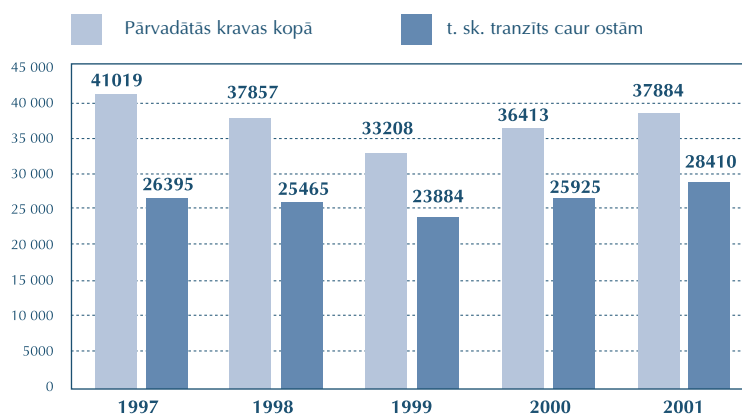




KRAVU PĀRVADĀJUMI



LDz kravu pārvadājumu dinamika 1997. – 2001. gadā (tūkst. tonnu)

2001. gads valsts akciju sabiedrībai *Latvijas dzelzceļš* bija visumā sekmīgs gads, it īpaši tā pirmā pusē. Pagājušajā gadā kravu pārvadājumos izdevās sasniegt pēdējo četru gadu augstāko līmeni, bet kravu apgrozījums pat pārsniedza 1997. gada rezultātus. Tomēr, pēc Krievijā veiktās dzelzceļa tarifu samazināšanas attiecībā uz importa/eksporta kravu pārvadājumiem caur Krievijas ostām, jau ar 2001. gada 1. augustu tranzīta kravu plūsma Latvijas teritorijā sāka samazināties.

2001. gadā pārvadāts 37,9 miljoni tonnu kravu, tas ir par 1,5 milj. tonnu jeb 4,0% vairāk nekā 2000. gadā. Lielāko īpatsvaru, tāpat kā iepriekšējos gados, veido tranzītpārvadājumi – 82,6%. To apjoms 2001. gadā bija 31,3 milj. tonnu, tas ir par 2,6 milj. tonnu jeb 8,9% vairāk nekā iepriekšējā gadā. Pirmo reizi pēdējo četru gadu laikā palielinājās iekšzemes pārvadājumi. To apjoms pieauga par 14,7%. Diemžēl eksporta pārvadājumu apjoms samazinājās par 36,9% un importa pārvadājumu apjoms – par 15,7%.

Pārvadājumu apjoma palielināšanās notika galvenokārt uz tranzītpārvadājumu un, daļēji, uz iekšzemes pārvadājumu rēķina. Diemžēl netika pilnībā izmantotas jaudas, pārkraujot naftas produktus Ventspils naftas pārkraušanas bāzē un galvenās kravas – Rīgas ostā. Arī dzelzceļa pārvadāšanas un caurlaides spējas netika izmantotas pilnā apmērā.

Analizējot kravu pārvadājumus pa to veidiem, nepieciešams atzīmēt, ka akmeņogļu pārvadājumu apjoms palielinājās par 2395 tūkst. tonnām jeb 5,1 reizi un cukura pārvadājumu apjoms – par 228 tūkst. tonnām jeb 40,8%. Turpretī melno metālu pārvadājumu apjoms ir samazinājies par 736 tūkst. tonnām jeb 18,5%, naftas un naftas produktu pārvadājumi – par 440 tūkst. tonnām

