

NEATKARĪGĀ DAUGAVPILĪ

Latgalē top modernākās lokomotīves Latvijā

Daiga STOKENBERGA

LDZ ritošā sastāva serviss (RSS) ir VAS Latvijas dzelzceļš meitassabiedrība, kas veic dzelzceļa ritošā sastāva remontu, modernizāciju, apkopi, kā arī jaunu vagonu un lokomotīvu būvniecību. Zīmīgi, ka uzņēmuma jaunās modernizētās maģistrālās lokomotīves tapušas tieši Daugavpilī esošajā RSS Vagonu remonta centrā un Lokomotīvu remonta centrā. Pateicoties šiem centriem, RSS ir viens no lielākajiem darba devējiem Latgales reģionā. Tieši ar šo reģionu uzņēmums saista savu ražošanas nākotni. Vairāk par attīstības virzieniem un aktualitātēm vēsta *LDZ ritošā sastāva serviss* valdes priekšsēdētājs Edgars Abrams.

– Pastāstiet, lūdzu, plašāk, ar ko nodarbojas *LDZ ritošā sastāva serviss*?

– Primāri mūsu uzdevums ir nodrošināt *LDZ* koncerna darbībai nepieciešamās lokomotīvu un vagonu saimniecības rīcības spēju, kas sevi ietver lokomotīvu remontu, nomu un to modernizāciju, kā arī vagonu remontu un atjaunošanu. Taču tas nebūt nav viss mūsu darbības spektrs, jo, tā kā esam daudzprofilu uzņēmums, mēs nodrošinām koncernu un citus uzņēmējus ar izbraukuma lokomotīvu un vagonu remontiem, sniedzam lokomotīvu ekipēšanas pakalpojumus u.c.

Vēl viena svarīga struktūra ir mūsu laboratorija, kurā tiek veiktas gan ķīmiskās, gan specifiskas metāla analīzes. Papildus veicam arī citus nestandarta darbus. Jebkurā gadījumā, cenšamies attīstīties par aktīvu un inovatīvu uzņēmumu, kuram nav neatrisināmu lietu.

– Vai *LDZ ritošā sastāva serviss* strādā tikai koncerna ietvarā vai arī pieņem pasūtījumus no citiem klientiem?

– Uzņēmuma kapacitāti ir pietiekama, lai mēs varētu sniegt pakalpojumus arī citiem klientiem, piemēram, šogad sākām sniegt lokomotīvu remonta pakalpojumus Igaunijas kolēģiem. Nelielu darba apjomu veicam arī Lietuvas kompānijām. Esmu pārliecināts, ka, pareizi un izsvērti rīkojoties, lokomotīvu remontus spēsīm sniegt arī Polijas tirgum,

kur jau esam spēruši pirmos soļus. Šogad sadarbībā ar Latvijas Republikas vēstnieka Polijā Edgara Bondara atbalstu uzsākām aktīvu Polijas tirgus izpēti. Vienlaikus turpinām sniegt remonta pakalpojumus Ukrainas un Krievijas dzelzceļa uzņēmumiem.

– Vai, īstenojoties *Rail Baltica* projektam, paredzēts iekļauties arī biznesā, kas saistāms ar Eiropas platuma dzelzceļu?

– Pat vairāk – neatkarīgi no *Rail Baltica* projekta īstenošanas *LDZ ritošā sastāva serviss* jau gata-vogas sniegt pakalpojumus arī Eiropas platuma dzelzceļa uzņēmumiem. Skatāmies, mācāmies, meklējam kontaktus. Pagājušajā nedēļā bija tikšanās ar iespējamām sadarbības partneriem, ar kuru atbalstu centisimies iekļauties Vācijas dzelzceļa ritošā sastāva remontu tirgū. Jā, apzinos, ka tas prasīs jaunus inovatīvus risinājumus, talantīgus darbiniekus un divtūkstoš lielas investīcijas mūsu uzticības reitinga veidošanā Eiropas tirgum.

– Vai arī nākotnē redzat būtisku dzelzceļa lomu valsts un reģiona attīstībā?

