgas la kompanio *S Rail Lease s.r.o.*

(Laŭ *Cargovák*, januaro 2019)

Preparis *Jindřich Tomášek*,
grafike aranĝis *Václav Nosek*