

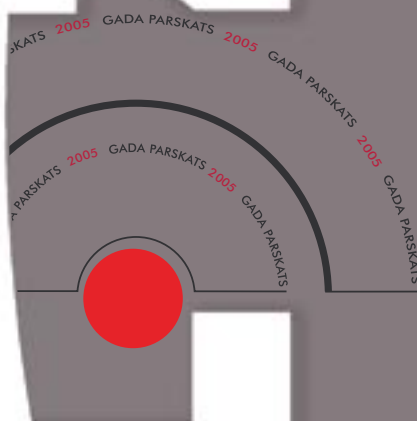
LATVIJAS DZELZCEĻŠ

LATVIJAS DZELZCEĻŠ

LATVIJAS DZELZCEĻŠ

SATURA RĀDĪTĀJS

- 2 VALDES PRIEKŠSĒDĒTĀJA ZIŅOJUMS
- 4 ORGANIZATORISKĀ STRUKTŪRA
- 6 ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA
- 8 PERSONĀLS
- 10 KRAVU PĀRVADĀJUMI
- 12 PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI
- 14 INFRASTRUKTŪRA
- 16 VILCIENU SATIKSMES DROŠĪBA
- 18 KVALITĀTES VADĪBA UN VIDES AIZSARDZĪBA
- 19 NEKUSTAMĀIS ĪPAŠUMS
- 20 STARPTAUTISKĀ SADARBĪBA
- 22 DZELZCEĻA VĒSTURES MUZEJS
- 24 LATVIJAS DZELZCEĻA MARŠRUTU SHĒMA
- 25 FINANŠU PĀRSKATS



VALDES PRIEKŠSĒDĒTĀJA ZIŅOJUMS



2005. gadā valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš (LDZ)* kolektīvs sasniedza vairākus rekordus pasažieru un kravu pārvadājumos. Pa Latvijas dzelzceļa maģistrālēm pārvadātas 54,86 milj. tonnas kravu, kas ir par 7% vairāk nekā iepriekšējā gadā. Pasažieru skaits, kas izmantoja vietējās satiksmes vilcienus, sasniedza 25,5 milj. cilvēku, kas, salīdzinājumā ar pērnā gadu, ir par 9% vairāk. Arī citi statistiskie rādītāji liecina, ka uzņēmumam ir ilgtermiņa attīstības stratēģija, ka tiek domāts par uzņēmumā strādājošajiem cilvēkiem — pagājušajā gadā vidējā darba alga sasniedza 328 latus.

ROKU ROKĀ AR LAIKU

Ir arī tādi sasniegumi, kurus skaitļu valodā ne vienmēr var objektīvi novērtēt. Pagājušajā gadā LDZ izdarīja radikālu pavērsienu reformās, jo tās diktēja reālā dzīve un Eiropas Savienības (ES) direktīvu prasības. Reformas bija nepieciešamas, lai uzņēmums varētu pilnvērtīgi strādāt tirgus liberalizācijas apstākļos, lai tas kļūtu atvērtāks, elastīgāks un operatīvāk reaģētu uz izmaiņām dzelzceļa transporta biznesā. Strukturālo reformu rezultātā ir izveidotas trīs jaunas meitassabiedrības: *SIA LDZ Infrastruktūra*, *SIA LDZ Cargo* un *SIA LDZ Ritošā sastāva serviss*. Tas bija nepieciešams, lai novērstu pasažieru pārvadājumu šķērssubsidēšanu no ieņēmumiem par kravu pārvadājumiem, panāktu valsts pasūtījumu sociāli nepieciešamajiem pasažieru pārvadājumiem, kā arī atdalītu infrastruktūras uzturēšanu no pārējās saimnieciskās darbības. Būvēta — pagājušajā gadā ir izveidots koncerns, kurā ietilpst mātessabiedrība un septiņas meitassabiedrības. Restrukturizācijas rezultātā LDZ kolektīvs varēs pildīt tos vērienīgos uzdevumus, ko tai izvirza Valdība tās noteiktā dzelzceļa transporta nozares perspektīvā attīstības plāna ietvaros.

ZEM GULOŠA AKMENS KRAVAS NEPLŪST

Atskaites gadā LDZ ir noteikta jauna, aktīvāka attīstības politika. Šajā dinamiskajā laikā, kad konkurence transporta un loģistikas nozarē strauji pieaug, nedrīkst pašauties tikai uz Latvijas izdevīgo ģeopolitisko stāvokli un gaidīt, kad kravas plūdis uz mūsu ostām. Aktīvāk jāveido jauni komerciālie kontakti, jāmeklē jauni sadarbības partneri, laikus jāprognozē jauni kravu formēšanās avoti un jāizstrādā jauni kravu plūsmas maršruti. Tieši tādēļ pārskata gadā tika izveidots Loģistikas departaments.

Latvijas ģeogrāfiskais izvietojums un ciešās ekonomiskās attiecības ar kaimiņvalstīm Austrumos nosaka galvenos partnerus tranzīta pārvadājumos. Tie ir: Krievijas Federācija (47% tranzīta kravu) un pēdējos gados arvien aktīvāks sadarbības partneris kļūst Baltkrievija (34% tranzīta kravu).

Turpina attīstīties perspektīvais konteineru pārvadājumu projekts *Baltika Tranzīts*, kas deva iespēju saņemt ekonomiski izdevīgus kravu pārvadājumus. Tā rezultātā ir izveidots savdabīgs tranzīta tilts, kas savieno Baltijas valstu ostas Eiropā ar Kazahstānu, Uzbekistānu un citām Vidusāzijas un Tālo Austrumu valstīm, konkrētajā gadījumā ar Ķīnu.

INVESTĪCIJAS NOZĪMĒ ATTĪSTĪBU

Drošs pamats tālākai attīstībai transporta koridoru caurlaides spēju palielināšanā un vilcienu kustības drošībā ir vērienīgie investīciju projekti, kuru realizācijā ir iesaistīti gan pašu līdzekļi, gan līdzfinansējums no ES ISPA un Kohēzijas fonda. Viens no vērienīgākajiem projektiem, kurš būvētā tika realizēts 2005. gadā, ir pieņemšanas parka būvniecība stacijā Rēzekne-2. Realizētais projekts dod iespēju palielināt kravas vilcienu sastāvu garumu, palielināt pārvadājumu rentabilitāti par 35% jeb līdz 40 milj. tonnām gadā, kas nozīmē arī šī dzelzceļa mezgla konkurētspējas palielināšanos. Rēzekne-2 ir stratēģiski nozīmīgs transporta centrs, kas atrodas starptautiski svarīgu transporta koridoru Austrumi — Rietumi un Ziemeļi — Dienvidi krustojumā. Būvniecības laikā ir apgūti 10,2 milj. eiro, no tiem 75% ir ES fondu ieguldījums, bet pārējais — pašu līdzekļi.

2005. gadā turpinājās vilcienu kustības vadības automatiskās sistēmas modernizācija (89,9 milj. eiro), pārmiju pārvedu nomaiņas projekts (35,2 milj. eiro), sliežu ceļa rekonstrukcija tranzīta koridorā Austrumi — Rietumi (88,9 milj. eiro) un ritošā sastāva sakarsušo bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija (15,1 milj. eiro). Ne mirkli neapstājās regulārais ikdienas profilaktiskais darbs infrastruktūras uzturēšanā ekspluatācijas kārtībā, publiskās lietošanas ēku (stacijas un ražošanas cehi) rekonstrukcijā un ritošā sastāva modernizācijā.

GALVENAIS KAPITĀLS — CILVĒKS

LDZ ir lielākais uzņēmums valstī, kura personālu veido vairāk nekā 13 000 cilvēku. Laikā, kad lielākas peļņas meklējumos cilvēki brauc uz ārzemēm, Latvijas dzelzceļa pienākums ir atrast vislabāko motivāciju, lai dzelzceļa speciālisti paliktu strādāt dzelzceļa transportā. Personāla motivācijā tiek izmantoti tādi instrumenti kā regulāra algas palielināšana, inflācijas piemaksa pie ikmēneša algas, prēmijas par labiem darba rezultātiem, kā arī Kolektīvais līgums, kas ir izstrādāts sadarbībā ar Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrību. Piemēram, katra darbinieka apdrošināšanas summa tika palielināta līdz 1000 latiem, katrs strādājošais var rēķināties ar 500 latiem sadzīves traumas gadījumā, tiek pilnveidotas citas sociālo garantiju formas, tiek labiekārtotas darba vietas, paaugstinot darba vides un darba drošības standartus.

2005. gadā LDZ Valde pieņēma izpildei darba samaksas palielināšanas koncepciju, kurā noteikti algas regulāras palielināšanas principi un mehānisms. Rezultātā 2005. gadā darba alga tika paaugstināta par 22,2% un vidējā darba alga sasniedza 328 latu līmeni, bet ar to darbs šajā jomā neapstāties — 2006. gadā vidējai darba algai jābūt vismaz 400 latu apjomā.

Uzņēmums pamatoti lepojas ar savā darba jomā unikālo Mācību centru un tā filiāli Daugavpilī. Mācību centrs dara visu iespējamo, lai katrs darbinieks varētu palielināt savu konkurētspēju darba tirgū, uzlabot profesionālās prasmes, dod iespēju lokomotīvu brigādēm psiholoģiski labāk adaptēties darbam komplicētajā profesijā. Pārskata gadā 2806 cilvēki mācījās dažādosursos, notika 228 dažādi mācību un metodiskie pasākumi. Mācību centrs pilnveidoja tehnisko bāzi, iekārtoja tehnisko mācību klasi, ieviesa jaunus mācību priekšmetus.

DZELZCEĻA TRANSPORTAM NAV ROBEŽU

Lai gan Latvija neatrodas Eiropas centrālajā daļā, bet šī kontinenta Austrumos, taču tieši šī iemesla dēļ tā var pretendēt stratēģiski svarīga centra lomai transkontinentālajos pārvadājumos. Tādēļ uzņēmums nodibināja, uztur un veido jaunus kontaktus ar starptautiskām un reģionālām dzelzceļnieku organizācijām.

2005. gada 7. un 8. aprīlī Rīgā pēc Eiropas dzelzceļu un infrastruktūras savienību (CER) iniciatīvas, sadarbībā ar Eiropas Investīciju bankas atbalstu notika konference par tēmu — dzelzceļu finansēšanas attīstība. Konferencē piedalījās vairāk nekā 50 dalībnieku, to skaitā ES valstu transporta ministri un dzelzceļu vadītāji. LDZ jau kopš 1992. gada sadarbojas ar Starptautisko dzelzceļu savienību (UIC), kas apvieno vairāk nekā 150 organizāciju piecos pasaules kontinentos. Kopš 2000. gada sadarbojas ar Starptautisko dzelzceļa transporta komiteju (CIT). Kopumā uzņēmums realizē atklātu diskusiju un aktīvu sadarbību ar dažādām starpvalstu un sabiedriskajām organizācijām, kas ir ieinteresētas dzelzceļa transporta attīstībā.