– Pavisam noteikti, jo transporta un loģistikas nozare ir viens no Latvijas attīstības stūrakmeņiem, un dzelzceļam kopā ar ostām tajā ir izšķiroša loma. Bez šaubām, ekonomika balstās uz ražošanas uzņēmumiem, un arī dzelzceļš nav tikai kravu pārvadājumi. Dzelzceļa nozare nodrošina darbu spēšim sniegt arī Polijas tirgum,



Foto: Oļavs LUSIS, Modernizējo



Foto: Mārtiņš ŽIGAUŠS, Foto Photo Agency

PROGRESS. «Latvijas dzelzceļa veiktās reformas un modernizācija dos pienesumu ātrāk, nekā jūs spējāt iedomāties – es esmu par to pārliecināts», uzsver Edgars Abrams

tautsaimniecības nozaru pārstāvjiem – metālapstrāde, kokapstrāde, celtniecības materiālu ražotāji, apģērba ražotāji, degvielas un smērvielu piegādātāji, izglītības un veselības iestādes utt. Koncerna līmenī šobrīd ir skaidrs, ka pienācis laiks ar citu nozaru profesionāļiem uzsākt ekonomisko diskusiju par dzelzceļa nozares attīstību un līdz ar to veidot jaunu attīstības perspektīvu.

Kaut arī nozarē patlaban nav viegls periods, pēdējos divos gados pieņemtie stratēģiskie lēmumi jau ir snieguši pozitīvu rezultātu. To pierāda arī skaitļi – *LDZ ritošā sastāva servisa* 2017. gada plānotā peļņa bija 288 tūkstoši eiro, bet gada beigās tā sasniedza 1,5 miljonus eiro. Tas liecina, ka ejam pareizajā virzienā. Es domāju – ja spēsim saglabāt attīstības ritmu, tad pēc trim gadiem patiesi būs ar ko lepoties.

– Jūsu uzņēmums pēdējos gados aktīvi modernizē esošās lokomotīves. Varbūt vienkāršāk iegādāties jaunas?

– Mūsu labākie tehniskie panākumi ir ČME3M tipa manevrēšanas lokomotīvu un 2M62UM maģistrālo lokomotīvu modernizācija. 2M62UM ir tās skaistās sarkanās lokomotīves, ko redzam vagonu sastāvu priekšgalā braucam par Latvijas sliežu ceļiem. Viens no modernizācijas galvenajiem mērķiem ir atjaunot lokomotīvu parka vīlci un ieviest vienu tipa lokomotīves, respektīvi, šaurrāks lokomotīvu tips ar būtis-



Foto: Oļavs LUSIS, Modernizējo

VAGONU REMONTU CENTRS Daugavpilī ir nozīmīgs darba devējs, kā arī stratēģiski nozīmīgs atbalsta punkts *Ldz ritošā sastāva servisa* mērķu sasniegšanai

ki samazinātām ekspluatācijas un remonta izmaksām. Līdz ar to mums nav nepieciešamības pēc vairāku tipu specifiskām remontu iekārtām, plaša rezerves detaļu sortimenta, darbinieku papildu apmācības. Jāatzīmē, ka modernizācijai izmantotās lokomotīves savā klasē ir vienas no veiksmīgākajām savos risinājumos.

– Ko nozīmē lokomotīvu modernizācija?

– Tas ir savu laiku nokalpojušu lokomotīvu inženiertehniskais risinājums, kas atļauj lokomotīvi ekspluatēt vēl aptuveni 30 gadus. Ko esam ieguvuši? Daži piemēri par lokomotīvi 2M62UM. Jauda ir palielināta no 4000 uz 6000 zirgspēkiem. Ar veco lokomotīvi pacēluma pie Siguldas pilns vagonu sastāvs varēja uzbraukt ar ātrumu apmēram 25 km stundā, bet modernizētā lokomotīve šo posmu var pārvarēt ar maksimālo kravu vilcieniem ātrāko ātrumu – 80 km stundā. Ļoti būtiska ir arī degvielas un smērvielu ekonomija, kas veido līdz pat 25%. Patlaban ir modernizētas jau deviņas 2M62UM lokomotīves, kas tieši ceļā no remonta centriem devušās darbā. Desmitā lokomotīve vēl ir modernizācijas procesā.