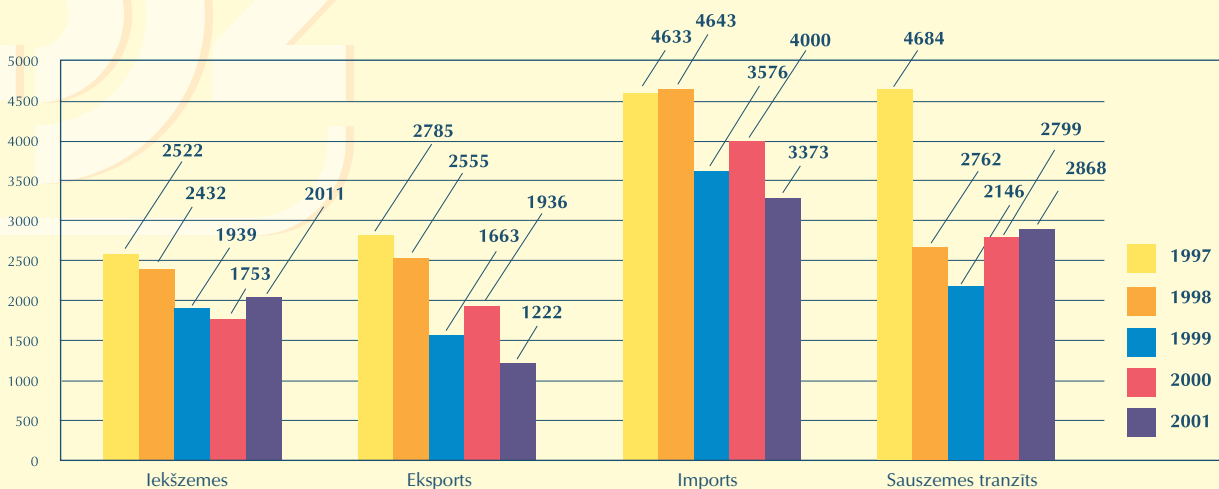
jeb 2,5%, ķīmisko kravu pārvadājumi – par 166 tūkst. tonnām jeb 12,9%. Samazinājās arī minerālmēslu un kokmateriālu pārvadājumu apjomi.

Kopumā kravu apgrozījums 2001. gadā bija 14179 milj. tkm, kas ir par 6,5% vairāk, salīdzinot ar 2000. gadu.

Mūsu valsts izdevīgā ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ joprojām vadošā loma dzelzceļa darbā ir kravu tranzītpārvadājumiem caur Latvijas lielākajām ostām. Šā veida pārvadājumu līderis, tāpat kā iepriekšējos gados, ir Ventspils osta, caur kuru pārvadāti 18,4 milj. tonnu jeb 59,0% visu valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* tranzītkravu.

Pagājušajā gadā lielākā pieostu staciju daļa palielināja kravu pārvadājumu apjomus. Vislielākais pieauguma temps bija Rīgas Krasta stacijai, kur kravu pārstrādes apjoms palielinājās par 746 tūkst. tonnu jeb 28,4%. Kravu pārstrādes apjomi Ziemeļblāzmas stacijā pieauguši par 200 tūkst. tonnām jeb 9,7%, Liepājas stacijā – par 100 tūkst. tonnām jeb 8,1%. Kravu pārvadājumu apjomi Rīgas mezgla pieostu stacijās kopumā ir palielinājušies par 1014 tūkst. tonnām jeb 12,4%, bet Ventspils pieostas stacijā – par 1122 tūkst. tonnām jeb 6,5%. Tajā pašā laikā Bolderājas stacijā kravu pārvadājumi ievērojami samazinājās – par 128 tūkst. tonnām jeb 73,1%.

Caur ostām pārvadāto dzelzceļa kravu īpatsvars kopējā tranzīta pārvadājumu apjomā sadalījās sekojoši: Ventspils stacija – 64,9%, Rīgas mezgla stacijas – 30,8% un Liepājas stacija – 4,3%.



LDz kravu pārvadājumi pa satiksmes veidiem 1997. – 2001. gadā (tūkst. tonnu)

Lai palielinātu pārvadājumu apjomu un paaugstinātu konkurētspēju, izveidota stabila un prognozējama tarifu sistēma, kura apmierina kravu īpašnieku un starptautisko operatoru prasības. Ekonomiska un politiska rakstura apstākļu ietekme uz transporta pakalpojumu iekšējo un ārējo tirgu prasīja valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* 2001. gada tarifu politikas pielāgošanos esošajiem apstākļiem, piemērojot elastīgu tarifu sistēmu, kas atbilst kā potenciālo klientu tā paša dzelzceļa interesēm.