Tradicionāli Latvijas dzelzceļam izveidojušies noturīgi kontakti ar valstīm Austrumos. Tie ir cieši un auglīgi kontakti ar Dzelzceļu sadarbības organizāciju, ar Dzelzceļu transporta padomi, ar Starptautisko koordinācijas padomi Transsibīrijas pārvadājumos. Uzņēmums veiksmīgi sadarbojas ar tādiem darbā pārbaudītiem partneriem kā Krievijas Federācijas, Baltkrievijas, Lietuvas un Igaunijas dzelzceļu. 2005. gadā 269 uzņēmuma speciālisti tika komandēti uz 37 pasaules valstīm darba jautājumu risināšanai.

KORPORATĪVĀS TRADĪCIJAS UN ZIEDOJUMI SABIEDRĪBAI

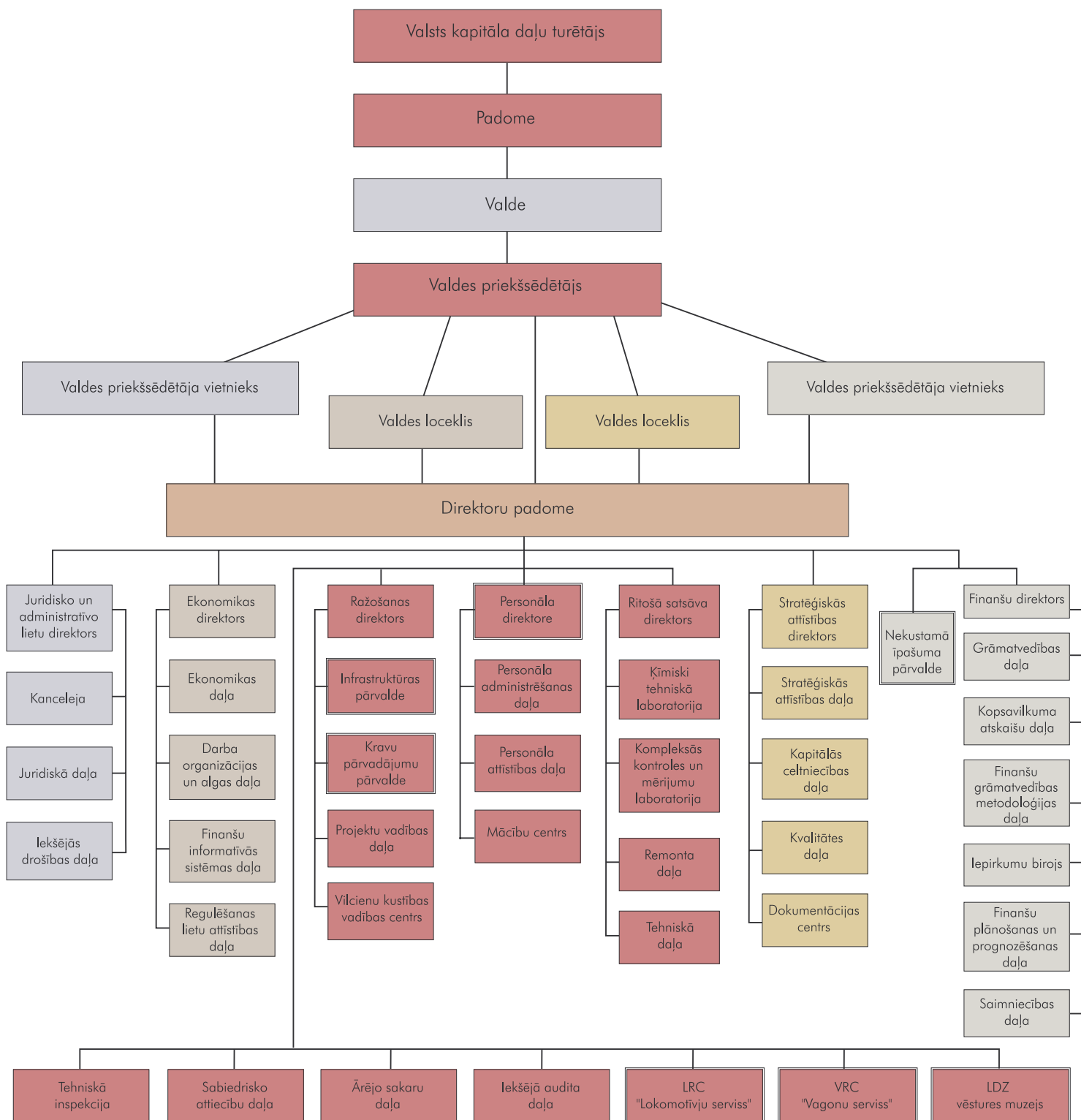
Dzelzceļa specifika zināmā mērā ietekmē arī korporatīvās attiecības uzņēmuma iekšienē. Daudzu tūkstošu lielais kolektīvs ir kā vienota sabiedrība, kurā ir gan dzelzceļnieku dinastijas, kurai ir gan kopēji svētki, kura prot ne tikai strādāt, bet arī atpūsties. Piemēram, arī 2005. gadā notika Latvijas dzelzceļa dzimšanas dienai — 5. augustam — veltīti pasākumi: sporta svētki Latgalē un Kurzemē, veterināru godināšana un labāko darbinieku apbalvošana Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejā. Par godu šiem svētkiem muzejā atklāja ritošā sastāva brīvības ekspozīciju. Sliežu ceļu, peronu un apkārtējās teritorijas labiekārtošanai muzejā Latvijas dzelzceļš izlietoja aptuveni 100 tūkst. latu.

LDZ tradīcijās nav tikai investīcijas savu darbinieku aktīvas atpūtas, profesionālās attīstības un radošu kultūras pasākumu organizēšanā. Uzņēmumā ir izstrādāta ziedojumu piešķiršanas koncepcija. 2005. gadā piešķirti 16155 latu 53 dažādām organizācijām, piemēram, Irlavas bērnu namam, Latvijas Bērnu fondam, Nedzirdīgo invalīdu atbalsta fondam *Klusums*, Latvijas Paraolimpiskajai komitejai, Sociālās aprūpes centram *Iecava* un daudziem citiem. Latvijas dzelzceļa personāls saprot, ka skolotāji un vecāki ne vienmēr atrod laiku un pareizo veidu izskaidrot bērniem sliežu ceļu paaugstināto bīstamību. Tādēļ arī 2005. gadā turpinājās izbraukumi uz Latvijas skolām, kur notika *Drošības stundas*. Turpinājās sadarbība ar radošo grupu *Avārijas brigāde*, papildinot tāda paša nosaukuma leļļu filmu sēriju, kurā asprātīgi apspēlētas tādas situācijas, kādas dzelzceļā nedrīkstētu notikt. Arī 2005. gadā Latvijas dzelzceļš turpināja līdzdalību projektā — kinofilmas *Lai dzīvo bērni!* kārtējās sērijas uzņemšanā. Iespējams, ka tas izklausās patētiski, taču bērni ir mūsu nākotne. Tādēļ arī turpmāk LDZ iespēju robežās atbalstīs šādus projektus.

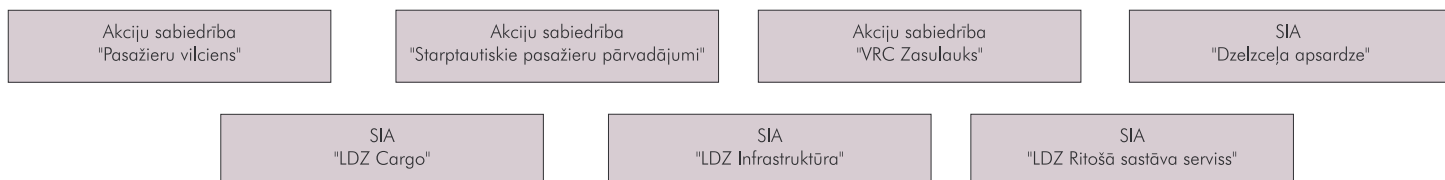


Uģis MAGONIS
Valsts A/S "Latvijas dzelzceļš"
Valdes priekšsēdētājs

ORGANIZATORISKĀ STRUKTŪRA



VALSTS A/S "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" ATKARĪGĀS SABIEDRĪBAS



VALSTS KAPITĀLA DAĻU TURĒTĀJA PĀRSTĀVIS

Vigo LEGZDIŅŠ

ATBILDĪGAIS DARBINIEKS

Austris CAUNĪTIS

PADOME

Guntis MAČS
padomes priekšsēdētājs

Jānis EIDUKS

Guntars KRIEVIŅŠ

Arvīds KUCINS

Leonīds LOGINOVS

Andrians ĻUBLINS

Imants SARMULIS

Elmārs ŠVĒDE

Zigurds STARKS

VALDE

Uģis MAGONIS
valdes priekšsēdētājs

Rihards PEDERS

Uldis PĒTERSONS

Aivars STRAKŠAS

Andris ŠTEINBRIKS

PADOMES LOCEKĻI: Uģis MAGONIS – padomes priekšsēdētājs līdz 28.08.2005

Māris KALVE – līdz 12.08.2005

VALDES LOCEKĻI: Andris ZORGEVICS – valdes priekšsēdētājs līdz 29.08.2005

Staņislavs BAIKO – līdz 29.08.2005

Jānis VĒVERIS – līdz 29.08.2005



ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA



DAŽĀDI KONKURENCES ASPEKTI

Valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš* (LDZ) veic pasažieru un kravu pārvadājumus, uztur un modernizē dzelzceļa infrastruktūru, sniedz ritošā sastāva remonta pakalpojumus Latvijas un starptautiskajā tirgū. Uzņēmuma darba efektivitāti ietekmē gan iekšējie, gan ārējie faktori. Viens no lielākajiem sadarbības partneriem Austrumos ir Krievijas Federācija. Šobrīd 50% Krievijas ārējās tirdzniecības kravu tiek sūtītas uz Eiropas Savienību. Taču tranzīta kravu virzību pa Latvijas dzelzceļu lielā mērā ietekmē Krievijas politika tarifu jautājumā ar mērķi — naftas produktus, melnos metālus, minerālmēslus un citas ekonomiski izdevīgas kravas transportēt caur Krievijas ostām. Konkurenci tranzīta pārvadājumos saasina arī citas alternatīvas, piemēram, iespēja izmantot Igaunijas, Lietuvas, Somijas vai pašas Krievijas ostas un dzelzceļa infrastruktūru. Tāpat arī citu transporta veidu izmantošana, piemēram, autotransportu, cauruļvadus un citus.

