



VALSTS AKCIJU SABIEDRĪBA
"LATVIJAS DZELZCEĻŠ"



GADA PĀRSKATS

2007

Saturs

2	Valdes priekšsēdētāja ziņojums
6	Organizatoriskā struktūra
8	Attīstības stratēģija
14	Personāla politika
16	Kravu pārvadājumi
20	Iekšzemes pasažieru pārvadājumi
22	Starptautiskie pasažieru pārvadājumi
24	Infrastruktūras attīstība
26	Satiksmes drošība
28	Nekustamo īpašumu uzturēšana un attīstība
30	Starptautiskā sadarbība
34	Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejs
36	Atbalstītie projekti
38	Latvijas dzelzceļa līnijas
39	Finanšu pārskats

Valdes priekšsēdētāja ziņojums



Restrukturizācijas noslēguma gads

2007. gadā valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* (LDz) Valde turpināja darbu uzņēmumam tik svarīgā restrukturizācijas projekta īstenošanā. LDz restrukturizācijas process sākās jau 1999. gadā un turpinājās vairākos posmos, bet tieši 2007. gads bija notikumiem dinamiskākais. Tika izstrādāts un 2007. gada 29. martā parakstīts Reorganizācijas līgums, kurā precīzi bija definēti sadalāmās sabiedrības – LDz – un iegūstošo meitassabiedrību: *SIA LDz Cargo*, *SIA LDz infrastruktūra* un *SIA LDz ritošā sastāva serviss* saimnieciskās darbības principi. LDz reorganizācija stājās spēkā saskaņā ar 2007. gada 4. jūlijā Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistra pieņemto lēmumu par reorganizācijas reģistrāciju. 2007. gada 5. jūlijā *SIA LDz Cargo*, *SIA LDz infrastruktūra* un *SIA LDz ritošā sastāva serviss* sāka patstāvīgu saimniecisko darbību, bet valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš* saimniecisko darbību turpināja infrastruktūras pārvaldīšanā un septiņu atkarīgo sabiedrību darbības pārraudzīšanā.

Vērtējot rezultātus, var secināt, ka restrukturizācija tika veikta īsā laikā un bija veiksmīga. Līdz ar restrukturizācijas pabeigšanu LDz pilnībā izpildīja Eiropas Savienības (ES) prasības atbilstoša liberalizēta dzelzceļa pārvaldījumu tirgus izveidē.

Restrukturizācijas process gan finansiālajā, gan saimnieciskajā, gan tehnoloģiskajā, gan personālsastāva aspektā sadarbībā ar auditoru *SIA Ernst&Young Baltic* tika rūpīgi sagatavots un tādēļ noritēja bez sociālās spriedzes, bet galvenais – nodrošināja pilnīgu dzelzceļa tehnoloģisko procesu ievērošanu pasažieru un kravu pārvadājumos.

Lai koncerns pilnveidotos un saglabātu konkurētspēju, tad rūpīgi izvērtējot visus aspektus, Valdei bija jāizšķiras par turpmākajām reformām uzņēmuma finansiālās, strukturālās, juridiskās, administratīvās un citās darbības jomās. Piemēram, dzelzceļa apsardzes uzņēmumam tika mainīts nosaukums – *SIA LDz apsardze*, tika sākts akciju sabiedrības *Starptautiskie pasažieru pārvadājumi* likvidācijas process. Restrukturizācijas daļu, kas saistīta ar pasažieru pārvadājumiem plānots pabeigt 2008. gadā. 2007. gada nogalē LDz piederošās akciju sabiedrības *VRC Zaslauks* akcijas tika ieguldītas akciju sabiedrībā *Pasažieru vilciens*. Tādējādi ar pasažieru pārvadājumiem un elektrisko vilcienu remontu saistītā joma ir konsolidēta.

Kopumā var secināt, ka LDz reorganizācija tika veikta ātri un efektīvi, kas savukārt deva iespēju laikus izstrādāt jaunu stratēģiskās attīstības un ilgtermiņa biznesa plānu nākotnei.



L A T V I J A S D Z E L Z C E Ļ Š

Saimnieciskā darbība

Kopš 2007. gada 5. jūlija LDz saimnieciskās darbības galvenā joma ir infrastruktūras pārvaldīšana, bet citas, piemēram, ritošā sastāva remonts, infrastruktūras uzturēšana, pasažieru un kravu pārvadājumi ir nodalītas, lai meitassabiedrību saimnieciskā darbība un finanšu plūsma būtu pilnīgi pārskatāma un kontrolējama.

Lai saglabātu savas pozīcijas tranzīta tirgū, līdz 2007. gada 5. jūlijam LDz Valde vairākkārt izskatīja tarifu politiku, izšķīroties par nepieciešamu lēmumu – tarifu paaugstināšanu. Kopš patstāvīgu saimniecisko darbību sāka SIA *LDz Cargo*, LDz Valde tarifu politikas veidošanu deleģēja šai meitassabiedrībai. Dzelzceļa pārvadājumu tirgus liberalizācijas apstākļos faktiskajam pārvadātājam – SIA *LDz Cargo* ir nepieciešama lielāka patstāvība komerciālo jautājumu risināšanā, lai spētu operatīvi reaģēt uz pārvadājumu tirgus konjunktūru.

Pārskata periodā LDz Valde par prioritāti saglabāja uzdevumu aktīvāk iesaistīties loģistikas biznesa veicināšanā, lai pildītu ne tikai esošo klientu pasūtījumus, bet arī rastu jaunus pārvadājumus no kravu formēšanas vietām Ķīnā un citās Āzijas valstīs. Šim nolūkam SIA *LDz Cargo* izveidoja jaunu meitassabiedrību SIA *LDz Cargo loģistika*, kuras galvenais uzdevums ir paplašināt tranzīta konteinerkravu pārvadājumus no Ķīnas, Kazahstānas uz Rietumiem un otrādi, kā arī tika veikts darbs loģistikas pakalpojumu attīstībā, lai saņemtu pakalpojumus vest kravas no Eiropas caur Latvijas ostām ar konteineriem pa dzelzceļu. Rīgas un Liepājas ostā tika izveidoti jauni konteineru maršruti ar galapunktu Krievijā, Maskavā.

Veikto pasākumu rezultātā stabilizējās kravu pārvadājumu darbs, palielinājās to apjoms un saņemtie ieņēmumi. Tas pierāda, ka LDz izveidoja pareizu kravu pārvadājumu tarifu politiku, kā arī rūpīgi plānoja un veica pasākumus konkurētspējas saglabāšanā. 2007. gadā LDz pārvadāja 52, 16 milj. t kravu, kas ir par 7,0 % vairāk nekā 2006. gadā. Tomēr šis apjoms nav galīgais rezultāts, jo Latvijas Republikas Satiksmes ministrija izvirza jaunus uzdevumus – kravu apjomam tranzītkoridorā Austrumi – Rietumi arī turpmākajos gados ir jāpalielinās, sasniedzot 90 milj.t gadā. Lai īstenotu šo mērķi, tiek plānotas nozīmīgas investīcijas infrastruktūras modernizācijā.

Investīcijas infrastruktūrā

Tranzītkravu palielināšanās ir atkarīga ne tikai no LDz meitasuzņēmuma SIA *LDz Cargo* veiksmīgas saimnieciskās darbības, bet arī no Latvijas ostu kravu pieņemšanas un pārkraušanas potenciēm. Tieši tādēļ, ka ostu termināļu jaudas ir ierobežotas, LDz nav iespēju strauji kāpināt kravu pārvadājumus. Tāpēc LDz Valde aktivizēja sadarbību ar ostu padomēm, vēršot to uzmanību nepieciešamībai kāpināt esošo jaudu, kā arī būvēt jaunus termināļus.

LDz infrastruktūras modernizācija ir efektīvākais veids, lai pasažieru un kravu vilcienu plūsma netiktu traucēta tehnoloģisku ierobežojumu vai ekspluatācijas mazspējas dēļ. Tādējādi varētu palielināt kravu pārvadājumu apjomu, vienlaikus garantējot Latvijas sabiedrībai un videi drošus pārvadājumus.