Līdz gada beigām ceram pabeigt visas 14 lokomotīves, kas paredzētas modernizācijai. Piebūdišu, ka, meklējot paralēles ar citiem nājiem mērķiem ir atjaunot lokomotīvu parka vīlci un ieviest vienu tipa lokomotīves, respektīvi, šaurrāks lokomotīvu tips ar būtis-

– Ļoti augstu vērtēju Daugavpils vagonu remonta centra vadības ieguldījumu centra attīstībā. Vagonu remonta centrs tāpat kā viss uzņēmums kopumā strādā atbilstoši ISO 9001:2008 kvalitātes vadības un ISO 50001:2012 enerģētiskās drošības standartu prasībām. Gribu uzsvērt, ka Daugavpils vagonu remonta centrs ir kļuvis par sadarbības partneri šaurrāks lokomotīvu tips ar būtis-



VAGONU REMONTU CENTRS Daugavpilī ir nozīmīgs darba devējs, kā arī stratēģiski nozīmīgs atbalsta punkts *Ldz ritošā sastāva servisa* mērķu sasniegšanai

vi par 40% lētāk nekā tad, ja pirktu ārpuskalpojumus. Turklāt līdz šim neviena kompānija nav 1520 mm sliežu platuma teritorijā tik veiksmīgi veikuši šāda tipa lokomotīvu modernizāciju. Var teikt, ka šajā jomā esam unikāli.

– Kas spēja atrast tik lielus inženiertehniskos risinājumus līdz šim nerealizētā darbības veidā?

– Visspirms gribu pateikt, ka koncernā ir spēcīga vadības komanda, kas spēj precīzi noteikt uzņēmuma mērķus. Iepirkuma rezultātā izvēlējamies sadarbības partneri un kopā ar viņiem – Čehijas kompāniju CZ LOKO – radījam šo unikālo projektu. Mūsu inženieri un tehniskie darbinieki šajā projektā ielikuši ļoti lielu intelektuālo ieguldījumu.

– Vagonu remonta centrs Daugavpilī ir viena no *LDZ ritošā sastāva servisa* sastāvdaļām. Vai arī šajā jomā ir tikpat labi panākumi kā lokomotīvu remonta un modernizācijas jomā?

– Ļoti augstu vērtēju Daugavpils vagonu remonta centra vadības ieguldījumu centra attīstībā. Vagonu remonta centrs tāpat kā viss uzņēmums kopumā strādā atbilstoši ISO 9001:2008 kvalitātes vadības un ISO 50001:2012 enerģētiskās drošības standartu prasībām. Gribu uzsvērt, ka Daugavpils vagonu remonta centrs ir kļuvis par sadarbības partneri šaurrāks lokomotīvu tips ar būtis-

NEATKARĪGĀ DAUGAVPILĪ

Transporta infrastruktūra piedzīvos pārmaiņas

Zane PUKE

Daugavpils, kā arī Rēzekne un Krustpils ir vieni no koncerna Latvijas dzelzceļš nozīmīgākajiem atbalsta punktiem un lielākajiem tranzīta mezgļiem valstī. Caur šīm pilsētām Latvijā ienāk kravas no Krievijas, Baltkrievijas un tālākiem reģioniem.

VAS Latvijas dzelzceļš prezidents Edvīns Bērziņš uzsver: «Latgale ir koncerna zelta fonds vairākos aspektos – tieši Latgalē koncentrēti svarīgie dzelzceļa mezglu un infrastruktūra, kā arī ritošā sastāva remonta centri, kas nespētu pastāvēt ar veiksmīgi darboties bez zinošiem, augsti izglītotiem, atbildīgiem un radoši domājošiem cilvēkiem.» Vienlaikus koncerna klātbūtne Latgales ekonomikai dod lielu pienesumu – nodrošina ar darba vietām tūkstošiem cilvēku. Lielāko daļu *Ldz* darbības apjomu veido tranzīta kravu apstrāde, kas galvenokārt Latvijā tiek ieviestas caur valsts austrumu robežu. Latgales reģionā tiek veikta to primārā apstrāde, sadale un turpmākas vilcieni kustības plānošana. Īpaši liels darbinieku skaits ir Latvijas otrajā lielākajā pilsētā Daugavpilī, tāpat nozīmīga daļa darbinieku strādā Rēzeknē un Krustpilī, kas ir būtiski kravu apstrādes mezglī pirms turpmākas nogādes kādā no Latvijas va-