KONCERNA IZVEIDOŠANAS GADS

Saskaņā ar LDZ restrukturizācijas programmu pārskata gadā tika izveidotas un reģistrētas trīs jaunas meitassabiedrības: *SIA LDZ Infrastruktūra*, *SIA LDZ Cargo* un *SIA LDZ Ritošā sastāva serviss*. Līdz ar to var uzskatīt, ka koncerns ir izveidots. Koncerna valdošā sabiedrība ir mātesabiedrība — valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš*, kas 100% pieder valstij, bet akciju turētājs ir Satiksmes ministrija. Koncernā ietilpst trīs augstāk minētās meitassabiedrības, kuru kapitāla daļas 100% pieder LDZ. Bez tām koncerna sastāvā ietilpst pirms tam dibinātās meitassabiedrības — akciju sabiedrība *Pasažieru vilciens* (100% akcijas pieder LDZ), *SIA Dzelzceļa apsardze* (100% akcijas pieder LDZ), akciju sabiedrība *VRC Zaslauks* (51% akciju pieder LDZ, 49% akciju sabiedrībai *Rīgas vagonu rūpnīca*) un akciju sabiedrība *Starptautiskie pasažieru pārvadājumi* (51% akciju pieder LDZ, 49% — *SIA L-Ekspresis*).



ĪPAŠA LOMA EIROPĀ

Nu jau vairākus gadus Latvija ir Eiropas Savienības (ES) sastāvā un ir pamats apgalvojumam: Latvijas dzelzceļš veiksmīgi integrējas ES valstu dzelzceļa sistēmā, vienlaikus saglabājot vienotas tehnoloģijas ar NVS valstīm, organizējot tranzīta kravu pārvadājumus Austrumu virzienā pa sliežu ceļiem ar platumu 1520 mm. Jāuzsver, ka daļa Latvijas teritorijas, kas robežojas ar Krievijas Federāciju un Baltkrieviju, ir kļuvusi par ES ārējo robežu. Tādēļ pārskata gadā liela vērība tika pievērsta robežstaciju infrastruktūras modernizēšanai. Baltijas valstu dzelzceļa kompānijām ir īpaša loma ES.



Izmantojot šo valstu dzelzceļa resursus, caur tām transportē ievērojamus kravu apjomus. Piemēram, 2005. gadā Latvijas dzelzceļa infrastruktūras viens kilometrs bija noslogots ar 10,1 milj. tonnkilometru kravu, bet citās ES valstīs šis rādītājs ir trīs vai pat piecas reizes zemāks.

2005. gadā LDZ pārvadāja 54,86 milj. tonnu kravu. Laikus uzsāktās aktivitātes ES strukturālo fondu piesaistē infrastruktūras modernizācijai nodrošina kravu caurlaides spēju līdz 62 milj. tonnu gadā. LDZ ir jāveic vēl lielākus uzdevumus — 2015. gadā kravu apjomam jāsasniedz 90 milj. tonnu kravu gadā. Šo valstij stratēģiski svarīgo uzdevumu LDZ var izpildīt. Viens no faktoriem, kas dod pamatu tik optimistiskai prognozei, ir Krievijas Federācijas (lielākā sadarbības partnera) paredzētā uzņemšana Pasaules Tirdzniecības organizācijā, kādēļ Krievijai būs jāatsakās no līdzšinējās Latvijas pārvadātājus diskriminējošās tarifu politikas. Veiksmīgi attīstās konteineru pārvadājumu projekts *Baltika Tranzīts*. 2006. gada uzdevums: panākt konteineru plūsmu pretējā virzienā — no Kazahstānas un Ķīnas uz Latvijas jūras ostām.

PRIORITĀRIE ATTĪSTĪBAS VIRZIENI

LDZ Valde ir apstiprinājusi prioritāros investīciju projektus laika periodam no 2007. līdz 2013. gadam, kuros daļu līdzekļu ieguldīs ES Kohēzijas fonds. Aptuveni 487 milj. eiro tiks investēti šādos projektos:

- otra sliežu ceļa būvniecība iecirknī Rīga — Krustpils;
- Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezgla rekonstrukcija;
- turpināsies sliežu ceļa (260 km) rekonstrukcija;
- turpināsies pārmiju pārvedu nomaiņa;
- transporta koridora Austrumi — Rietumi elektrifikācija;
- vienotās mobilās komunikāciju sistēmas GSM-R ieviešana transporta koridorā Austrumi — Rietumi un citi projekti.

Galvenie LDZ stratēģiskie uzdevumi ir: saglabāt konkurētspēju un to attīstīt, lai palielinātu kravu apgrozījumu par 40%; izveidot Latviju par vadošo loģistikas centru Eiropā un kravu pārvadājumos iesaistīt ne tikai NVS valstis, bet arī Ķīnu un citas pasaules valstis.



IZGLĪTOTS UN PROFESIONĀLS PERSONĀLS

Valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš (LDZ)* personāla vadības politikas mērķis — kļūt par dzelzceļa speciālistu centru valstī. LDZ strādā atbildīgi, izglītoti un motivēti darbinieki, viņiem, saskaņā ar koncerna mērķiem, tiek piedāvātas plašas iespējas profesionālai, radošai un tehniski vispusīgai tālākajai attīstībai.

ietvaros izstrādātas LDZ vadītājiem nepieciešamās kompetences attiecībā uz uzņēmuma vadīšanu, vadītāja līdera lomu, vadītāja komunikācijas un saskarsmes jomu. Šīs kompetences ņemtas par pamatu divu ilgtermiņa mācību programmu izstrādē: *Levads LDZ Biznesa klasē* (topošajiem vadītājiem un vadītājiem ar nelielu darba pieredzi) un *LDZ Biznesa klase* (vidējā un augstākā līmeņa vadītājiem un vadītāju rezervei ar vadīšanas pieredzi). Mācības šajosursos uzsāka 32 speciālisti.



PERSONĀLA VADĪBA

2005. gadā LDZ strādāja 12702 darbinieki. Nodarbināto skaits, salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, samazinājās par 2,1%. Šāda tendence saglabāsies arī turpmāk, jo tas ir saistīts ar LDZ restrukturizāciju. 2005. gadā ir pabeigta darbinieku personas datu ievade jaunajā elektroniskajā Personāla uzskaites sistēmā SAP Cilvēkresursu moduli. Saistībā ar LDZ restrukturizāciju uzsākti sagatavošanās posma darbi darbinieku pārejai uz koncerna jaunizveidotajām meitassabiedrībām. Sadarbībā ar nozares arodbiedrību izdarītas izmaiņas Darba koplīgumā, lai pirmspensijas vecuma darbiniekiem tiktu nodrošinātas papildus sociālās garantijas.

Pārskata gadā, pamatojoties uz LDZ Personāla politiku, LDZ Valde apstiprināja *Noteikumus par darbinieku karjeras plānošanu un vadītāju rezerves veidošanu*. Noteikumus paredzēti darbinieku karjeras plānošanas mērķi, iespējamie karjeras veidi, personāla vērtēšana, vadītāju rezerves jeb potenciālā menedžmenta sagatavošanas iespējas. Tādēļ personāla vadībā galvenie akcenti bija darbs ar vadītājiem, vadītāju rezerves veidošanu. Lai sekmīgi izpildītu šo uzdevumu, izstrādāta un LDZ Valdē apstiprināta *Vadītāju un vadītāju rezerves profesionālās pilnveides programma*. Šīs programmas

PERSONĀLA IZGLĪTĪBA

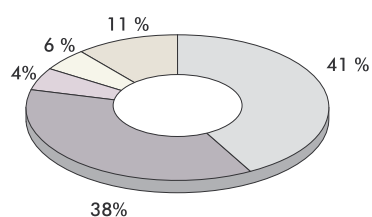
2005. gadā LDZ Valde akceptēja *LDZ vadītāja un darbinieka attīstības pārrunu koncepciju*, kuras realizēšanas galvenais mērķis ir darba efektivitātes paaugstināšana, saskaņojot darbinieka zināšanas, prasmes un spējas, iniciatīvu un ambīcijas ar uzņēmuma mērķiem.

Mācību centrā turpinājās kursu organizēšana, īpašu vērību pievēršot inženiertehnisko darbinieku kursiem. 2005. gadā vairāk nekā divas reizes palielinājās kursu dalībnieku skaits inženiertehniskajās un darba drošības mācību programmās. 2005. gada nogalē tika iekārtota jauna Tehnisko mācību klase. Pārskata periodā profesionālās piemērotības psihofizioloģiskā novērtēšana veikta 232 cilvēkiem. 2005. gadā Mācību centrā Rīgā un Daugavpils nodaļā 228 grupās mācījās 2806 darbinieki.

Galvenie sadarbības partneri speciālistu sagatavošanā ir RTU Dzelzceļa transporta institūts, Rīgas Dzelzceļnieku skola un Latvijas transporta un sakaru tehniskā skola. LDZ turpina sadarbīties ar Latvijas Izglītības fondu, iesaistoties mērķprogrammā *Izglītībai, kultūrai un zinātnei*, labākajiem studentiem piešķirot papildus stipendijas un piedāvājot darba iespējas LDZ.

Strādājošo nodarbinātība struktūrvienībās

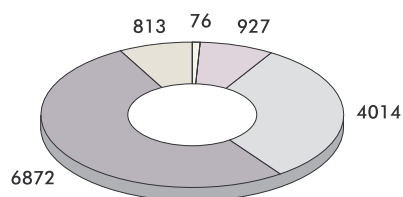
- Infrastruktūra
- Kravu pārvadājumi
- Apkalpojošās struktūrvienības
- Nekustamais īpašums
- Ritošais sastāvs



Darbinieku sadalījums pa vecuma grupām

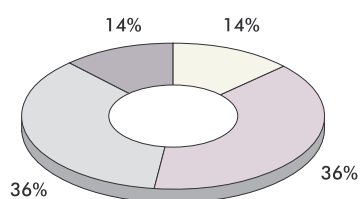
(skaits pavisam kopā 12702)

- 15-19 gadi
- 20-24 gadi
- 25-39 gadi
- 40-59 gadi
- 60 gadi un vairāk



Darbinieku sadalījums pēc izglītības

- Pamata
- Vidējā vispārējā
- Vidējā profesionālā
- Augstākā





KRAVU PĀRVADĀJUMI

KRAVU PĀRVADĀJUMOS — REKORDS

2005. gads ir viens no veiksmīgākajiem pēdējo piecu gadu laikā — ražens dažādos aspektos. Rezultātā pārskata gadā LDZ pārvadāja lielu kravu daudzumu — 54,861 milj. tonnu kravu, kas ir par 7,4% vairāk nekā 2004. gadā.