2007. gadā LDz Valde turpināja tranzītkoridorā Austrumi – Rietumi četru, iepriekšējos gados iesāktu dzelzceļa infrastruktūras projektu realizācijas uzraudzību: sliežu pārmiju nomaīņa (780 gab.); dzelzceļa ritošā sastāva sakarsušo bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija (jābeidz 2008. gadā); vilcienu kustības vadības automātisko sistēmu modernizācijas 1. posms; sliežu ceļa atjaunošana Austrumu – Rietumu tranzītkoridora posmos (pavisam 260 km garumā). Beidzās starptautiskais atklātais konkurss par ES līdzfinansētā projekta *Vilcienu kustības vadības automātisko sistēmu modernizācija* realizācijai 41 milj. eiro apjomā. Šis projekts jābeidz 2009. gada beigās. Sagatavots pieteikums Kohēzijas fonda finansējuma saņemšanai projektam *Otrā sliežu ceļa izbūve iecirknī Rīga – Krustpils*, kuru paredzēts īstenot laikā no 2008. līdz 2013. gadam. Lai Rīgas dzelzceļa mezgla infrastruktūra spētu apstrādāt potenciālo kravu apjomu Rīgas ostā, dzelzceļa mezgla rekonstrukcijai nepieciešami vairāk nekā 50 miljoni eiro. Tādēļ arī 2007. gadā LDz Valde turpināja strādāt pie Rīgas dzelzceļa mezgla attīstības shēmas, kā arī ar citiem projektiem, piemēram, tika pabeigts tehniskās palīdzības projekts priekšizpētei un pieteikumu sagatavošanai vienotās dzelzceļa mobilo komunikāciju sistēmas GSM-R ieviešanai.

Ritošais sastāvs

Satiksmes ministrijas izvirzītos uzdevumu nevarēs izpildīt, ja nebūs mūsdienu prasībām atbilstošu lokomotīvu, kravas un pasažieru vagonu. Tādēļ jau 2005. gadā LDz Valde apstiprināja koncepciju vilces modernizācijai. 2006. gadā notika konkurss un sākās divu pirmo 2M62 sērijas dīzeļlokomotīvu modernizācija. Pavisam Vilces modernizācijas programma paredz 30 lokomotīvu rekonstrukciju, kurā galvenais akcents tiek likts uz spēka agregātu un svarīgāko mezglu nomaiņu, lai palielinātu lokomotīves jaudu un pagarinātu tās ekspluatācijas ilgumu.

Pārskata gadā patstāvīgu saimniecisko darbību sāka SIA *LDz ritošā sastāva serviss*, kas pārņēma Daugavpili izvietoto remonta uzņēmumu – Lokomotīvu remonta centra un Vagonu remonta centra – darba tradīcijas. Struktūrvienība *Lokomotīvu remonta centrs* veica lokomotīvu tehnisko apkopi; kārtējo, vidējo un galveno remontu kravas, pasažieru un manevru dīzeļlokomotīvē; tehnisko apkopi infrastruktūras ceļa mašīnām; nodarbojās ar dīzeļdegvielas iepirkšanu, uzglabāšanu un realizāciju. Struktūrvienība *Vagonu remonta centrs* veica kravas vagonu depo un galveno remontu; vagonu kapitālo remontu ar ekspluatācijas laika pagarināšanu; vagonu riteņpāru remontu un galveno agregātu un mezglu nomaiņu. 2007. gada augustā abām SIA *LDz ritošā sastāva serviss* struktūrvienībām atkārtoti tika apliecināta remonta uzņēmumos ieviestās kvalitātes vadības sistēmas atbilstība starptautiskajam standartam ISO9001:2000.

Ņemot vērā konteinerpārvadājumu straujo attīstību un pār vadājamo konteineru apjoma palielināšanos, pārskata gadā LDz nopirka 100 jaunas konteinerplatformas, lai nezaudētu potenciālās kravas nepietiekama ritošā sastāva dēļ. Turpinājās sadarbība ar atklātās akciju sabiedrības *Rossijskije železnije dorogi* meitasuzņēmumu *TransContainer*, ar kuru tika noslēgts līgums par tam un LDz piederošo konteinerplatformu savstarpēji izdevīgu izmantošanu.

Svarīgs potenciāls attīstībai – motivēts darbinieks

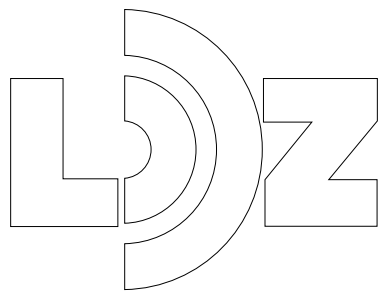
LDz ir viens no lielākajiem uzņēmumiem Latvijā arī strādājošo skaita ziņā. 2007. gada beigās LDz koncernā strādāja 13620 darbinieku.

Ņemot vērā saspringto situāciju darba tirgū, LDz Valde par savas darbības prioritāro jomu atzina pilnveidot personāla politiku. Mērķis – lai Latvijas dzelzceļā būtu strādāt motivēti labākie visu dzelzceļa transporta nozarei nepieciešamo profesiju un kvalifikācijas inženieri. Tika izmantoti tādi instrumenti kā regulāra algas palielināšana, inflācijas piemaksa ikmēneša algai, ceturkšņa prēmijas par labiem darba rezultātiem, kā arī citi materiālās un nemateriālās stimulēšanas veidi. 2007. gadā vidējais darba atalgojums koncernā pārsniedza 540,00 latus mēnesī. Sociālā dialoga veidošanā LDz Valdei laba sadarbība jau vairāku gadu garumā izveidojusies ar Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrību. Regulāri strādā arodbiedrības un LDz Darba grupa, lai pilnveidotu Kolektīvo darba līgumu.

Korporatīvās tradīcijas

Pārskata gadā bez jau esošajām, gadiem ilgi koptajām tradīcijām, piemēram, labāko darbinieku apbalvošana Latvijas dzelzceļa dibināšanas gadadienā un Valsts svētkos, tika veidotas un attīstītas jaunas.

Tā par svarīgu savas darbības aspektu 2007. gadā LDz Valde atzina rūpes par dzelzceļa nozares un dzelzceļnieka profesijas prestiža vairošanu Latvijas sabiedrībā, lai darbs dzelzceļā būtu ikviena jaunā inženiera dzīves mērķis, bet jau strādājošajiem tajā – mūža darbs. Tādēļ 2007. gadā pirmo reizi LDz vēsturē tika pasniegts jauns apbalvojums – Goda nosaukums divās nominācijās – *Par mūža ieguldījumu* un *Par labāko zinātnisko darbu* jaunajam speciālistam. Lai aktivizētu strādājošos harmonisku savstarpējo attiecību veidošanā darba kolektīvos, tika dibināts jauns apbalvojums – *Latvijas dzelzceļa lepnums*. Šis balvas galvenā nozīme ir tā, ka nominācijas tās piešķiršanai izvirza tieši darba kolektīvos strādājošie.



L A T V I J A S D Z E L Z C E Ļ Š

LDz Valde atbalsta vēsturiskā mantojuma saglabāšanu, ikgadēju vasaras sporta spēļu rīkošanu, kopīgu Vasaras un Ziemas saulgriežu atzīmēšanu un citus pasākumus. Piemēram, 2007. gadā LDz organizēja sporta spēļu norisi Ugālē un Virognā, ko rīkoja uzņēmums sadarbībā ar Latvijas Dzelzceļnieku biedrību un Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrību. Saskaņā ar LDz Valdes apstiprināto Atbalsta politiku, tā turpināja ar ziedojumiem atbalstīt sociāli neaizsargātākos mūsu sabiedrības locekļus: dzelzceļa pensionārus, skolas, invalīdu biedrības, bērnu namus, kultūras un sporta pasākumus.

LDz Valde uzskata, ka uzņēmumam ir jāpalielina sociālā atbildība, kas izpaužas rūpēs par koptu, saglabātu un tīru vidi, lai dzelzceļš Latvijas kultūras ainavā būtu harmoniska sastāvdaļa. Tādēļ ir izstrādāta Vides aizsardzības politika, un šī darba plāna īstenošanai pārskata periodā tika tērēti 4 milj. latu. Nozīmīgākais, piemēram, bija vides sanācības projekts degvielas bāzes rekonstrukcijā Daugavpilī, kur tika veikta vides izpēte, noteikts piesārņojuma līmenis un sākta piesārņotās vides un gruntsūdens attīršana.