Lai realizētu tarifu politikas mērķus:

- palielināt pārvadājumu apjomus, izmantojot optimālus kravu pārvadāšanas tarifus konkurencē ar citiem transporta veidiem un ārzemju dzelzceļiem alternatīvajos maršrutos;
- palielināt tarifu lomu klientu un dzelzceļa ienākumu paaugstināšanā un novērst tādu cenu pielietošanu, kas transporta pakalpojumu jomā rada zaudējumus –

tika izmantoti sekojoši tarifu politikas principi:

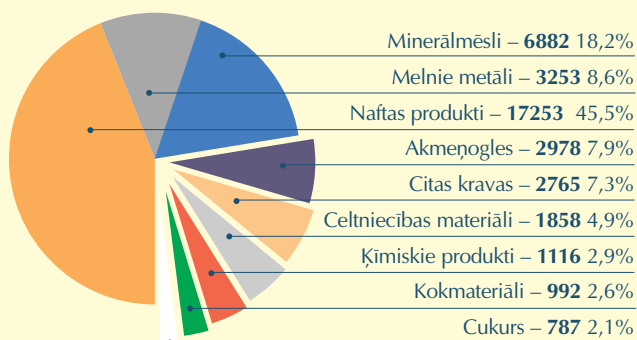
- elastīga reaģēšana uz mainīgajiem ekonomiskajiem un politiskajiem apstākļiem iekšējā un ārējā

transporta pakalpojumu tirgū;

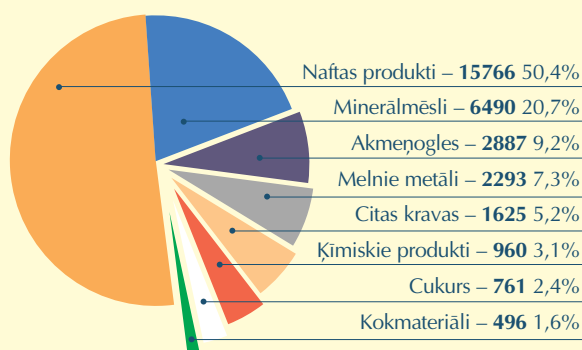
- ar klientiem izveidoto elastīgo līgumattiecību turpināšana ar nolūku saglabāt konkurētspēju;
- kravu transportēšanas izmaksām atbilstošu tarifa cenu piemērošana, ievērojot iepriekšējos gados izveidojušos cenu līmeni;
- klientu un dzelzceļa interešu ievērošana, nosakot līgumatlaides, kā arī tāda mehānisma izveide, kas regulē finansiālo atbildību un kuru var izmantot pieņemto saistību neizpildes gadījumos;
- īpašu starpvalstu caurbraukšanas likmju, kuras saņemtas ar šo valstu dzelzceļu administrācijām un ir spēkā vairāku valstu dzelzceļu starptautiskajā satiksmē, pielietošana.

Dzelzceļa tarifu politikas galvenais virziens ir maksimāla kravu pārvadājumu palielināšana un valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* konkurētspējas nodrošināšana, saglabājot stabilu tarifu līmeni, jo tieši tarifu nemainība ir galvenais faktors, kas nodrošina ikvienam kravu nosūtītājam, kravu saņēmējam un ekspeditoram optimālus darba apstākļus un garantē ilgtermiņa kontraktu slēgšanas iespējas.

Visu 2001. gadā pārvadāto kravu struktūra (tūkst. tonnu)



2001. gadā pārvadāto tranzitkravu struktūra (tūkst. tonnu)





2001. gadā tika pārstrādāts atbilstoši Dzelzceļa pārvadājumu likuma prasībām *Tarifs uz iekšzemes, importa un eksporta kravu pārvadājumiem 02-LDZ* un tika sagatavots *Dzelzceļa kravu pārvadājumu tarifs 03-LDZ*, kurš stājās spēkā 2002. gada 1. janvārī.

Valsts akciju sabiedrībai *Latvijas dzelzceļš* ir visi priekšnoteikumi, lai palielinātu kombinēto pārvadājumu apjomus. Mūsu dzelzceļam ir pieredze krauto un tukšo konteineru pārvadājumos gan maršrutu konteinervilcienos, gan arī vagonu maršrutu grupās starp Latvijas ostām un galastacijām Krievijā un citās NVS valstīs.