KRAVU PĀRVADĀJUMU STRUKTŪRA

Tranzītpārvadājumi ir lielākais LDZ ieņēmumu avots. Pārskata periodā tranzītā pārvadāts 46,612 miljoni tonnu kravu, kas ir par 2,7 % vairāk nekā 2004. gadā. Kopējā kravu apjomā tas ir 85,0 %. Tranzīta kravas pārsvarā saņemtas no Krievijas Federācijas (51,5 %) un Baltkrievijas (37,0 %).

Pārskata periodā kravu struktūra būtiski nemainījās — tie bija naftas produkti, akmeņogles, minerālmēsli, kokmateriāli, melnie metāli un citas kravas. Naftas produkti pārvadāti 21,236 milj. tonnu apjomā, kas salīdzinājumā ar 2004. gadu ir par 0,8% vairāk. Akmeņogles pārvadātas 15,592 milj. tonnu apjomā, kas ir par 17,6% vairāk nekā pērn.

Straujais kravu pieaugums pēdējos piecos gados tika panākts, pateicoties akmeņogļu kravu pārvadājumiem caur Latvijas ostām — Ventspili un Rīgu. 2001. gadā pārvadāto akmeņogļu īpatsvars bija 8%, bet 2005. gadā — 28%. Salīdzinot ar 2004. gadu, kravas palielinājās visās LDZ pieostu stacijās: Ventpils stacijā par 6,9%, Rīgas ostas stacijās par 2,4%, bet Liepājas stacijā par 6%.

Uzņēmuma menedžments strādā, lai dažādotu ne tikai kravu struktūru, bet arī paplašinātu kravu formēšanas ģeogrāfiskos mērogus. 2005. gadā tika izveidots Loģistikas departaments, kura galvenais uzdevums ir nodarboties ar jaunu sadarbības partneru piesaisti. Sekmīgi attīstās konteineru vilciena *Baltika Tranzīts* projekts, kas tika sākts 2003. gadā. 2005. gadā nosūtīti 76 reisi ar 3422 platformām, uz kurām veda 6949 konteinerus. Konteineru pārvadājumu pieaugums, salīdzinot ar 2004. gadu, ir 59%.

KRAVU PĀRVADĀJUMIEM - JAUNAS IESPĒJAS

2005. gadā valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* attīstība, pārmaiņas un uzlabojumi saimnieciskajā darbībā deva iespēju sekmīgi pārdot transporta pakalpojumus, nostiprināt konkurētspēju kravu pārvadājumu tirgū. Galvenie pamatnosacījumi kravu pārvadājumu konkurētspējas saglabāšanā un nostiprināšanā ir:

- dzelzceļa infrastruktūras caurlaides spējas palielināšana;
- klientiem piedāvātā transporta produkta kvalitātes paaugstināšana;
- loģistisko pārvadājumu shēmu izveide sadarbībā ar citu valstu pārvadātājiem.

Apzinoties pasaules tendences un pieaugošo interesi par intermodālajiem pārvadājumiem, LDZ turpina darbu pie projekta *Baltika Tranzīts*, kas apvieno Latvijas, Lietuvas, Igaunijas dzelzceļa pārvadātājus un kravu operatorus no Kaļiņingradas līdz Tallinas ostai. Galvenais uzdevums — panākt konteineru kravu plūsmu ne tikai no Eiropas Rietumu piekrastes ostām uz Kazahstānu, citām Vidusāzijas valstīm un tālāk uz Ķīnu, bet arī pretējā virzienā.



PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI

RITOŠĀ SASTĀVA MODERNIZĀCIJA


Akciju sabiedrība *Pasažieru vilciens* (PV) ir dibināta 2001. gada 2. novembrī, kļūstot par pirmo LDZ meitassabiedrību un vienīgo pasažieru pārvadājumu operatoru vietējā satiksmē, nodrošinot pārvadājumus ar elektrovilcieniem un dīzeļvilcieniem Latvijas teritorijas lielākajā daļā.

2005. gadā aktualizējās situācija novecojušā ritošā sastāva modernizācijā un jaunu vilcienu iegādē, jo pašreizējais ritošais sastāvs, no pasažieru vilcienu kustības drošības viedokļa, pakāpeniski ir jānoņem no ekspluatācijas. PV meklēja iespējas vilcienu modernizācijai piesaistīt Eiropas Savienības līdzekļus. Rezultātā elektrovilcienu vagonu renovācijā investēs 10 milj. latu, no kuriem 75% segs Eiropas Reģionālais attīstības fonds. Tas ir vērienīgs projekts, kas tiks realizēts laika periodā no 2006. līdz 2008. gadam. Starptautiskā konkursā tiesības veikt vagonu modernizāciju ieguva akciju sabiedrība *Rīgas vagonbūves rūpnīca*. Projekta īstenošanas rezultātā uzlabosies komforta līmenis salonos un vilcienu kustības drošība. Parāleli



LATVIJAS DZELZCĒĪŠ  LATVIJAS DZELZCĒĪŠ  LATVIJAS DZELZCĒĪŠ



DZELZCĒĪŠ  LATVIJAS

tam tika uzsākta projekta *Jaunu vilcienu iegāde* priekšizpēte, kura uzdevums ir apzināt jauno vilcienu tehniskos risinājumus, to atbilstību Latvijas dzelzceļa infrastruktūras specifikai, noteikt Latvijas apstākļiem nepieciešamo vilcienu daudzumu.

RŪPES PAR PASAŽIERIEM

2005. gadā PV veica vairākus būtiskus pasākumus pasažieru apkalpošanas uzlabošanā. Vairākos maršrutos tika samazināti tarifi par braukšanu elektriskajos un dīzeļvilcienos. Braukšanas biļetēm ieviesa vienotu braukšanas termiņu un saskaņā ar pasažieru vēlmēm optimizēja vilcienu kursēšanas grafikus. Rīgas Centrālajā dzelzceļa stacijā, sadarbībā ar SIA *Lattelecom* Kontaktu centru 1188, atklāja PV Informācijas centru *I-punkts*. Šo pasākumu rezultātā arī 2005. gadā turpināja pieaugt pārvadāto pasažieru skaits, sasniedzot 25,5 miljonus, kas ir par 8,8% vairāk nekā 2004. gadā. Ja 2004. gadu uzņēmums noslēdza ar 2,6 milj. latu lieliem zaudējumiem, tad 2005. gadu PV noslēdza ar 300 tūkst. latu lielu peļņu.

PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI STARPTAUTISKAJĀ SATIKSMĒ

Starptautiskos pasažieru pārvadājumus Latvijā veic LDZ meitassabiedrība *Starptautiskie pasažieru pārvadājumi*, kas saimniecisko darbību uzsāka 2003. gada 1. oktobrī. Starptautiskās satiksmes vilcienos pārskata gadā pārvadāja 378 tūkst. pasažieru, kas ir par 7,4% vairāk nekā 2004. gadā. Pārvadāto pasažieru kopapjoms bija 94,3 milj. pas/km. Šis statistiskais rādītājs pieauga par 6,8%, salīdzinājumā ar pērnā gadu. Starptautiskajā satiksmē pārvadājumus veica seši LDZ formēti vilcieni: divi satiksmē Rīga — Maskava, pa vienam vilcienam satiksmē Rīga — Sanktpēterburga, Rīga — Gomeļa un Rīga — Truskoveca, šis maršruts tika atklāts 2005. gada 29. maijā. Vasaras periodā kursē vilciens Rīga — Simferopole. Bez tam vasaras periodā LDZ formē bezpārsēšanās vagonus satiksmē Rīga — Odesa, Rīga — Adlera un Rīga — Vitebska. Pa Latvijas teritoriju tranzītā kursē Lietuvā formēts vilciena sastāvs Viļņa — Sanktpēterburga.





INFRASTRUKTŪRA

DZELZCEĻA TRANSPORTA SISTĒMAS PAMATS

Dzelzceļa infrastruktūra ir viena no komplicētākajām dzelzceļa sastāvdaļām. Infrastruktūras pārvalde atbild par sliežu ceļiem, inženiertehniskajām būvēm, automātiskajām un pusautomātiskajām vilcienu kustības vadības sistēmām, telekomunikāciju tīklu, radiosakariem, elektroapgādes līnijām, kontakttīklu un citām iekārtām, to ekspluatāciju atbilstoši dzelzceļa Tehniskās ekspluatācijas noteikumiem. LDZ galveno ceļu ekspluatācijas garums ir 2288,3 kilometri.



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



ATTĪSTĪTA INFRASTRUKTŪRA

Pārskata gadā valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš* (LDZ), tāpat kā iepriekšējos gados, lielu uzmanību pievērta modernizācijas projektiem, kuru mērķis ir palielināt vilcienu caurlaides spēju pa dzelzceļa tranzīta maģistrāli. Šobrīd aptuvenā kravu caurlaides spēja ir apmēram 60 milj. tonnu gadā, bet darbs pie infrastruktūras modernizācijas turpinās. Saprotams, ka modernizētās infrastruktūras uzturēšanai nepieciešama jauna pieeja, kas atbilstu mūsdienu prasībām un tehnoloģijām. LDZ Valde ir noteikusi galvenos dzelzceļa infrastruktūras attīstības pamatvirzienus:

- sliežu ceļu tālāka modernizācija, nomainot sliedes un ieliekot jaunas pārmijas;
- Rīgas, Daugavpils un Liepājas dzelzceļa mezglu rekonstrukcija, palielinot to jaudu, būvējot jaunus sadales punktus un pagarinot staciju ceļus;
- dzelzceļa automātikas un radiosakaru sistēmas modernizācija visos tranzīta koridora iecirkņos, pārejot uz sistēmām, kas atbilst ES standartiem.

Lai izpildītu šos vērienīgos uzdevumus, Infrastruktūras pārvaldes (IP) struktūrā darbojas 8 struktūrapakšvienības: trīs ceļu distances, trīs signalizācijas un sakaru distances, ceļu remonta serviss un sliežu metināšanas centrs. Pavisam IP strādā 5233 dažādu nozaru speciālisti, kuru galvenais uzdevums ir:

- uzturēt infrastruktūru labā tehniskajā stāvoklī, lai garantētu drošu vilcienu kustību noteiktajā ātrumā;
- esošo tehnoloģiju pilnveidošana, mūsdienu tehniskajiem sasniegumiem atbilstošas un jaudīgas dzelzceļa tehnikas ieviešana;
- precīza investīciju plānošana, jo Valsts budžetā līdzekļi infrastruktūras attīstībai netiek paredzēti.