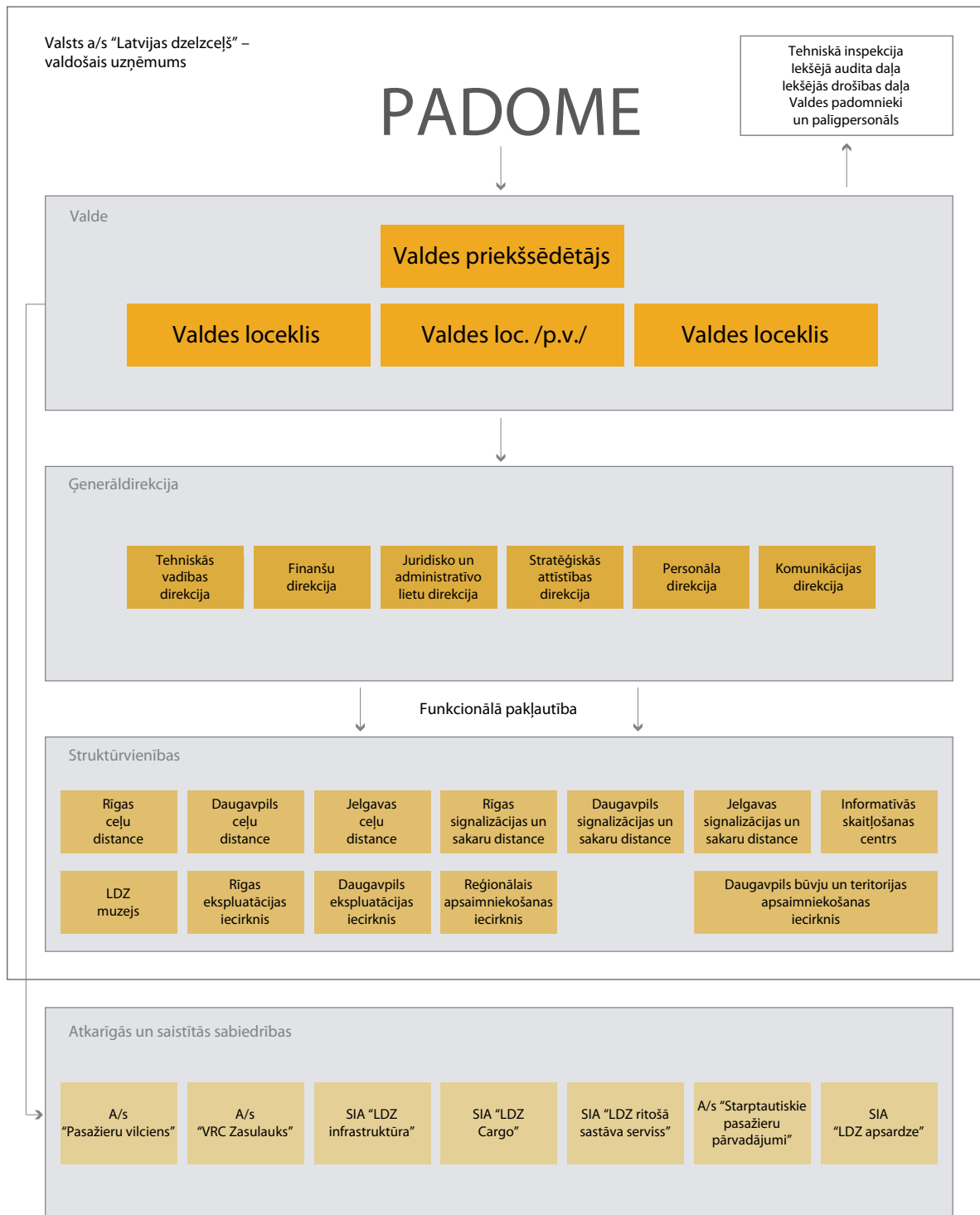
Ne mazāk svarīgi ir izglītēt sabiedrību, it īpaši mazāko klašu skolēnus un skolu jaunatni par drošības normu ievērošanu, atrodoties dzelzceļa teritorijā. 2007. gadā turpinājās iesāktā sadarbība ar Izglītības ministriju, organizējot Drošības stundas, veicinot skolēnu zināšanas un pareizas rīcības apguvi atrodoties dzelzceļa teritorijā.

Valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* Valde uzskata, ka uzņēmuma kolektīvs 2007. gadā izvirzītos mērķus ir sasniedzis.

Uģis MAGONIS,
valsts akciju sabiedrības
Latvijas dzelzceļš
valdes priekšsēdētājs



Latvijas dzelzceļš koncerna organizatoriskā struktūra



Valde

Uģis MAGONIS – valdes priekšsēdētājs

Uldis PĒTERSONS

Aivars STRAKŠAS

Andris ŠTEINBRIKS

Staņislavs BAIKO līdz 11.06.2007.

Padome

Guntis MAČS – padomes priekšsēdētājs

Leonīds LOGINOVS

Guntars KRIEVIŅŠ

Imants SARMULIS

Jānis EIDUKS

Kārlis GREIŠKALNS

Arvīds KUCINS

Andrejs NAGLIS

Andrejs POŽARNOVS

Juris ŠMITS

Elmārs ŠVĒDE



Attīstības stratēģija

Pārskata posmā izstrādāti mūsdienīgām uzņēmumu vadības teorijām un pasaules praksei atbilstoši stratēģiskās attīstības plānošanas pamatprincipi un izveidota sabiedrības ilgtermiņa attīstības stratēģija.



Ilgtermiņa mērķi

Koncerna ilgtermiņa biznesa mērķis ir būt par vadošo transporta uzņēmumu Baltijā, kas:

- pārvalda un attīsta dzelzceļa infrastruktūru;
- sniedz integrētus transporta pakalpojumus;
- ir finansiāli stabils un efektīvs;
- ir prestiža darba vieta un nodrošina darbiniekiem mūsdienīgu darba vidi;
- nepārtraukti attīstās un izmanto jaunas zināšanas un tehnoloģijas.

Lai sasniegtu šo mērķi, pārskata posmā pabeigta jaunas koncerna struktūras ieviešana, nodalot kravu pārvadājumu, ritošā sastāva apkopes un remonta, un dzelzceļa infrastruktūras kapitālās celtniecības biznesa vienības atsevišķās kapitālsabiedrībās – SIA *LDz ritošā sastāva serviss*; SIA *LDz Cargo*; SIA *LDz infrastruktūra*, kas pilnīgi pieder LDz. Skaidrs biznesa atbildību sadalījums koncerna ietvaros ļauj koncentrēt atsevišķo sabiedrību darbību, resursus un kompetences to pamatfunkciju izpildei un palielina spēju ātri pieņemt lēmumus, mainoties tirgus situācijai.

Infrastruktūras pārvaldē galvenais biznesa mērķis ir efektīvi organizēta un pārvaldīta infrastruktūra, kas dinamiski attīstās, pamatojoties uz modernām tehnoloģijām un ilgtermiņa pieprasījuma prognozi. Piedāvā pārvadātājiem mūsdienīgus infrastruktūras pakalpojumus. Sabiedrības darbības prioritātes ir Austrumu – Rietumu koridors, Rīgas reģions un Ziemeļu – Dienvidu virziens.

Austrumu – Rietumu koridora attīstībā svarīgākie uzdevumi ir nodrošināt un palielināt caurlaides jaudas un kvalitāti, uzturot saprātīgu jaudas rezervi, un konkurētspējīgu infrastruktūras maksu.

Lai izpildītu šos uzdevumus, izstrādāta ilgtermiņa investīciju programma, kuras īstenošanā papildus sabiedrības ieguldījumiem būtiska loma paredzēta no ES fondiem, valsts, pašvaldības un privātiem sadarbības partneriem piesaistītajam finansējumam. Proporcionāla valsts un pašvaldību līdzdalība dzelzceļa infrastruktūras finansēšanā nodrošinātu godīgu konkurenci ar autotransportu iekšzemes pārvadājumos un ar citu valstu dzelzceļiem starptautiskajā tirgū.

Dzelzceļš ir ātrākais, ērtākais un videi draudzīgākais pilsētas transporta veids. Sabiedrības mērķis ir izveidot dzelzceļa infrastruktūru, kas ļautu dzelzceļa pārvadājumiem būt par Rīgas reģiona sabiedriskā transporta sistēmas galveno elementu.