Vairāk nekā piecus gadus sekmīgi attīstās ātrbojīgo kravu pārvadājumi refrīžerorkonteineros. Atbilstoši tam ir izveidotas vairākas īpaši aprīkotas sakabes, sastāvotās no platformām ar stiprinājumiem un elektrostacijas vagona, no kura konteineru saldējamās iekārtas saņem enerģiju. Šādā veidā vienā reisā tiek pārvadāti no 12 līdz 18 četrdesmitpēdu refrīžerorkonteineri. 2001. gadā maršrutu vilcieni ar refrīžerorkonteineriem regulāri kursēja starp Rīgas ostu un kravu saņēmējiem Krievijā, Ukrainā, Baltkrievijā, Kazahstānā, Uzbekistānā, Kirgīzijā un Turkmēnijā. Izveidota sistēma, ar kuras palīdzību var noteikt jebkura konteineru atrašanās vietu Baltijas un NVS valstīs.

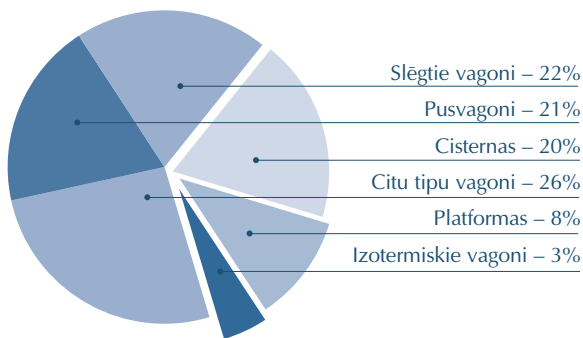
Par mūsu ieinteresētību konteinerkravu pārvadājumos no Āzijas–Klusā okeāna reģiona pa Transsibīrijas maģistrāli uz Rietumeiropu caur Latvijas ostām, tajā skaitā caur jauno Ventspils ostas terminālu, kura jauda pārsniedz 100 tūkst. TEU gadā, liecina fakts, ka kopš 2000. gada rudens valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* ir Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes pastāvīgais loceklis.

2001. gadā, salīdzinot ar 2000. gadu, konteinerpārvadājumi Rietumu–Austrumu virzienā pieauga par 8,2%, bet Austrumu–Rietumu virzienā – par 27,5%. Turklāt, ja agrāk pārvadājumos no Krievijas un citām NVS valstīm uz Rietumeiropu dominēja atpakaļ sūtītie tukšie konteineri, tad tagad pieaug konteineru skaits ar Krievijas un Centrālās Āzijas valstu precēm.

Tiek veikts pastāvīgs darbs sadarbības uzlabošanai ar valsts muitas orgāniem, lai atvieglotu un paātrinātu muitas dokumentu noformēšanu un kravu kontroli. Kopīgi ar Latvijas Republikas Valsts ieņēmumu dienestu parakstīta *Vienošānās par muitas kontroles veikšanas kārtību kravu pārvadājumos pa dzelzceļu*, paredzot, ka



Kravu pārvadājumu pārvaldes vagonu parks



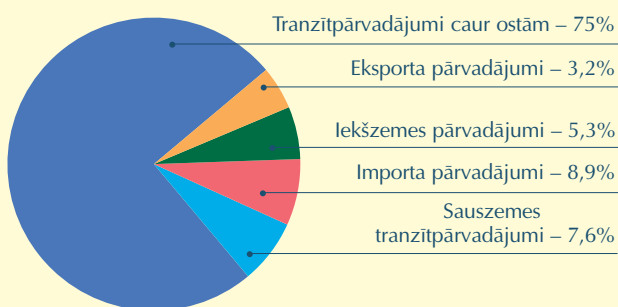
Vagonu veids	Skaits
Slēgtie vagoni	1343
Platformas	468
Pusvagoni	1277
Cisternas	1246
Izotermiskie vagoni	176
Citu tipu vagoni	1674
Kopā	6184

ar 2002. gada 1. janvārī valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* pilnā muižas tranzīta procedūras principāla (atbildīgā par muitas noteikumu ievērošanu) funkcijas. *Latvijas dzelzceļš*, veicot principāla funkcijas, nodrošinās kravām muitas noformēšanu un deklarēšanas procedūras. Tas attiecas kā uz tranzīta tā arī citām kravām, kuras Latvijā ievēd ar dzelzceļa transportu.