INVESTĪCIJAS UN DARBA REZULTĀTI

Arī 2005. gadā galvenais ES strukturālo fondu līdzekļu pieņemšanas objekts bija dzelzceļa infrastruktūra. Tas ir vērts uz to, lai palielinātu vilcienu caurlaides spēju pa Latvijas sliežu ceļiem, lai garantētu drošu pasažieru un kravas vilcienu kustību. Par vērienīgāko 2005. gada projektu var uzskatīt pieņemšanas parka būvniecību stacijā Rēzekne-2, kuru nodeva ekspluatācijā 2006. gada sākumā. Apgūti 10,2 milj. eiro, no tiem — 75% ES strukturālo fondu, bet pārējais — LDZ līdzekļi.

Turpinājās darbs pie jau iesāktajiem projektiem, piemēram, vilcienu kustības vadības automātiskās sistēmas modernizācijas (kopējās investīcijas 89,9 milj. eiro apjomā), pārmiju pārvedu nomaiņas (35,2 milj. eiro), sliežu ceļu rekonstrukcijas tranzīta koridorā Austrumi — Rietumi (88,9 milj. eiro) un tika veikta ritošā sastāva sakarsušo bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija (15,1 milj. eiro).



DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS KOMPLEKSA PAMATOBJEKTI

Nr.p.k.	Objekta nosaukums	Mērvienība	Kopā
1.	Sliežu ceju izvērstais garums, kopā Tajā skaitā: • galvenie ceļi • staciju ceļi • pievedceļi	km km km km	3687,10 2569,20 896,40 221,00
2.	Pārmiju pārvedas	komplekti	3536
3.	Inženiertehniskās būves: • tilti • caurtekas	gabali gabali	598 978
4.	Pārbrauktuves	pārbrauktuves	542
5.	Vilcienu kustības vadības sistēma: • automātiskā bloķēšana • pusautomātiskā bloķēšana • staciju elektriskā centralizācija	km km stacija	1063,70 837,70 163
6.	Maģistrālie sakaru kabeļi	km	3174,37
7.	Radiosakari	km	1917,30
8.	6, 10 kV augstsprieguma elektrotīklu līnijas	km	1398,85
9.	Kontakttīkli	km	257,40



VILCIENU SATIKSMES DROŠĪBA

DROŠA VILCIENU KUSTĪBA

Pēc 2005. gada 2. februārī Rīgas pasažieru stacijā notikušās pasažieru vilcienu avārijas tika veikta rūpīga visu pārvadājumu drošības aspektu analīze un pārstrādāta iekšējā satiksmes drošības uzraudzības sistēma, kā arī veikti citi pasākumi, lai turpmāk šādus gadījumus nepieļautu.

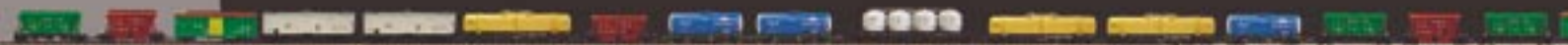
PAR VILCIENU KUSTĪBAS DROŠĪBU JĀRŪPĒJAS LAIKUS

Viens no Tehniskās inspekcijas svarīgākajiem uzdevumiem ir veikt visu iespējamo, lai kravas un pasažieru kustība būtu droša. Ir apstiprināta Eiropas Reģionālā attīstības fonda Nacionālā programma *Rīgas piepilsētas dzelzceļa*

pasažieru pārvadājumu attīstība no 2005. līdz 2013. gadam. Tā paredz, ka līdz 2008. gadam nepieciešams modernizēt 86 elektrovilcienu vagonus, pagarinot to ekspluatācijas laiku, kas nozīmē — jau 2006. gada septembrī pasažieriem tiks piedāvāti pārvadājumi ar modernākiem un drošākiem vilcienu vagoniem.

Ir ļoti svarīgi pastāvīgi rūpēties par lokomotīvu vadītāju profesionālo izglītību. Nozīmīgs ieguldījums lokomotīvu brigāžu profesionālās izglītības jomā ir mašīnistu instruktoru, mašīnistu un mašīnistu palīgu sertificēšana. 2005. gada 29. martā Valsts dzelzceļa tehniskajā inspekcijā izsniedza pirmos kompetences sertifikātus. Pavisam pārskata gadā kompetences sertifikātus izsniedza 36 mašīnistu instruktoriem, 106 mašīnistiem un 88 mašīnistu palīgiem.

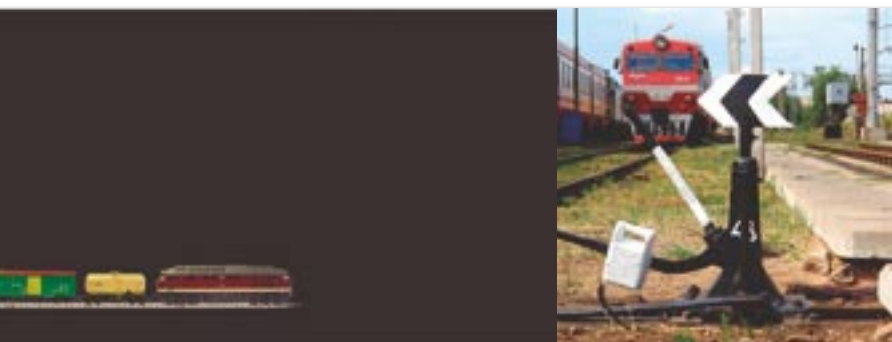
Vairāk nekā puse pa Latvijas dzelzceļu pārvadāto kravu atbilst kategorijai — bīstams. Pateicoties valsts akciju sabiedrībā *Latvijas dzelzceļš (LDZ)* izstrādātajai vienoto normatīvu dokumentu sistēmai, ir panākta droša un videi nekaitīga bīstamo kravu transportēšana un garantēta to piegāde saņēmējam. Viens no profilaktiskajiem pasākumiem šāda rezultāta sasniegšanā ir mācības bīstamo kravu avārijas situāciju lokalizēšanā un seku likvidēšanā. Šādas mācības notika Liepājas, Jelgavas, Šķirotavas, Daugavpils un Gulbenes stacijās. Mācību uzdevumi ir maksimāli pietuvināti iespējamai reālai avārijai. Mācību laikā tiek pārbaudītas dzelzceļnieku



zināšanas un prasmes avārijas situācijas novēršanā. Mācībās piedalās ekspluatācijas iecirkņu, staciju vadība, dežurējošais personāls, stacijas avārijas grupas, palīdzības un ugunsdzēsības vilcieni, kā arī bīstamo kravu operatori. Bez tam mācības novēro Valsts Ugunsdzēsības un glābšanas dienests, pašvaldību, Reģionālās vides pārvaldes un Sabiedrības veselības aģentūras pārstāvji. Apstiprināts *Nolikums par dzelzceļa stacijas avārijas grupu*, izdots *rīkojums Par dzelzceļa satiksmes negadījumu seku likvidēšanas pamatspēkiem*, pārstrādāts LDZ Civilās aizsardzības plāns.

TEHNISKĀ APRĪKOJUMA PILNVEIDOŠANA

Palīdzības vilcienu tehniskā stāvokļa uzlabošanai četriem kravas celtņiem veikta tehniskā apsekošana ekspluatācijas



termiņa pagarināšanai. Ekspluatācijā ieviestas iekārtas:

- sūkņa iekārta agresīvo šķidrumu pārsūkņēšanai Daugavpils un Jelgavas palīdzības vilcienam;
- Daugavpils palīdzības vilciens aprīkots ar pneimatiskiem gaisa spilveniem bojājumu lokalizēšanai cisternās un iekārtām ritošā sastāva pacelšanai;
- hidrauliskais sūknis glābšanas komplektam *Sprut* Rīgas palīdzības vilcienam;
- dažādas jaudas dīzeļelektrostacijas;
- stacijā Ventspils 2 nodota ekspluatācijā ugunsdzēsības ūdenskrātuve.

Atbilstoši Darba aizsardzības likumam LDZ izveidota darba aizsardzības sistēma. Saskaņā ar to tiek veikta darba vides iekšējā uzraudzība, darba vides faktoru apzināšana un risku novērtēšana, pielietojot dažādas metodikas. Veikto preventīvo darba aizsardzības pasākumu rezultātā nelaimes gadījumu skaits samazinās un 2005. gadā to bija viens vai divi gadījumi uz 1000 strādājošajiem.

LDZ darbojas darbinieku darba aizsardzības un instruēšanas sistēma. Katram darbiniekam gan teorētiski, gan praktiski regulāri jāpapildina zināšanas un prasmes darba vietā. Mācības un praktiskais darbs notiek pieredzējuša darbinieka uzraudzībā. LDZ Tehniskā inspekcija arī turpmāk vērīgi sekos vilcienu kustības drošības noteikumu un instrukciju bezierunu izpildei, regulāri pārbaudīs strādājošo zināšanas un prasmes, kā arī rūpēsies par kvalitatīvu un drošu darba vidi darbiniekiem.



KVALITĀTES VADĪBA UN VIDES AIZSARDZĪBA

PRIORITĀTES: KVALITĀTES VADĪBA UN TĪRA VIDE

Kvalitātes vadība ir instruments, ko valsts akciju sabiedrība Latvijas dzelzceļš (LDZ) izmanto, lai izveidotu pārdomātu un sistemātisku pieeju procesu vadībai, kas dod iespēju tos vieglāk vadīt, mērīt un pilnveidot. Kvalitātes politikas īstenošana pirmām kārtām ir vērsta uz metroloģiskā nodrošinājuma sistēmas sakārtošanu, personāla sertifikācijas noteikumiem un kvalitātes vadības sistēmas ieviešanu.

tizācijas tehniskā komiteja LVS/STK39 *Dzelzceļi*, nodrošinot Nacionālā standarta LVS 282 aktualizāciju. Lai veiksmīgi darbotos dzelzceļa transporta sistēmā ar sliežu platumu 1520 mm, LDZ novērotāja statusā turpina darbu Starpvalstu standartizācijas tehniskajā komitejā *Dzelzceļa transports*.