došajām ostām. Neskatoties uz pēdējos gados novērojamo dzelzceļa kravu pārvadājumu kritumu, VAS Latvijas dzelzceļš plānveidīgi veic infrastruktūras pilnveidošanu un modernizāciju, lai sasniegtu jaunus stratēģiskos mērķus, kas dos iespēju kravu apstrādi veikt loģiskāk, secīgāk, tāpat arī lētāk un efektīvāk.

– Vai reālie remontdarbi tiks veikti Latvijā izvietotajās remontbāzēs, vai arī tiks veidotas jaunas struktūras jūsu pieņemtajās valstīs?

– Es uzskatu, ka darbi jāveic esošajās remontbāzēs, piesaistot metālapstrādes un citas kompānijas Latvijā, jo esam pārliecinājušies, ka nav vajadzības pašiem iegādāties jaunas specifiskas iekārtas un meklēt darbiniekus, ja Latvijā jau ir pietiekami daudz augsti attīstītu metālapstrādes un citu nozaru uzņēmumu ar atbilstoši arādo profesionāliem. Biznesā ir jāveido sadarbība, jo katram ir savas stiprās puses, turklāt svarīgi ir pārzināt tirgus situāciju valstī, kur plānojam uzsākt darbību.

– Kas ir jūsu lielākie konkurenti?

– Es neredzu ilgtermiņa konkurentu, vismaz Baltijas tirgū. Manas pārliecības stūrakmens nav balstīts tikai uz emocijām, bet uz to, ka mēs vienīgie Baltijā tirgojamies ar gaismaizs strādājam ne pirmo gadu. Es teiktu, ka mūsu lielākais konkurents ir reize iespēja ir ieguvuši tiesības strādāt arī Polijas tirgū – sertifikātu izsniedza

tisku mikroprocesoru uzkalna centralizācijas un vadības sistēmu (UAC) uzstādīšana, divpusējo parka sakaru, datu un balsu tīklu un radiosakaru izbūve, inženiertehnisko būvju rekonstrukcija un atjaunošana, apgaismošanas un elektroapgādes sistēmu un tehniskās drošības sistēmu pārbūve.

Realizējot projektu *Daugavpils šķirošanas stacijas attīstība*, tiks panākts automatizēts un drošs vagonu šķirošanas process, kā arī palielināta stacijas kapacitāte – īsākā laikā un efektīvāk notiks vagonu šķirošana, sastāvu komplektēšana un tālāk nosūtīšana. Turklāt tiks samazināti arī apkārtējās vides piesārņojuma riski.

LDz viceprezidents Ēriks Šmuksts norāda: «Attīstot Daugavpils dzelzceļa mezglā infrastruktūru, tiks būtiski uzlabotas tajā identificētās problemātiskās vietas, kā arī uzlabota drošība, nodrošinot vilcieni pieņemšanas un nosūtīšanas dzelzceļa infrastruktūras atbilstību tirgus prasībām, ieviešot automatizētu drošu kravu vagonu šķirošanas procesu, likvidējot kustības neapstrādātas vietas, kā arī rūpējoties par procesos tieši iesaistītajiem darbiniekiem, būtiski samazinot darba vides radītos draudus.»

Ar šo saistīts arī otrs Daugavpils plānotais projekts – Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība, kura ietvaros paredzēts izbūvēt jaunu 12 sliežu ceļu Daugavpils pieņemšanas – nosūtīšanas parku, dzelzceļa savienojuma izveidi pārbūvēt atsevišķus sliežu ceļus un pārmijas, nodrošināt piebrau-

stāvu, tostarp garu sastāvu, pieņemšanu un nosūtīšanu ārpus Daugavpils pilsētas, nodrošinot optimālu procesu vilcieni pieņemšanā, šķirošanā un nosūtīšanā, likvidējot vilcieni maršrutu savstarpējo krustotošas vietas, vilcieni dīkstāvi, samazinot manevru darbu kustības daudzumu, izmērus un atslodot Daugavpils pilsētas iekšējo dzelzceļa tīklu.