Viens no svarīgākajiem pārvadājumu līguma nosacījumiem ir pārvadājamo kravu saglabāšanas nodrošināšana. Kravu pārvadājumiem pa *Latvijas dzelzceļu* ir



Pārvadājumu veidu īpatsvars 2001. gadā



	tūkst. tonnu
Iekšzemes pārvadājumi	2011
Eksporta pārvadājumi	1222
Importa pārvadājumi	3373
Transitpārvadājumi caur ostām	28410
Sauszemes tranzītpārvadājumi	2868
Kopā	37884

augsta un stabila uzticamības pakāpe. Tā pēdējo 10 gadu laikā zaudējumi, kas radušies kravu nesaglabāšanas rezultātā, gadā sastāda tikai 10 santīmus uz katriem 100 latiem ienākumu no kravu pārvadājumiem, bet 2001. gadā šis rādītājs sasniedza pat 1 santīmu uz 100 latiem.

2001. gadā tika aktualizēti jautājumi attiecībā uz tranzītkoridoru galveno virzienu pārvadājumu un caurlaides spējām jaunajos kravu plūsmu apstākļos.

Tranzītkoridora Austrumi–Rietumi galvenajos virzienos dzelzceļa iecirkņu caurlaides spējas izmantošanas līmenis vidēji sastādīja ap 50% no esošās caurlaides

spējas. Taču atsevišķos iecirkņos caurlaides un pārvadāšanas spēju rezervē bija tikai 20 – 25%, kas liecina par šo iecirkņu saspringto darbu.

Ir noteikts, ka, ilgi nemainoties kravu pārvadājumu "kritiskajiem" apjomiem, ceļa posmos, kuri ierobežo vilcienu kustību, tiks savlaicīgi uzcelti sadales punkti, ar to paaugstinot dzelzceļa iecirkņu caurlaides un pārvadāšanas spēju. Vairākiem ceļa posmiem, kuros dzelzceļa kustība ir tuvu ierobežotai, izstrādāti sadales punktu projekti, tajā skaitā arī dzelzceļa iecirknim Jelgava – Ventspils.

Lai paaugstinātu kravu apstrādes iespējas Liepājas stacijā un uzlabotu Liepājas ostas pārkraušanas pietātņu tehnoloģiju, tika izstrādāts projekts dzelzceļa savienotājam starp staciju un ostas pietātnēm kā arī stacijas ceļu pagarināšanas projekts, kas ļaus pieņemt un nosūtīt garākus un smagākus kravu vilcienu sastāvus.

Dzelzceļa staciju precīza un saskaņota darba pamatā ir tehnoloģisko procesu stingra ievērošana, ar to nodrošinot ritošā sastāva un staciju aprīkojuma efektīvu izmantošanu. Šajā sakarībā Kravu pārvadājumu pārvalde pastāvīgi strādā pie staciju tehnoloģisko procesu darbības aktualizēšanas, ievērojot izmaiņas staciju darba apstākļos. 2001. gadā pārstrādāti un apstiprināti Rīgas Krasta, Liepājas, Ventspils un Torņakalna staciju tehnoloģiskie procesi.

Valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* lielu uzmanību velti pārvadājumu procesa informatīvā nodrošinājuma tehnoloģiju pilnveidošanai.

Turpinās Kravu pārvadājumu pārvaldes struktūrvienību aprīkošana ar skaitļošanas tehniku, datu pārraides tīklu un līdzekļu modernizācija, tiek investēti līdzekļi jauna programmnodrošinājuma ieviešanai un esošā modernizācijai.

2001. gadā nodotas ekspluatācijā šādas automatizētās darba vietas:

- Pārvadājumu norēķinu biroja inspektoram (I kārtā);
- Lokomotīvu ekspluatācijas ceha dežurantam.

Šķirotavas stacijas kompleksās pārāprikosanas darbu rezultātā veikta datoru tīklu apvienošana un nodota ekspluatācijā jauna šķirošanas stacijas automatizētās pārvaldes sistēma. Atskaites gada beigās veikti sagatavošanas darbi Daugavpils stacijas kompleksai pārāprikosanaī ar jaunu šķirošanas stacijas automatizētās pārvaldes sistēmai.

Lai valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* varētu pilnībā pildīt muiņas principāla funkcijas, uzsāka vagonu nodošanas kantoru aprīkošana ar skaitļošanas un organizācijas tehniku.