TĪRA UN NEPIESĀRŅOTA APKĀRTĒJĀ VIDE

Apkārējās vides aizsardzība ir viena no LDZ darbības prioritātēm. 1998. gada 26. martā ar LDZ Valdes lēmumu Nr. 11/63 tika apstiprināta *LDZ apkārējās vides aizsardzības politika*. Latvijas dzelzceļā paveikts ne mazums, lai

KVALITĀTES VADĪBA UN STANDARTIZĀCIJA

Starptautiskajam kvalitātes vadības sistēmu standartam ISO 9001:2000 atbilstošās kvalitātes vadības sistēmas jau ieviestas un darbojas trijos ritošās sastāva remonta uzņēmumos un trijās infrastruktūras vienībās. Vadības sistēma atbilstoši standartam ISO 17205 (*Testēšanas un kalibrēšanas laboratoriju kompetences vispārīgās prasības*) veiksmīgi darbojas LDZ Ķīmiski tehniskajā laboratorijā. Starptautisko kvalitātes standartu ieviešana nav tikai vienreizējs tests, bet gan regulārs kvalitātes vadības uzlabošanas un šajā procesā iesaistīto speciālistu prasmju pilnveidošanas darbs. Tādēļ sadarbībā ar LDZ Mācību centru tiek organizēti kursi par kvalitātes vadības sistēmu prasībām un kvalitātes audita pamatprincipiem.

IX Starptautiskajā kvalitātes konferencē LDZ piešķīra Latvijas Kvalitātes Asociācijas *Zelta biedra* statusu par ciešas sadarbības veicināšanu un kvalitātes vadības principu popularizēšanu Latvijas sabiedrībā.

Svarīgs aspekts kvalitātes vadībā ir darbs ar Eiropas Savienības (ES) direktīvu, regulu, lēmumu un tehnisko specifikāciju ieviešanu Latvijas dzelzceļā. Tādēļ LDZ ir izveidota Ekspertu darba grupa, kas analizē ES dokumentus un sagatavo konkrētus risinājumus, lai saskaņotu atšķirīgo dzelzceļa sistēmu savietojamību. Pārskata periodā aktīvi darbojas Nacionālā dzelzceļa nozares standar-

šis politikas pamata principi tiktu realizēti dzīvē. LDZ, saskaņā ar šo politiku, uzskata sevi par tādu apkārējās vides aizsargātāju, kurš mērķtiecīgi pēta un analizē savas darbības rezultātā radušos iespējamo kaitējumu apkārtejai videi, un, pieņemot jebkuru lēmumu, vispusīgi analizē esošos un iespējamus kaitējumus apkārtejai videi.

No otras puses, apkārējās vides aizsardzības programma nosaka ne tikai konkrētus mērķus un uzdevumus reālu pasākumu programmas izstrādāšanai, bet arī paredz nepārtrauktu šī procesa kontroli.

2005. gadā tika pabeigta degvielas bāzes rekonstrukcija Lokomotīvu remonta centra *Lokomotīvu serviss* Daugavpils iecirknī. 2005. gadā tika uzsākta un šogad turpinās no dīzeļlokomotīvēm izlietoto naftas produktu noliešanas un savākšanas platformu būvniecība Daugavpils Lokomotīvu eksploatācijas nodaļas Daugavpils un Rēzeknes iecirknī. Šāda objekta nodošana Rēzeknē plānota šā gada jūnijā. 2005. gadā LDZ vides aizsardzībā investēja 2 882 894 milj. latu.

Visi apkārējās vides aizsardzības pasākumi un projekti ir precīzi dokumentēti.

Tādēļ šo procesu iespējams vadīt, analizēt un salīdzināt rezultātus.

LDZ ne tikai stingri ievēro Latvijas Republikā spēkā esošos likumus un noteiktos normatīvus, bet arī seko vispārējām tendencēm likumdošanā gan Eiropas Savienībā, gan pasaulē kopumā.

NEKUSTAMĀIS ĪPAŠUMS

SAKOPTAS STACIJAS, TĪRA TERITORIJA

Sakoptas stacijas, tīra dzelzeļa teritorija — tas ir viens no svarīgākajiem valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzeļš (LDZ)* nekustamā īpašuma pārvaldes (NĪP) darba aspektiem, jo arī šie faktori veido LDZ tēlu sabiedrībā. Par galveno savā darbā NĪP uzskata — saimnieciski un ekonomiski izdevīgi pārvaldīt koncerna nekustamos īpašumus (2,8 tūkstoši objektu visā Latvijā) un teicamā kārtībā uzturēt ar dzelzeļu saistītās teritorijas. NĪP gūst arī ieņēmumus, pārdodot nekustamos īpašumus, tos iznomājot, kā arī sniedzot dažādus komunālos un saimnieciskos pakalpojumus.

GALVENIE UZDEVUMI

Nekustamā īpašuma pārvaldes sastāvā ir būvju un teritorijas apsaimniekošanas iecirkņi Rīgā, Daugavpilī, Jelgavā un Rīgas pasažieru stacijas ēka.

NĪP galvenais uzdevums ir racionāla nekustamā īpašuma novērtēšana, ja ir motivācija, tad šādu objektu nodošana pašvaldībām, īpašuma uzskaitē, apsaimniekošana, dzelzeļam pieguļošo teritoriju uzturēšana, kā arī tehnisko jautājumu risināšana, kas saistīti ar inženierkomunikācijām. Viens no aktuālākajiem uzdevumiem ir nekustamā īpašuma reģistrēšana Zemesgrāmatā, kā arī ēku un būvju iznomāšana uzņēmuma struktūrvienībām, juridiskām un fiziskām personām. Ēkas un citi objekti, kas koncerna biznesa attīstībai nav vajadzīgi, tiek nodoti pašvaldībām vai pārdoti. Tādēļ svarīgs uzdevums ir pārdošanas izsoļu organizēšana. NĪP pārzina arī dzīvokļu apsaimniekošana, to izīrēšana, komunālo un citu pakalpojumu sniegšana. NĪP pārzina atrodas arī Lokomotīves brigāžu atpūtas nami.

PAVEIKTĀ REZUMĒJUMS

2005. gadā Ventspils dzelzeļa stacijas teritorijā (stacijas otrajā parkā) tika ierīkota ūdens krātuve, kas nepieciešama ugunsdrošībai. Ir renovēta Ventspils MRC ēka, kā arī izveidota jauna tehnisko mācību klase Mācību centrā Rīgā. Kārtējie remonta darbi ir veikti 68 objektos visā Latvijas teritorijā. Vislielākais darbu apjoms ieguldīts Kārsavas stacijas un Pārogres pieturas punkta remontā. Pavisam apgūti 435,8 tūkst. latu.

Rīgā un Jelgavā uzstādīti 4 moderni automatizētie siltuma mezgli, lai efektīvāk izmantotu siltumenerģiju. Apkures sezonā ar siltumenerģiju tika no-

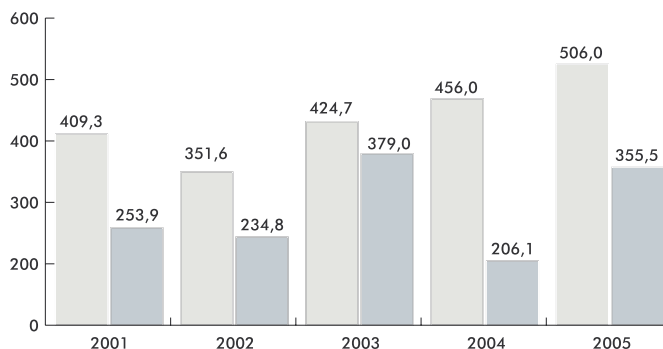
drošinātas ēkas 37 tūkst. kvadrātmetru platībā.

Arī 2005. gadā turpinājās darbs pie ēku un būvju racionālas izmantošanas, piemēram, to iznomāšanas juridiskām vai fiziskām personām. 2005. gadā ir noslēgti vairāk nekā 20 jauni nomas līgumi. No nomniekiem ieņemti 506 tūkst. latu, kas ir par 11% vairāk nekā 2004. gadā.

2005. gadā ir pārdoti 18 nekustamā īpašuma objekti — ieņēmumi pārsniedz 373,4 tūkstošu latu. Viens no pārvaldes darbības virzieniem ir nomnieku iesaistīšana ēku un būvju remontā, kur viņi investē savus līdzekļus.

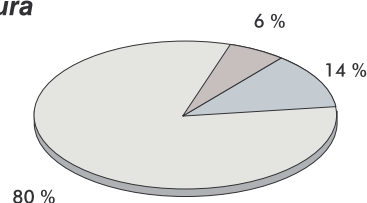
Turpinājās svarīgs darbs, kas ilgst jau vairākus gadus — dzelzeļa zemes nodalījuma joslas uzmērīšana. 2005. gadā ir pabeigta zemes nodalījuma joslas uzmērīšana Skrīveru iecirknī un Zaķusalā (Rīgā). Ir pabeigts darbs pie nodalījuma joslas robežu noteikšanas Rīgas attīstības plānā (2006. — 2018.). Turpinājās zemes nodalījuma joslas precizēšana visā valsts teritorijā, kā arī darbs pie Vienotas nekustamo īpašumu elektroniskās datu bāzes papildināšanas un elektroniskās kartes izveidošanas.

- Ieņēmumi no ārējiem nomniekiem (tūkst. latu)
- Investīciju apjoms (tūkst. latu)



Kārtējo remontdarbu struktūra

- Ēku un būvju remonts
- Peronu un platformu remonts
- Ugunsdrošībai nepieciešamie remontu



STARPTAUTISKĀ SADARBĪBA

PLAŠS STARPTAUTISKĀS SADARBĪBAS SPEKTRS

Valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš (LDZ)* ilg-gadējā sadarbība ar starptautiskām un reģionālām dzelzceļnieku organizācijām, kā arī Latvijas ģeopolitiskais novietojums stratēģiski svarīgu tranzīta artēriju krustojumā dod savus rezultātus. Par LDZ lielo lomu starptautisku kontaktu veicināšanā un sadarbības uzturēšanā liecina fakts, ka 2005. gadā LDZ pārstāvji tika iekļauti visās Valsts prezidentes ārvalstu vizīšu delegācijās, piemēram, Zviedrijā, Nīderlandē, Turcijā, Armēnijā, Azerbaidžānā, Gruzijā un citur.

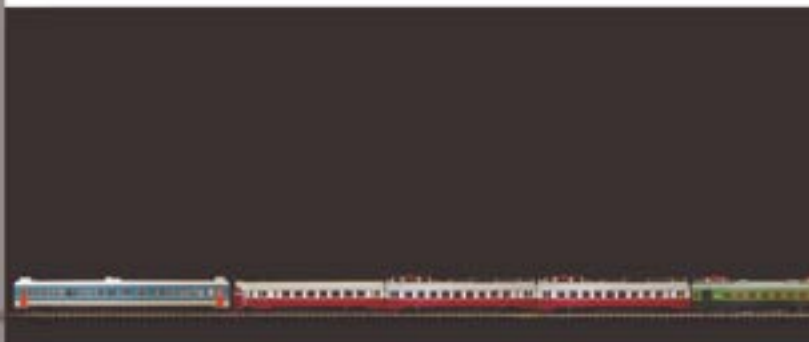


IZVEIDOTI NOTURĪGI KONTAKTI

2005. gada aprīlī Rīgā kļuva par Eiropas dzelzceļnieku galvaspilsētu. Pēc Eiropas dzelzceļu un infrastruktūras savienību (CER), Eiropas Investīciju bankas un TAIEKX UNIT iniciatīvas Rīgā notika starptautiska konference jautājumā par dzelzceļu attīstības finansēšanu. Konferencē piedalījās vairāk nekā 50 dalībnieku, kā arī Eiropas valstu transporta ministri un dzelzceļu vadītāji.