Abu projektu īstenošanai ir piesaistīts ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums, un tos plānots beigt līdz 2023. gada beigām. Patlaban projektu ietvaros norisinās publiskā iepirkuma procedūra.

Tīkla elektrifikācija sāks Latgalē

Savukārt par lielāko un būtiskāko transporta infrastruktūras konkurētspējas paaugstināšanas projektu uzskatāma Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija, kuras pirmais posms tiks uzsākts tieši Latgalē. Lai paaugstinātu pārvadājumu efektivitāti, veicinātu viedel draudzīgu tehnoloģiju izmantošanu un nodrošinātu Latvijas dzelzceļa tranzīta koridora starptautisko konkurētspēju, *LDz* tuvākajos gados veiks maģistrālo sliežu ceļu elektrifikāciju no Latgales (Daugavpils un Rēzeknes) līdz Rīgai ar 25 kV mainstrāvas tehnoloģiju, tostarp rekonstruējot arī esošo elektrificēto dzelzceļa tīklu un aizstājot tajā 3,3 kV sistēmu ar 25 kV sistēmu.

Aprēķini liecina, ka elektrifikācija ļaus kravu pārvadātājiem nākotnē samazināt ritošā sastāva ekspluatācijas un enerģijas iz-

LDz tuvākajos gados veiks maģistrālo sliežu ceļu elektrifikāciju no Latgales (Daugavpils un Rēzeknes) līdz Rīgai



Publicitātes foto

MAĢISTRĀLĀ LOKOMOTĪVE. Patlaban ir modernizētas jau deviņas 2M62UM lokomotīves, kas tieši ceļā no remonta centra devās darbā. To jauda ir palielināta no 4000 uz 6000 zirgspēku, kas dod iespēju braukt ar maksimālo kravu vilcieniem ātrāko ātrumu 80 km stundā arī vietās, kur vecās lokomotīves spēj uzņemt tikai 25 km ātrumu stundā

camo sliežu ceļu, savienojot pa griezienu un pieslēguma izbūvi, kas savienos jauno parku ar Krustpils līnijas pieeju, izbūvēt mikroprocesoru vilcieni kustības vadības signalizācijas sistēmu, izbūvēt elektroapgādes, pārmiju elektroapgādes un apgaismojuma sistēmas, rekonstruēt un izbūvēt diegnerģu kravu apstrādi un nosūtīšanu. Arī vilcieni kustības organizācijas automatizācijas ierīces un tehniskie un morāli novecojušās sistēmas un veikt labiekārtošanu.

Realizējot projektu *Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība*, tiks uzlabota projekta Daugavpils šķirošanas stacijas attīstība īstenošana. Projektā tiks uzlabota Daugavpils šķirošanas stacijas drošība, kvalitāte un kapacitāte. Projekta ietvaros nozīmīgi infrastruktūras un tehnoloģiju attīstības pasākumi, tajā skaitā sliežu ceļu un pārmiju pārbūve, jaunu automa-

turklāt elektrovilceni ir īpaši efektīva smagsvara kravu vilcieni gadījumā, tādējādi uzlabojot Latvijas tranzīta koridora starptautisko konkurētspēju. Projekts ir arī būtisks ieguldījums reģionālajā attīstībā, jo tā īstenošana galvenokārt skars apdzīvotās vietas ārpus Rīgas – sevišķi Latgales reģionā, projekta īstenošanas laikā radot papildu darba vietas, kā arī veicinot bezdarba līmeņa samazināšanos reģionā. Projekta pirmā posma realizācija plānota līdz 2023. gada beigām.

Latgalē bija, ir un būs Latvijas tranzīta koridora vērti uz ostām. Tieši Daugavpils ir viens no būtiskākajiem Latvijas dzelzceļa mezglīem, kas var attīstīties, pateicoties konkurētspējīgai infrastruktūrai. Savukārt *LDz* par savu prioritāti transporta attīstībai Latvijā uzskata tieši infrastruktūras attīstību, veicot plānveidīgas investīcijas. ■