Sabiedrības stratēģijā paredzēts:

- sadarbībā ar Rīgas Domi un valsts akciju sabiedrību *Latvijas valsts ceļi* izveidot efektīvu *novieto un brauc (park&ride)* infrastruktūru;
- izveidot savienojumu ar starptautisko lidostu *Rīga*;
- uzlabot klientu apkalpošanas kvalitāti un dzelzceļa pieejamību, tai skaitā personām ar īpašām vajadzībām, izbūvējot jaunus paaugstinātus peronus un rekonstruējot esošās stacijas;
- ieguldīt līdzekļus vides aizsardzības pasākumos un izbūvēt trokšņu sienas Rīgas centrā, kas pozitīvi ietekmēs arī drošības situāciju, jo tiks novērsta personu piekļuve dzelzceļam ārpus stacijām.

Sabiedrība saskata ilgtermiņa biznesa attīstības perspektīvu Ziemeļu – Dienvidu virziena attīstībā, īstenojot *Rail Baltica* projektu.

Pārvadājumu jomā koncerna stratēģiskais mērķis ir garantēt drošus, augstas kvalitātes, videi draudzīgus kravas un pasažieru pārvadājumus par konkurētspējīgu cenu.

Šā mērķa īstenošanai, galvenā uzmanība tiks pievērsta:

- vilces un ritošā sastāva attīstībai, lai:
 - modernizētu vilci, uzlabojot lokomotīvu ražīgumu un samazinot ietekmi uz vidi;
 - atjaunotu un papildinātu vagonu parku atbilstoši kravu pārvadājumu pieprasījuma prognozei;
 - modernizētu esošos un iegādātos jaunus pasažieru vilcienus.
- pakalpojumu attīstībai un pieejamībai
 - nodrošināt klientiem integrētus transporta pakalpojumus kravu pārvadājumos;
 - ieviešot jaunus pakalpojumus pasažieru pārvadājumos;
 - pilnveidot informācijas tehnoloģijas pakalpojumu pasūtīšanas un piegādes procesos.

Organizācijas attīstība

Tuvākajos gados plānots lielu uzmanību koncentrēt organizācijas un pārvaldes sistēmas pilnveidošanai un modernizācijai, lai izveidotu mūsdienīgu un augsti efektīvu organizāciju, kas būtu konkurētspējīga gan pakalpojumu, gan darba tirgū. Tiks izveidota atsevišķa stratēģiskā programma, kuras īstenošanas gaitā liela uzmanība būs pievērsta ražošanas un vadības procesu pilnveidošanai un jaunu vadības metožu ieviešanai koncerna sabiedrībās. Paredzēts sasniegt būtisku darba ražīguma pieaugumu, palielināt vadītāju iniciatīvu un atbildību, un panākt lielāku elastību lēmumu pieņemšanā, vienlaikus nodrošinot augstu darba kvalitāti un dzelzceļa sistēmas drošību.



Investīciju politika

Koncerna stratēģisku mērķu sasniegšanai ir izstrādāta ilgtermiņa investīciju programma:

- nodrošināt dzelzceļa infrastruktūras tehnisko parametru pilnīgu atbilstību spēkā esošajiem kvalitātes un drošības standartiem un prasībām un ES vienotās dzelzceļa sistēmas tehniskajiem noteikumiem;
- pastāvīgi uzturēt, atjaunot un attīstīt infrastruktūru atbilstoši jaudas pieprasījuma prognozei;
- paaugstināt publiskās dzelzceļa infrastruktūras pieejamību un savietojamību ar citiem transporta veidiem;
- celt pakalpojumu kvalitāti atbilstoši mūsdienu tirgus vajadzībām.

Prioritārās investīciju jomas atbilstoši uzņēmuma noteiktajiem biznesa ilgtermiņa attīstības virzieniem ir:

- infrastruktūras attīstībā: Austrumu – Rietumu koridors, Rīgas reģiona transporta sistēma un Ziemeļu – Dienvidu virziens. Galvenais vidēja termiņa mērķis ir līdz 2010. gadam nodrošināt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras caurlaides spēju Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridorā kravu pārvadājumiem 58 milj. t apmērā. Galvenie projekti, kas tiks realizēti, lai sasniegtu šo mērķi, ir otra sliežu ceļu izbūve dzelzceļa iecirkņos Skrīveri – Krustpils un Indra – Valsts robeža un vilcienu kustības vadības sistēmas modernizācija. Tāpat paredzētas apjomīgas investīcijas Rīgas dzelzceļa mezgla attīstībā, izbūvējot jaunas stacijas un sliežu ceļus Daugavas kreisajā krastā un modernizējot signalizācijas, elektroapgādes, telekomunikāciju un citas sistēmas.
- pārvadājumu pakalpojumu attīstībā: vilces un ritošā sastāva atjaunošana un pakalpojumu attīstība.

2007. gadā turpinājās dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektu īstenošana:

- pārmiju pārvedu nomaiņa (uzsākta projekta 2. posma realizācija, kura ietvaros paredzēts nomainīt 360 pārmiju pārvedas);
- sakarsušo bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija;
- vilcienu kustības vadības automātisko sistēmu modernizācija;
- sliežu ceļu atjaunošana Austrumu – Rietumu tranzīta koridora posmos.

Investīciju programmas izpildei 2007. gadā tika izlietoti 24,7 milj. latu, tai skaitā 12,3 milj. latu no ES Kohēzijas fonda, 7,9 milj. latu Valsts budžeta līdzekļi un 4,5 milj. latu LDz līdzekļi.

2008. gadā koncerna stratēģiskās prioritātes būs:

- jaunu kravu pārvadājumu veidu attīstība, īpašu uzmanību veltot konteinerpārvadājumiem;
- sadarbības attīstība ar biznesa partneriem, veidojot vienotu transporta un loģistikas sistēmu valstī;
- informācijas un komunikāciju tehnoloģiju, pakalpojumu un procesu attīstība, izstrādājot ilgtermiņa attīstības plānu un uzsākot tā realizāciju;
- Eiropas dzelzceļa sistēmas savstarpējās izmantojamības un citu prasību racionāla ieviešana sadarbībā ar citiem ES dzelzceļa uzņēmumiem un organizācijām.





Vides aizsardzība

Vides aizsardzība ir viena no LDz koncerna darbības prioritātēm. Kopš 1998. gada, kad pirmo reizi tika apstiprināta uzņēmuma Vides politika, katru gadu saskaņā ar to tiek plānots un veikts daudzveidīgs darbs, lai uzlabotu LDz un atkarīgo sabiedrību sniegumu vides aizsardzības jautājumu risināšanā. Galvenā vēriba tiek piešķirta pasākumiem ar dubultu efektu, proti, tiem, kas dod gan materiālu un resursu ekonomiju, gan samazina piesārņojuma risku. Īpaša uzmanība tiek pievērsta pārvaldījumu drošībai un darbinieku apmācībai vides aizsardzības jautājumos.

Vides politikas pasākumu īstenošanai 2007. gadā LDz koncernā tika veikti darbi kopsummā par 3 040 925 latiem, tai skaitā LDz struktūrvienībās par 1 324 676, bet atkarīgajās sabiedrībās par 1 716 249 latiem. Līdzekļu izlietojums pa atsevišķiem vides aizsardzības pasākumu veidiem pārskata gadā bija šāds:

- atmosfēras aizsardzībai (ar apkures un ventilācijas sistēmām saistīti darbi) – 52 162 latī;
- ūdens aizsardzībai un racionālai izmantošanai, kā arī hidroloģiskā režīma saglabāšanai sliežu ceļam piegulošajās teritorijās (ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmu remonts, ūdens novadīšanas sistēmu remonts un ierīkošana dzelzceļa zemes nodalījuma joslā) – 379 177 latī;
- grunts un gruntsūdeņu aizsardzībai (degvielas un kurināmā bāzu un ekipēšanas saimniecības rekonstrukcija atbilstoši mūsdienu vides aizsardzības prasībām, dīzeļlokomotīvu modernizācija ar speciālām ierīcēm naftas produktu noplūžu gruntī novēršanai, LDz teritoriju grunts un gruntsūdeņu kvalitātes monitorings, piesārņoto teritoriju grunts un gruntsūdeņu sanācija) – 629 853 latī;
- atkritumu apsaimniekošanai (naftas produktu atkritumu, naftas produktus saturošu ražošanas atkritumu un naftas produktu piesārņots grunts utilizācija, kā arī nederīgu elektronisko iekārtu vai moduļu savākšana un utilizācija) – 199 891 latī;
- trokšņu samazināšanai (sliežu un pārmiju slīpēšana) – 273 896 latī;
- vilcienu kustības drošības un ugunsdrošības

nodrošināšanai (pārmiju attīrīšanas ierīču remonts, pārbrauktuviņu remonts un modernizācija, ugunsdrošības joslu aršana gar dabīgajiem mežiem un dzelzceļa aizsargstādījumiem, veco bīstamo koku izciršana, krūmu izciršana, zāles noplaušana un savākšana dzelzceļa zemes nodalījuma joslā, dzelzceļa zemes nodalījuma joslas attīrīšana no atkritumiem, nederīgiem sliežu ceļa virsbūves materiāliem, ciršanas atlikumiem, veciem koka gulsniem un citiem degt spējīgiem materiāliem) – 407 184 latī;

- dzelzceļa aizsargstādījumu remontam un atjaunošanai – 6 107 latī;
- degvielas un enerģijas resursu ekonomijai (loģu nomaiņa darba telpās, sliežu ceļu remonta un uzturēšanas pašgājējas tehnikas vienību modernizācija ar dzinēja nomaiņu, elektrovilcienu modernizācija un kapitālais remonts, ievērojot vides aizsardzības prasības) – 1 077 002 latī;
- citiem vides aizsardzības nozīmes pasākumiem – 15 653 latī.

Salīdzinot 2007. gadā izlietoto līdzekļu apjomu pa atsevišķām pasākumu jomām, jāatzīmē, ka LDz koncerna ietvaros visvairāk līdzekļu ir izdots pasākumiem degvielas un enerģijas resursu ekonomijai, otrajā vietā pēc izlietoto līdzekļu apjoma ir pasākumi grunts un gruntsūdeņu aizsardzībai, bet trešajā, ceturtajā un piektajā vietā attiecīgi ir pasākumi vilcienu kustības nodrošināšanai, ūdens aizsardzībai, tā racionālai izmantošanai un hidroloģiskā režīma saglabāšanai sliežu ceļam piegulošajās teritorijās. Kopumā šīm LDz koncerna ietvaros svarīgākajām vides aizsardzības nozīmes pasākumu grupām 2007. gadā izlietotie līdzekļi bija 91% no kopējā vides aizsardzības pasākumiem izlietoto līdzekļu apjoma.

Ilggadējo LDz koncerna Vides politikas īstenošanas pasākumu rezultātā gadu gaitā ir samazinājies degvielas un elektroenerģijas patēriņš uz pārvaldījumu vienību (īpatnējais patēriņš), kaitīgo vielu emisija gaisā ar vilces ritošā sastāva dīzeļdzinēju izplūdes gāzēm un ūdens patēriņš, kas uzskatāmi parādīts pievienotajās diagrammās.

Kvalitātes vadība un standartizācija

Pārskata periodā LDz koncernā ir apstiprināta kvalitātes vadības politika, kas nosaka savstarpējās sadarbības pamatprincipus kvalitātes pārvaldības un standartizācijas jautājumos starp valdošo uzņēmumu un atkarīgajām sabiedrībām ar mērķi nodrošināt vienotu izpratni un harmonizētu kvalitātes un standartizācijas vadību koncerna attīstībai.

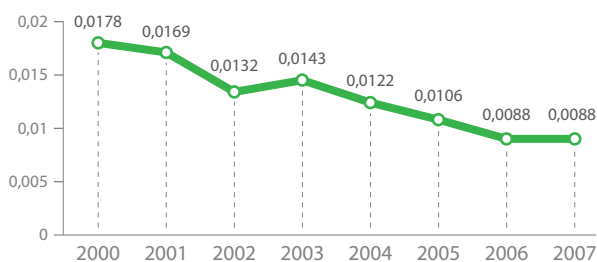
Lēmums par Kvalitātes vadības sistēmas sertifikāciju tiek pieņemts, ja attiecīgie LDz grupas uzņēmumi un struktūrvienības strādā tiešā kontaktā ar klientiem vai arī to nosaka citas prasības, piemēram, piedalīšanās starptautiskajos tenderos. Sekojošas uzņēmuma struktūras jau ir ilgtermiņa apliecinājums, ka atbilstoši starptautiskā standarta ISO 9001 prasībām tām ir sertificēta kvalitātes vadības sistēma:

- Informatīvās skaitļošanas centrs;
- Dzelzceļa remonta serviss Daugavpilī;
- Sliežu metināšanas centrs;
- Vagonu remonta centrs Daugavpilī;
- Lokomotīvu remonta centrs;
- SIA LDz apsardze;
- Akciju sabiedrība VRC Zaslauks.

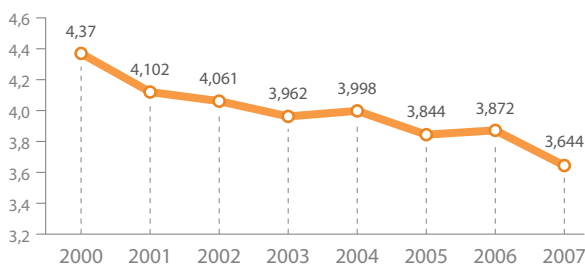
Starptautiskostandartu un tehniskonormatīvu izstrādāšanā LDz speciālisti tika iesaistīti Eiropas dzelzceļu aģentūras (ERA) un Dzelzceļu sadarbības organizācijas (OSŽD) darba grupās, kur notiek 1520 mm platuma dzelzceļu tehnisko parametru apzināšana ar mērķi tos korekti atspoguļot ES savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās. Tas vitāli nepieciešams, lai nodrošinātu pilnvērtīgu Eiropas struktūrfondu apgūšanu īstenojamajos projektos. Lai veiksmīgi darbotos vienotajā dzelzceļa transporta 1520 mm sliežu platuma sistēmā, LDz novērotāja statusā turpina darbu Starpvalstu standartizācijas tehniskajā komitejā *Dzelzceļa transports*.

Lai risinātu standartizācijas jautājumus nacionālā mērogā, aktīva ir dzelzceļa nozares standartizācijas tehniskā komiteja LVS/STK39 *Dzelzceļi*, kas pārskata periodā uzsāka Nacionālā standarta projekta *Pasažieru platformas dzelzceļa līnijās ar 1520 mm platumu* realizāciju.

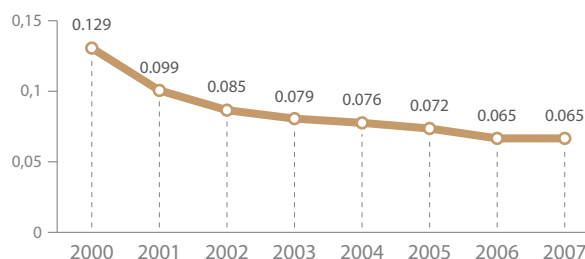
Dīzeļdegvielas īpatnējais patēriņš 2000.–2007.gadā uz pasažieru kilometru (kg)



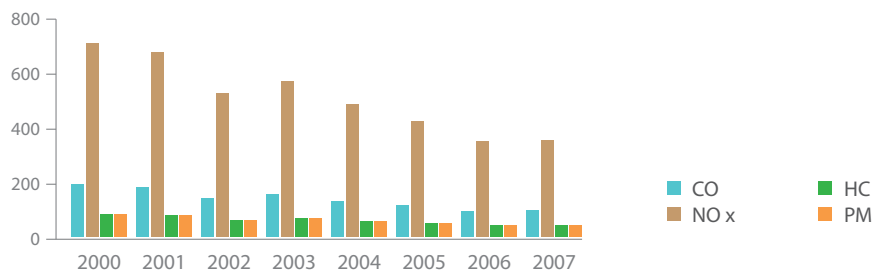
Dīzeļdegvielas īpatnējais patēriņš 2000.–2007. gadā uz 1000 tonnkilometru (kg)



Elektroenerģijas īpatnējais patēriņš 2000.–2007.gadā uz pasažieru kilometru (kWh)



Kaitīgo vielu emisija gaisā ar dīzeļdzinēju izplūdes gāzēm
2000.-2007.gadā uz 1000 pasažieru kilometriem (g)