Dzelzceļa sammits, kas vēlreiz apstiprināja LDZ starptautisko autoritāti, kļuva par vēl vienu svarīgu ķēdes posmu starptautiskajā kooperācijā. 2005. gadā 16 LDZ speciālisti piedalījās CER darba grupu sēdēs, kā arī Eiropas Padomes ģenerālās sēdēs Briselē.

Vienā no ietekmīgākajiem Eiropas Savienības valstu dzelzceļu lobētājiem Eiropas Padomē — CER — LDZ iestājās 2003. gadā. Ietekmīgajā Starptautiskajā Dzelzceļu savienībā (UIC), kas apvieno vairāk nekā 150 ar dzelzceļu saistītu organizāciju, LDZ



darbojas kopš 1992. gada. 2000. gadā LDZ pievienojās Starptautiskajai Dzelzceļa transporta komitejai (CIT). Sadarbība un aktīvs dialogs ar visām šo organizāciju dalībvalstīm nodrošina LDZ starptautisku atzinību un iespēju ietekmēt dzelzceļa transporta attīstību gan Eiropā, gan pasaulē. LDZ darbinieki regulāri piedalās CIT Ģenerālās asamblejas rīkotajos semināros un UIC organizētajos profesionālās pilnveidošanāsursos Francijā.

AKTĪVA SADARBĪBA AR VALSTĪM AUSTRUMOS

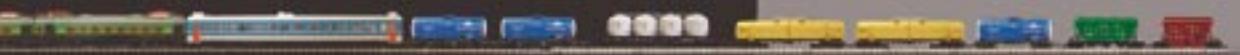
Vēsturiski izveidojies, ka Latvijai izveidojušās ciešas saiknes ar valstīm Austrumos. Tādēļ ir saprotama LDZ līdzdalība un sadarbība ar tām starptautiskajām organizācijām, kas apvieno valstis, kurās sliežu platums ir 1520 mm. Laika gaitā izveidojušies cieši kontakti ar Dzelzceļu sadarbības organizāciju (OSJD), kurā apvienojušies 27 valstu dzelzceļi. Noturīga sadarbība izveidojusies ar NVS, Baltijas un Bulgārijas Dzelzceļa Transporta padomi, Starptautisko koordinācijas padomi Transsibīrijas pārvadājumu un citām organizācijām. Vienāds sliežu platums, vienotas tehnoloģijas, sadarbība ritošā sastāva parka ekspluatācijā LDZ saista ar tuvākajiem sadarbības partneriem — Krievijas dzelzceļu un Baltkrievijas dzelzceļu.

2005. gadā 269 LDZ darbinieki piedalījās dažādos forumos 37 pasaules valstīs. Tikai uz Krievijas Federāciju vien tika saņemtas 2359 daudzkārtējās vīzas, uz Baltkrieviju — 710. Latvijas apmeklēšanai no Eiropas Savienības tika ielūgti 133 speciālisti.



IETEKMĪGS LOBIJS — SABIEDRISKĀS ORGANIZĀCIJAS

LDZ tēla atpazīstamību, popularitāti un starptautiskos kontaktus pasaulē veicina arī sabiedriskās organizācijas: Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrība un Latvijas Dzelzceļnieku biedrība, kuru darbība, lai arī vērsta atšķirīgos virzienos (arodbiedrība — galvenokārt strādājošo darba tiesību un sociālā aizsardzība; biedrība — galvenokārt sadarbība ar nevalstiskām organizācijām un vēsturiskā mantojuma apzināšana), tomēr ar vienu mērķi — pārstāvēt LDZ Eiropas Savienības institūcijās.





DZELZCEĻA VĒSTURES MUZEJS

DZELZCEĻA NOZARES VĒSTURES UN TRADĪCIJU SAGLABĀŠANA

Dzelzceļa transports Latvijā ir jāuzlūko un jāvērtē ne tikai kā ekonomikas sastāvdaļa un sociālais fenomens, bet arī kā kultūrvēsturiska vide, kurā līdzās sadzīvo modernās tehnoloģijas ar tradicionālām darba metodēm. Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejā (dibināts 1994. gada 30. augustā, akreditēts 2003. gada 10. decembrī. Ekspozīcijas izvietotas: Rīgā, Uzvaras bulvārī 2/4, un Jelgavā, Stacijas ielā 3) ir priekšmeti, tehnikas līdzekļi, vēsturiskas ēkas un inženiertehniskās būves, kuras ir sava laika meta liecinieces un vienlaikus kalpo modernajai sabiedrībai.

MUZEJA APMEKLĒTĀJI	
Mācību iestāžu audzēkņi	3500
Ārzemnieki	835
Pārējie	5392
Kopā	9727
IEPIRKUMI 2005. GADĀ	
Vienības	357
Summa latos	1070,00
Pirkumi	357
Pieņemti no citas iestādes	3
Dāvinājumi	584
Citi iegūšanas veidi	1
Pavisam	945



Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja (Muzejs) misija ir ne tikai saglabāt tehnikas vēstures liecības, bet arī aktualizēt izpratni par dzelzceļa transporta vēstures mantojumu kā būtisku XXI gs. sabiedrības dzīves sastāvdaļu.

Muzeja attīstība 2005. gadā ir pierādījusi, ka tas ir pāraudzis šaura uzņēmuma muzeja robežas un pretendē uz vadošo lomu dzelzceļa nozares pētniecībā Latvijā. Aizvadīto pārskata gadu varam uzlūkot ar gandarījumu, jo pēc vairāk nekā 10 gadus ilga sistemātiska darba ir redzami pirmie darba augļi.

Muzeja ēka un teritorija ir spilgts piemērs, kā kādreizējā saimnieciskā teritorija transformējas par kultūrvidi un iekļaujas jaunajā pilsētas attīstības koncepcijā. 2005. gadā noslēdzās muzeja ēkas un teritorijas labiekārtošanas darbi. Bijušajās XIX gs. Rīgas – Jelgavas dzelzceļa darbnīcās ir izveidotas plašas telpas muzeja krājumam, ekspozīcijām, izstādēm, koncertiem. Ēkām pieguļošajos sliežu ceļos izveidota vērienīga brīvdabas ekspozīcija, kurā redzami ne tikai ritekļi, bet arī dzelzceļa ainavai raksturīgie priekšmeti: semafori, tvaika lokomotīves ekipēšanas ūdens kolonna, luksofori, pārbrauktuves barjera un vienkāršs perona soliņš nogurušam ceļotājam vēsturē.

Muzeja izveidotais krājums šobrīd satur 15244 vienības. Krājuma un zinātniskā arhīva materiāli ir pieejami publiskai lietošanai, ko gada laikā saviem pētījumiem, publikācijām iz-

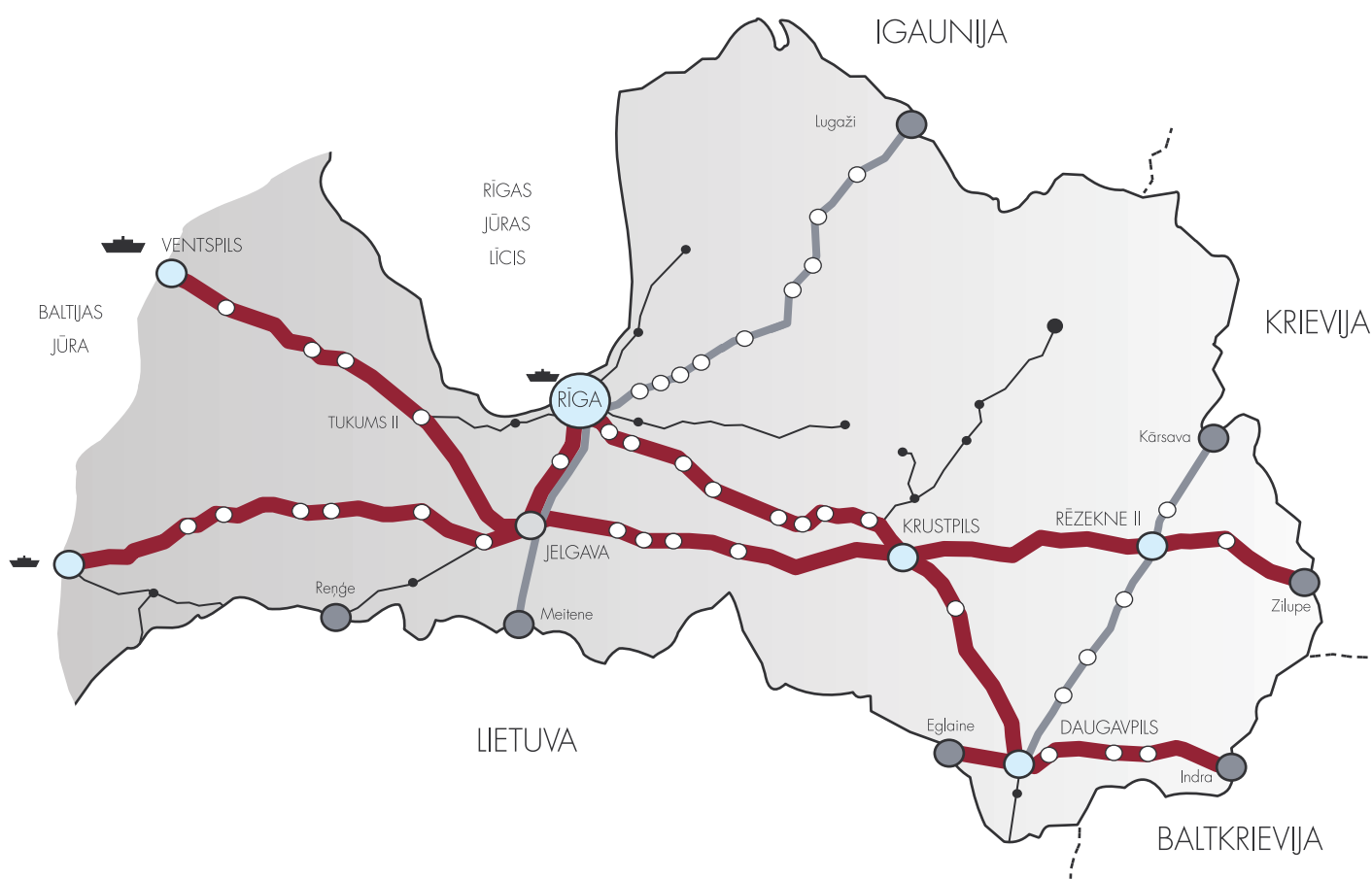
manto skolēni, studenti, tehnikas vēstures interesenti, kultūras un mākslas projektu kuratori, žurnālisti. Gada laikā muzejā notikušas 9 izstādes. Tās skar ne tikai dzelzceļa vēstures tematiku. Muzeja industriālajā vidē lieliski izceļas gan laikmefīgās mākslas darbi, gan jauniešu pirmie radošie meklējumi. 8. martā muzejā durvis vēra izstāde *Sieviete dzelzceļā*. Muzeja speciālisti, izmantojot fotogrāfijas no Baltijas dzelzceļa Propagandas un Zinātniski tehniskā centra fotonegatīvu kolekcijas un komentārus no dzelzceļa preses, akcentēja Padomju laika radīto dzelzceļnieces tēlu.