Uzsāka lokomotīvu atrašanās vietas noteikšanas un lokomotīvu remonta uzskaites automatizētās sistēmas izstrāde.

Esošais lokomotīvu parks nodrošina tranzītmāršrutu

KRAVU PĀRVADĀJUMI

kravu vilcienu virzību no robeždzelzceļiem līdz galstacijai, nemainot to svaru. Sērijas 2TE10M lokomotīvu izmantošana galvenajos tranzīta maršrutos nodrošina vilcienu sastāvu kustību ar svaru līdz 5300 tonnām. 2001. gadā, salīdzinot ar 2000. gadu, vidējais vilciena svars pieauga par 2,0%, ražīgums – par 1,5%. Visas lokomotīves ir aprīkotas ar drošības aparāturu un radio sakariem, kas atbilst vilcienu kustības drošības visām prasībām.

Viens no Kravu pārvaldes uzdevumiem ir lokomotīvu un vagonu uzturēšana labā tehniskā stāvoklī.

Sakarā ar veikto restrukturizāciju un funkciju sadali starp remonta un ekspluatācijas uzņēmumiem izveidota līgumattiecību sistēma lokomotīvu apkopes un remontdarbos.

Laī paaugstinātu sērijas 2TE10M lokomotīvu drošību, tās tiek modernizētas, uzstādot Čehijā ražotus turbokompresorus un citus agregātus.

Ekspluatācijā esošās lokomotīves ir aprīkotas ar lubrikatoriem – īpašām ierīcēm, kuras samazina riteņpāru nolietojumu, sliežu nolietojumu kā arī nodrošina dīzeļdegvielas ekonomiju. Paredzams, ka 2002. gadā lokomotīvu brigāžu apmācību tehniskais kabinets tiks aprīkots ar modernu trenāžieri, kas nodrošinās vilcienu vadīšanas modelēšanu tuvu reālajiem apstākļiem.

Laī nodrošinātu vagonu parka gatavību ekspluatācijai, izstrādāta vagonu apkopes un remontu sistēma, kurā ietilpst vagonu remonta centrs un vagonu tehniskās apkopes punkti.

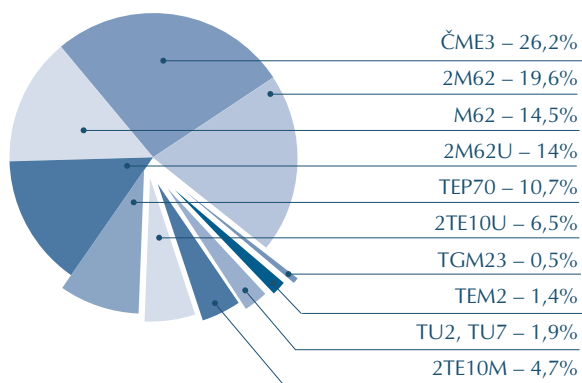
Pieņemtie lēmumi attiecībā uz vagonu parka kopīgu izmantošanu un pāreju uz vagonu ekspluatāciju "pēc nobraukuma" jāva maksimāli izmantot kā valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* tā arī citu valstu dzelzceļu vagonus.

Vagonus kravu pārvadājumiem sagatavo īpaši aprīkotos punktos, kuros tiek veikta vagonu tīrīšana, mazgāšana kā arī to remonts. Laī *Latvijas dzelzceļš* bez sarežģījumiem varētu pieņemt vagonus un tālāk tie varētu virzīties līdz galapunktam, kā arī tranzīta vilcienu caurlaišanai visa braukšanas ceļa garumā atrodas tehniskās apkopes punkti un vagonu ritošās daļas bezkontakta diagnostikas ierīces. 2002. gadā tiks turpināta iesāktā vagonu atkabinājumu tekošā remonta punkta celtniecība Daugavpils stacijā.

Kravu pārvadājumu pārvaldes ritošās iekārtas apko- pi veic augsti kvalificēti speciālisti, kas pastāvīgi paaugstina savu meistarību.



Kravu pārvadājumu pārvaldes lokomotīvu parks



Sērija	Lokomotīvu skaits
TEP70	23
2TE10M	10
2TE10U	14
2M62	42
2M62U	30
M62	31
ČME3	56
TEM2	3
TGM23	1
TU2, TU7	4
Kopā	214