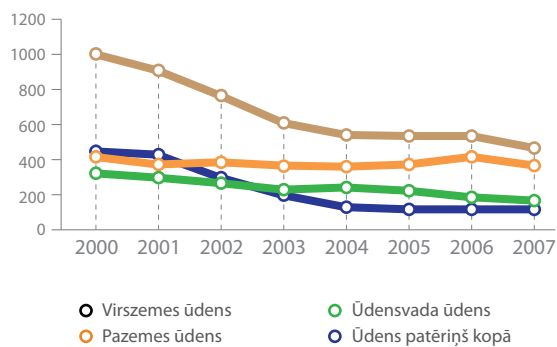
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
CO	190,46	180,33	141,24	153,01	130,54	113,42	94,16	95,23
NO x	704,88	669,24	522,72	566,28	483,12	419,76	348,48	352,44
HC	82,77	78,58	61,38	66,49	56,73	49,29	40,92	41,38
PM	81,52	77,4	60,46	65,49	55,88	48,55	40,3	40,76

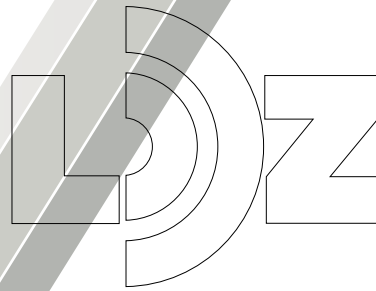
Kaitīgo vielu emisija gaisā ar dīzeļlokomotīvu izplūdes gāzēm
2000.-2007.gadā uz 1000 tonnkilometriem (g)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
CO	46,759	43,891	43,453	42,393	42,779	41,131	41,43	38,991
NO x	173,052	162,439	160,816	156,895	158,321	152,222	153,331	144,302
HC	20,32	19,074	18,884	18,423	18,591	17,875	18,005	16,945
PM	20,015	18,787	18,599	18,146	18,311	17,605	17,734	16,689

LDz ūdens patēriņš 2000.-2007.gadā (tūkstoši m3)





LATVIJAS DZELZCEĻŠ



Personāla politika

Personāla politikas galvenais mērķis ir ilgtermiņā iesaistīt, attīstīt un noturēt profesionālus un lojālus darbiniekus, kas nodrošina kvalitatīvu uzdevumu izpildi un biznesa mērķu sasniegšanu.



Statistika un personāla attīstība

2007. gadā LDz koncernā strādāja 13620 darbinieku. 38% no kopējā darbinieku skaita ir sievietes. 2007. gadā LDz vidējā alga bija 532,90 latu.

Darbinieku sadalījums pēc izglītības līmeņa:

- augstākā – 16%;
- vidējā profesionālā – 38%;
- vidējā vispārējā – 33%;
- pamatzglītība – 13%.

Jauno dzelzceļa speciālistu sagatavošanā LDz galvenie sadarbības partneri ir Rīgas Tehniskās universitātes Dzelzceļa transporta institūts, Rīgas Dzelzceļnieku skola un Latgales Transporta un sakaru tehniskā skola. Ar šīm mācību iestādēm noslēgto sadarbības līgumu ietvaros LDz organizē studentu praksi, norīko LDz speciālistus kvalifikācijas komisiju darbā, kā arī jaunajiem speciālistiem sniedz finansiālu un materiālu atbalstu. Dzelzceļa nozares profesiju popularizēšanai LDz piedalījās mācību iestāžu rīkotajās Karjeras dienās un Latvijas Izglītības fonda atbalstītā studentu zinātnisko darbu konkursa organizēšanā.

Darbinieku kvalifikācijas paaugstināšanai LDz organizēja:

- dzelzceļa speciālistu mācības darba vietās un struktūrvienību tehnisko mācību klasēs;
- tālākizglītības programmas valsts dzelzceļa profesionālās izglītības iestādēs;
- kursus un seminārus LDz Mācību centrā;
- atbalstu dzelzceļa speciālistiem vidējās profesionālās vai augstākās profesionālās izglītības iegūšanai.

Mācību procesa organizēšana un personāla tālākizglītība

Saskaņā ar Dzelzceļa tehniskās literatūras un mācību līdzekļu izstrādes un izdošanas koncepciju ar LDz Valdes lēmumu izveidotā komisija organizēja dzelzceļa speciālistu mācībām un darbam nepieciešamās tehniskās literatūras un mācību līdzekļu minimuma izstrādi un izdošanu valsts valodā:

- 2007. gadā izdots plakāts *Kravas vagonu bremžu uzbūve*;
- mācību grāmata *Sliežu ceļu uzbūves pamati*;
- sagatavošanā ir vairākas dzelzceļa tehniskās literatūras grāmatas;
- izpētes stadijā – projekti mācību filmai un plakātu elektroniskajam katalogam.

2007. gadā LDz Mācību centra 178 grupās mācījās 2106 kursu dalībnieki, no kuriem 2041 bija LDz un atkarīgo sabiedrību darbinieki un 65 citu uzņēmumu klienti.

Tika realizētas 75 mācību kursu un semināru programmas, vairāk nekā trešā daļa kopējā dalībnieku skaita mācījās dzelzceļa inženiertehnisko darbinieku tālākizglītībasursos.

Mācību kursu dalībnieku sadalījums pa pamattēmām

Mācību tēma	Programmas	Grupas	Dalībnieki
Uzņēmuma procesu vadība	4	5	78
Cilvēkresursu vadība un attīstība	24	38	516
Inženiertehnisko darbinieku tālākizglītība, darba vide un drošība	18	51	794
Valodas	13	27	277
Datorzinības	16	57	441
KOPĀ	75	178	2106

No šo mācību tēmu programmām vislabāk novērtēja un par veiksmīgākajām atzina Zviedrijas dzelzceļa uzņēmuma *Banverket* veidoto kursu *Sliežu, pārmiju un pārved detaļu remonts, izmantojot mūsdienu uzkausēšanas metodi* un mūsu uzņēmuma dzelzceļa speciālistu Vladimira Junoviča un Vladimira Čigaka izstrādāto un vadīto kursu *Garsliežu ceļu un aizkrusteņu likņu uzturēšana*, kā arī Mācību centra Daugavpils nodaļā organizēto kursu *Kravas vagonu uzbūve un remonts* un *Kravas vagonu bremžu uzbūve un remonts*. Īstenojot LDz Valdes apstiprināto *LDz vadītāju un vadītāju rezerves profesionālās pilnveides programmu*, tika organizēti mācību kursi par tēmu *Ievads LDz Biznesa klasē* un *LDz Biznesa klase*, kur katru programmu beidza 17 darbinieki un rudenī mācības sāka vēl viena 17 cilvēku grupa, kurai mācības plānotas līdz 2008. gada pavasarim. Pieprasīti ir datorzinību kursi, jo palielinās dažādu Finanšu informatīvās sistēmas SAP apguves kursu īpatsvars; savukārt samazinās iesācēju kursi.



Kursu dalībnieku sadalījums pa pamattēmām



2007. gadā Mācību centrs sadarbojās ar 53 pasniedzējiem, no tiem 22, tas ir – 41,5% kopējā pasniedzēju skaita, bija LDz darbinieki. Aktīvākie LDz darbinieki pasniedzēji bija Genādijs Zemcovskis, Viktors Kiristovs, Raimonds Kanaševics, Jeļena Tretjakova. Pēc kursu novērtējuma anketām piecu baļļu sistēmā vidējā pasniedzēju atzīme bija 4,7.

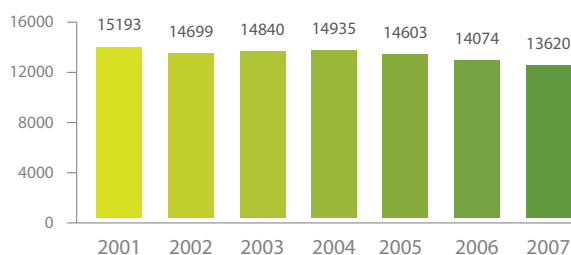
Profesiju psihologs darbojās divos galvenajos virzienos:

- izveidoja testa programmas vilcienu kustības vadības dispečeriem un staciju dežurantiem;
- veica vilces ritošā sastāva vadītāju (mašīnistu) un vilces ritošā sastāva vadītāju (mašīnistu) palīgu pirmreizējo psihofizioloģisko novērtēšanu.