Pētnieciskā darba rezultātā 2005. gadā izdota muzeja speciālistu Toma Altberga grāmata *Latvijas dzelzceļu lokomotīves*, kas ir pirmais pētījums par visām Latvijas dzelzceļos ekspluatētajām vilces ritošā sastāva vienībām.

Muzeja fotogrāfiju un pastkaršu kolekcija ir visbiežāk izmantotajā krājuma daļa. Viens no svarīgākajiem muzeja uzdevumiem ir apzināt Latvijā esošo vēsturisko vilces sastāvu, noskaidrot tā īpašniekus, tehnisko stāvokli un iespēju iekļaut savā krājumā. Šis darbs ir vainagojies ar pārskata gada vērienīgāko projektu *Ritekļu kolekcijas komplektēšanas, uzturēšanas un restaurēšanas koncepcijas izstrādi*.

2005. gadā Latvijas dzelzceļa vēstures muzeju apmeklēja 9727 cilvēki.

LATVIJAS DZELZCEĻA MARŠRUTU SHĒMA



FINANŠU PĀRSKATS

SATURS

- 26** REVIDENTA ZIŅOJUMS
VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" AKCIONĀRAM
- 27** BILANCE UZ 2005. GADA 31. DECEMBRI
- 27** 2005. GADA PEĻŅAS VAI ZAUDĒJUMU APRĒĶINS
- 28** REVIDENTA ZIŅOJUMS
VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" AKCIONĀRAM
- 29** KONSOLIDĒTĀ BILANCE UZ 2005. GADA 31. DECEMBRI
- 29** KONSOLIDĒTAIS 2005. GADA PEĻŅAS VAI ZAUDĒJUMU APRĒĶINS



REVIDENTA ZIŅOJUMS VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" AKCIONĀRAM

Mēs esam veikuši **VAS "Latvijas dzelzceļš"** 2005.gada finanšu pārskata, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais finanšu pārskats, revīziju. Mēs veicām revīziju atbilstoši Starptautiskās Grāmatvežu federācijas izdotajiem Starptautiskajiem revīzijas standartiem. Mūsu 2006.gada 26.jūnijā ziņojumā mēs sniedzām revidenta ziņojumu bez iebildēm par pilna apjoma 2005.gada finanšu pārskatu, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais finanšu pārskats. Mūsaprāt, klāt pievienotais saīsinātais finanšu pārskats visos būtiskajos aspektos ir atbilstošs pilna apjoma finanšu pārskatam, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais finanšu pārskats.

Lai gūtu pilnīgāku priekšstatu par **VAS "Latvijas dzelzceļš"** finansiālo stāvokli un tā darbības rezultātiem pārskata gadā, kā arī par mūsu veiktās revīzijas saturu, saīsinātais finanšu pārskats būtu jālasa kontekstā ar pilna apjoma finanšu pārskatu, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais finanšu pārskats, kā arī mūsu ziņojumu par pilna apjoma finanšu pārskatu.

Zvērināta revidente, sertifikāts Nr.30,
direktore



Sandra Vilcāne

Rīgā, 2006. gada 7.augustā

Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" bilance uz 2005. gada 31.decembri (latos)

	uz 31.12.2005.	uz 01.01.2005.
AKTĪVS		
1. Nemateriālie ieguldījumi	759 646	815 894
2. Pamatlīdzekļi	185 116 714	161 740 672
3. Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	14 178 342	7 198 614
4. Apgrozāmie līdzekļi	16 800 930	18 921 183
4.1.Krājumi	9 145 372	11 406 200
4.2.Debitori	5 857 180	5 931 594
4.3.Naudas līdzekļi	1 798 378	1 583 389
Bilance	216 855 632	188 676 363
PASĪVS		
1. Pašu kapitāls	107 287 573	107 826 861
1.1.Pamatkapitāls	90 168 321	90 168 321
1.2.Rezerves	15 884 385	14 983 474
1.3.Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa	830 000	2 675 066
1.4.Pārskata gada nesadalītā peļņa	404 867	
2. Kreditori	109 568 059	80 849 502
2.1.Ilgtermiņa parādi	63 864 187	45 122 109
2.2.Īstermiņa parādi	45 703 872	35 727 393
Bilance	216 855 632	188 676 363

Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" 2005. gada peļņas vai zaudējumu aprēķins (latos)

1. Neto apgrozījums	172 233 247
2. Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	(152 033 905)
3. Bruto peļņa vai zaudējumi (no apgrozījuma)	20 199 342
4. Administrācijas izmaksas	(12 883 986)
5. Pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības ieņēmumi	13 258 679
6. Uzņēmuma pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	(17 714 070)
7. Ieņēmumi no vērtspapīriem un aizdevumiem, kas veidojuši ilgtermiņa ieguldījumus	33 158
8. Pārējie procentu ieņēmumi u. tml. ieņēmumi	794
9. Procentu maksājumi u. tml. izmaksas	(2 133 667)
10. Peļņa vai zaudējumi pirms ārkārtas posteņiem un nodokļiem	760 250
11. Ārkārtas ieņēmumi	12 381
12. Ārkārtas izmaksas	(2 196)
13. Peļņa vai zaudējumi pirms nodokļiem	770 435
14. Uzņēmuma ienākuma nodoklis	(47 943)
15. Atliktais uzņēmuma ienākuma nodoklis	(195 876)
16. Pārējie nodokļi	(121 749)
17. Pārskata perioda peļņa vai zaudējumi pēc nodokļiem	404 867

REVIDENTA ZIŅOJUMS VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" AKCIONĀRAM

Mēs esam veikuši **VAS "Latvijas dzelzceļš"** 2005.gada konsolidētā finanšu pārskata, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais finanšu pārskats, revīziju. Mēs veicām revīziju atbilstoši Starptautiskās Grāmatvežu federācijas izdotajiem Starptautiskajiem revīzijas standartiem. Mūsu 2006.gada 26.jūnijā ziņojumā mēs sniedzām revidenta ziņojumu bez iebildēm par pilna apjoma 2005.gada konsolidēto finanšu pārskatu, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats.

Mūsaprāt, klāt pievienotais saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats visos būtiskajos aspektos ir atbilstošs pilna apjoma konsolidētajam finanšu pārskatam, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats.

Lai gūtu pilnīgāku priekšstatu par **VAS "Latvijas dzelzceļš"** koncerna finansiālo stāvokli un tā darbības rezultātiem pārskata gadā, kā arī par mūsu veiktās revīzijas saturu, saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats būtu jālasa kontekstā ar pilna apjoma konsolidēto finanšu pārskatu, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats, kā arī mūsu ziņojumu par pilna apjoma konsolidēto finanšu pārskatu.

Zvērināta revidente, sertifikāts Nr.30,
direktore



Sandra Vilcāne

Rīgā, 2006.gada 7.augustā

Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" konsolidētā bilance uz 2005.gada 31.decembri (latos)

	uz 31.12.2005.	uz 01.01.2005.
AKTĪVS		
1. Nemateriālie ieguldījumi	848 277	831 096
2. Pamatlīdzekļi	194 687 621	171 502 135
3. Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	614 360	614 360
4. Apgrozāmie līdzekļi	20 212 027	18 560 770
4.1. Krājumi	9 726 348	11 588 138
4.2. Debitori	5 674 990	4 679 340
4.3. Naudas līdzekļi	4 810 689	2 293 292
Bilance	216 362 285	191 508 361
PASĪVS		
1. Pašu kapitāls	108 041 905	108 288 886
1.1. Pamatkapitāls	90 168 321	90 168 321
1.2. Rezerves	15 884 385	14 983 474
1.3. Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa	1 382 263	597 189
1.4. Pārskata gada nesadalītā peļņa	493 760	2 477 948
1.5. Mazākuma daļa	113 176	61 954
2. Kreditori	108 320 380	83 219 475
2.1. Ilgtermiņa parādi	60 872 716	45 234 876
2.2. Īstermiņa parādi	47 447 664	37 984 599
Bilance	216 362 285	191 508 361

Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" konsolidētais 2005. gada peļņas vai zaudējumu aprēķins (latos)

1. Neto apgrozījums	183 906 083
2. Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	(161 75 769)
3. Bruto peļņa vai zaudējumi (no apgrozījuma)	22 630 314
4. Pārdošanas izmaksas	(140 083)
5. Administrācijas izmaksas	(14 826 068)
6. Pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības ieņēmumi	7 914 938
7. Uzņēmuma pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	(12 544 835)
8. Ieņēmumi no vērtspapīriem un aizdevumiem, kas veidojuši ilgtermiņa ieguldījumus	33 158
9. Pārējie procentu ieņēmumi u. tml. ieņēmumi	8 884
10. Procentu maksājumi u. tml. izmaksas	(2 133 667)
11. Peļņa vai zaudējumi pirms ārkārtas posteņiem un nodokļiem	942 641
12. Ārkārtas ieņēmumi	12 450
13. Ārkārtas izmaksas	(2 196)
14. Peļņa vai zaudējumi pirms nodokļiem	952 895
15. Uzņēmuma ienākuma nodoklis	(83 561)
16. Atliktais uzņēmuma ienākuma nodoklis	(202 601)
17. Pārējie nodokļi	(121 751)
18. Mazākuma daļa	(51 222)
19. Pārskata perioda peļņa vai zaudējumi pēc nodokļiem	493 760



Dizains: L. DANILĀNS
2006