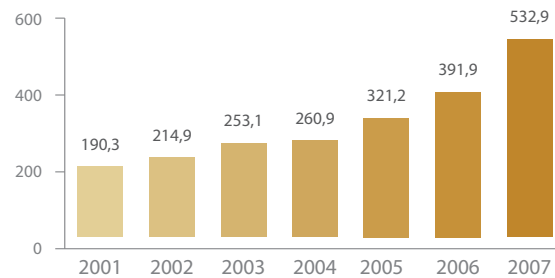
Ņemot vērā psihofizioloģiskās profesionālās piemērotības kritērijus un datorizētā universālā testēšanas kompleksa diagnostiskās iespējas, tika sastādīta vilcienu dispečeru psihofizioloģiskās novērtēšanas programma un realizēts programmas ieviešanas pirmais posms. Pēc rezultātu apkopošanas un analīzes, sadarbojoties ar datorizētās testa programmas autoriem (Krievijas Federācijas kompānija *Neirocom*), tiks veikta papildu programmas piemērošana vilcienu kustības vadības dispečeriem un staciju dežurantiem, jo šīm divām profesijām novērtēšana līdz šim netika veikta. Apzināts arī šajās profesijās strādājošo – potenciālo profesiju psihologa apmeklētāju skaits līdz 2010.gadam, lai kvalitatīvi plānotu darbu nākotnē.

Lai apkopotu un analizētu profesiju psihologa darba rezultātus un veiktu novērtējamo darbinieku uzskaiti, Mācību centrā izveidota speciāla datu bāze. Informācija par novērtējamo darbinieku testa rezultātiem, amatu, vecumu, darba stāžu un citiem aspektiem dos iespēju profesiju psihologam nākotnē individuāli strādāt ar darbiniekiem, ja tas būs nepieciešams.

Koncerna darbinieku skaits 2001. – 2007. g.



Koncerna darbinieku darba alga 2001. – 2007. g.



Kravu pārvadājumi

2007. gada 5. jūlijā LDz restrukturizācijas rezultātā tika izveidota SIA LDz Cargo, kas darbojas transporta pakalpojumu tirgū, un ir viens no lielākajiem dzelzceļa kravu pārvadātājiem Baltijas reģionā.



Galvenie statistiskie rādītāji

Kompānijas klientu skaits sasniedz gandrīz 3000, ieskaitot kravu īpašniekus, stividorkompānijas un ekspeditorus. Uzņēmums strādā ciešā sadarbībā ar NVS, Centrālās Rietumeiropas un Baltijas reģiona valstu kompānijām. Uzņēmums darbojas SMGS un CIM tiesību (dzelzceļa juridiskā bāze) vidē.

SIA LDz Cargo nodrošina iekšzemes un starptautiskos kravu pārvadājumus pa dzelzceļu, kā arī veic ar tiem saistītās papildoperācijas, kas saistītas ar vagonu apstrādāšanu un apkalpošanu stacijās – manevru darbus, pārvadājumu dokumentu noformēšanu un citus darbus. Pārvadājumus pa dzelzceļu veic plašā ģeogrāfiskā mērogā gan Austrumu – Rietumu dzelzceļa, gan arī Ziemeļu – Dienvidu dzelzceļa virzienā.

Uzņēmumā strādā 2963 augsti kvalificēti darbinieki ar lielu pieredzi kravu pārvadājumos. Laika periodā no uzņēmuma izveidošanās brīža līdz 2007. gada beigām tajā strādāja 2734 darbinieki, no kuriem 85,2% jeb 2329 darbinieki ir strādnieki, 263 darbinieki jeb 9,6% ir administratīvā darba veicēji, bet 128 darbinieki (4,7%) strādā ražošanas vadībā un 15 darbinieki jeb 0,5% strādājošo skaita ir apkalpojošais personāls. Atbilstoši inflācijas pieauguma tendencēm pārskata periodā uzņēmuma darbiniekiem paaugstināja darba algas.

Uzņēmuma rīcībā ir 194 maģistrālās un manevru lokomotīves un 5017 kravas vagonu, t. sk.:

• segtie vagoni	– 1294;
• platformas	– 74;
• pusvagoni	– 1138;
• cisternas naftas un benzīna pārvadāšanai	– 1219;
• graudu vedēji	– 643;
• vagoni cementa kravām	– 119;
• vagoni transportieri (negabarīta kravām)	– 4;
• izotermiskie vagoni	– 92;
• fītinga platformas konteineru pārvadāšanai	– 417.

Lielākā daļa no kopējā kravas vagonu parka – 24,9% – ir segtie vagoni, otrajā vietā ir cisternas (23,7%) un trešajā lielākajā grupā ietilpst pusvagoni – 21,9%. 2007. gadā tika nopirkta 100 jaunas fītinga platformas konteineru pārvadāšanai. Nākošā gada plānā paredzēts iegādāties vēl 500 jaunus kravas vagonus. Savukārt līdz 2011. gadam tiks turpināta kravas dīzeļlokomotīvu atjaunošanas programma, kurā paredzēts modernizēt 30 lokomotīves. Apmēram 85 % kopējā kravu pārvadājumu apjoma koncentrēti Austrumu – Rietumu dzelzceļa tranzīta koridorā. 2007. gadā šajā virzienā turp un atpakaļ pārvadāja 44 597 tūkst. t kravu. Dzelzceļa virzienā Latvija – Baltkrievija – Latvija pārvadāja 70,5% jeb 31 433 tūkst. t kravu no kopējā pārvadājumu apjoma, pārējos 29,5% jeb 13 164 tūkst. t veidoja pārvadājumi turp un atpakaļ no Krievijas.

2007. gadā izdevās kāpināt kopējo pārvadāto kravu apjomu un saglabāt konkurētspēju dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū. Tas ir sasniegts visos galvenajos kravu veidos – naftas un tās produktu, akmeņogļu un minerālmēslu pārvadājumos. Kopumā 2007. gadā uzņēmums pārvadāja 52 164 tūkst. t kravu, kas salīdzinājumā ar 2006. gadu ir par 7% vairāk.

Pārvadājumi pa kravu veidiem

2007. gadā divkāršojās graudu pārvadājumu apjoms – līdz 948 tūkst. t, kas, salīdzinot ar 2006. gadu, ir palielinājies par 96,9%. Trešais lielākais apjoma kāpums pēc pārvadāto kravu veidiem attiecas uz ķīmiskās produkcijas kravām – 22,1%, sasniedzot 1647 tūkst. t. Strauji palielinājās konteineru pārvadājumi, 2007. gadā kopējais pārvadāto konteineru skaits sasniedza 55,3 tūkst. TEU vienību, kas ir par 69,4% vairāk nekā 2006. gadā.

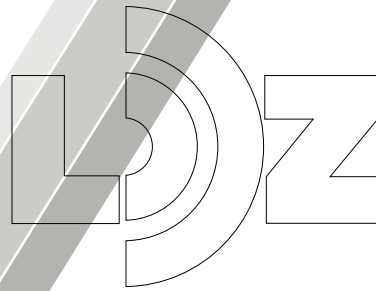
Palielinājās arī naftas un naftas produktu un melno metālu kravu pārvadājumi – attiecīgi 111,4% un 114,9%. Naftas produktus pārvadāja 19341 tūkst. t apjomā, melnos metālus – 2756 tūkst. t apjomā. Savukārt visvairāk samazinājās cukura kravu apjoms, kas bija tikai 330 tūkst. t, kas ir 67,1% 2006. gada apjoma.

Bez tam palielinājušās arī pārvadātās kokmateriālu, akmeņogļu un minerālmēslu kravas: par 109,7% pieauga kokmateriālu kravu apjoms – 109,7 tūkst. t, tika pārvadātas 14 724 tūkst. t akmeņogļu, sasniedzot 101,9% pieaugumu, bet pārvadāto minerālmēslu apjoms sasniedza 101,7% pieaugumu, kas ir 5628 tūkst. t.

Importa pārvadājumi (tai skaitā caur jūras ostām) palielinājās līdz 108,7% (42 775 tūkst. t), t. sk. caur pieostas stacijām par 109,9%, sasniedzot 37 717 tūkst. t. Eksporta pārvadājumi 2007. gadā bija 2356 tūkst. t un tas ir 110,6% no 2006. gada apjoma, t. sk. caur pieostas stacijām par 103,7% (1324 tūkst. t). Savukārt palielinājās tranzīta pārvadājumi caur sauszemes robežpārejām, sasniedzot 104,0% (kopā 5034 tūkst. t). Par 16,8% samazinājās iekšzemes pārvadājumu apjomi, kas galvenokārt skaidrojams ar cukurbiešu rūpnīcu slēgšanu Latvijā. Šajā satiksmes veidā pārvadāja tikai 2000 tūkst. t kravu.

Tranzīta kravas galvenokārt tiek pārvadātas caur Ventpils, Rīgas un Liepājas ostu. Importa kravas uz Ventpils ostu pārvadāja 18 182 tūkst. t apjomā, uz Rīgas ostu – 17 586 tūkst. t apjomā. Savukārt uz Liepājas ostu pārvadāto kravu apjoms bija 1949,50 tūkst. t. Kopumā importa pārvadājumi uz ostām 2007. gadā bija 37 717 tūkst. t.

Eksporta pārvadājumi no Rīgas ostas bija 713 tūkst. t, no Ventpils ostas – 246 un savukārt no Liepājas ostas – 488 tūkst. t. Pavisam eksportā no ostām pārvadāja 1359 tūkst. t. No kopējā SIA LDz Cargo pārvadājumu apjoma apmēram 86% ir tranzīta pārvadājumi. Galvenais sadarbības partneris šajos pārvadājumos ir Krievijas Federācija un Baltkrievija.



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



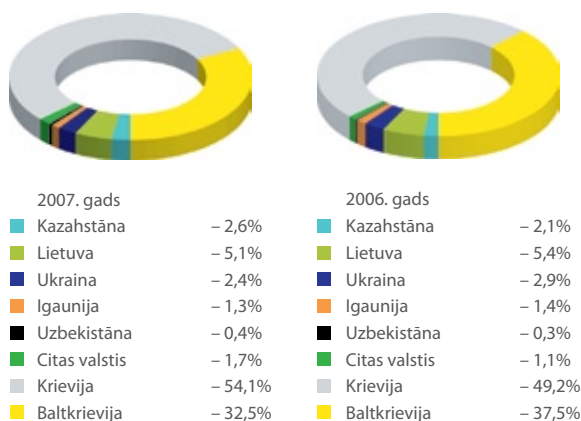


Patlaban 54,1% kravu ir no Krievijas, bet 32,5% kravu sūta Baltkrievija, bet pārējās kravas ir no Āzijas un Eiropas valstīm, kā arī no Baltijas valstīm pārvadātās tranzīta kravas. No Krievijas galvenokārt eksportētas akmeņogļu, nafta un naftas produkti, minerālmēslu, ķīmiskās produkcijas, melno metālu, un citas kravas. Importā no Baltkrievijas tika saņemtas galvenokārt naftas produktu, minerālmēslu, kokmateriālu un metālu kravas, sasniedzot 13 021,23 tūkst. t. Uz Baltkrieviju visvairāk eksportēja pārtikas produktus, cukuru, ķīmiskās produkcijas kravas, kokvilnu u.c. preces – pavisam 239,81 tūkst. t. Salīdzinot ar 2006. gadu, 2007. gadā pārvadājumi abos virzienos – no un uz Baltkrieviju – ir samazinājušies no 16 880 līdz 15 776 tūkst. t. Sadarbojoties ar Kazahstānas dzelzceļu lielākoties tiek pārvadātas graudu un konteinerkravas, kas ir 2,6% no kopējā kravu apjoma. No Lietuvas ievēd 5,1% kravu, no Ukrainas – 2,4%, bet uz citām valstīm pārvadāti 3,4% kravu, piemēram, no un uz Uzbekistānu, Igauniju u.c. valstīm.

Konteinerpārvadājumi

Nemot vērā transporta attīstības tendences pasaulē, arī SIA LDz Cargo prioritārais pārvadājumu veids ir konteinerpārvadājumi. Kopumā 2007. gadā pārvadāja 55334 TEU vienību, t. sk. caur ostām pārvadāja 23 205 TEU. Regulāri kursēja 2003. gadā izveidotais konteinervilciens *Baltika – Transzit*, kas nodrošināja konteinerkravu pārvadājumus no Baltijas uz Centrālās Āzijas valstīm. 2007. gadā par 214% palielinājās ar šo vilcienu pārvadāto kravu apjoms. Pašlaik noris sarunas ar sadarbības partneriem par kravu piesaisti šim konteinervilciena maršrutam arī no citām Centrālāzijas reģiona valstīm. 2007. gadā no kopējā pa dzelzceļu pārvadāto konteineru apjoma Kazahstānas virzienā veda 32,6 tūkst. TEU vienību, bet ar vilcienu *TransBaltica* – 21,7 tūkst. TEU vienību. 2007. gadā sāka kursēt konteinervilciens maršrutā Rīga – Maskava, kas vienlaikus mazina kravas automobiļu rindas Latvijas – Krievijas robežpārejās. Pērn izmēģinājuma režīmā Latvijā tika saņemtas pirmās konteinerkravas no Ķīnas, kas tika tālāk vestas uz Rietumeiropas valstīm. Konteinerkravas piegādes shēma paredz konteinerkravu sadali loģistikas centrā Jēkabpilī. Atbilstoši izmaiņām pārvadājumu tirgū pasaulē, tika mainīta arī SIA LDz Cargo tarifu politika. Tika vienkāršota aprēķinu sistēma pārvadāšanas maksas noteikšanai, tādējādi jaunā tarifu politika ir saprotama klientiem. Ir precīzi definēts: par ko, kāpēc un cik ir jāmaksā galarezultātā. Tarifi importa, eksporta un starptautiskajiem pārvadājumiem tika paaugstināti vidēji par 8 – 15 %.

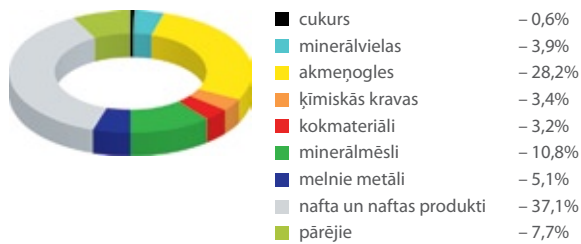
Dažādu valstu nosūtīto kravu apjoma īpatsvars importa un sauszemes tranzīta pārvadājumos



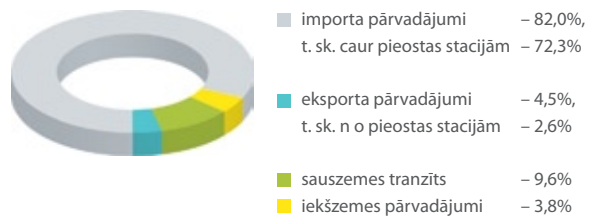


L A T V I J A S D Z E L Z C E Ļ Š

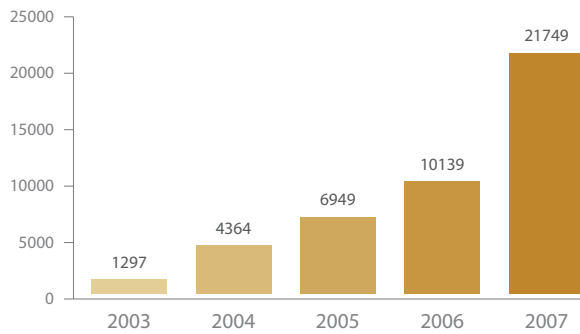
Pārvadāto kravu veidu īpatsvars 2007. gadā



Kravu pārvadājumi pa to veidiem 2007. gadā



Ar konteineru Baltika-Tranzit pārvadāto konteineru skaits (konteineru skaits TEU vienībās)



Iekšzemes pasažieru pārvadājumi

Akciju sabiedrība *Pasažieru vilciens* veic iekšzemes pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu ar elektrovilcieniem un dīzeļvilcieniem.



Pārskata periodā ar elektrovilcieniem pasažierus pārvadāja piepilsētas satiksmē četros dzelzceļa iecirkņos: Rīga – Skulte, Rīga – Aizkraukle, Rīga – Jelgava un Rīga – Tukums.

Ar dīzeļvilcieniem tiek nodrošināta iedzīvotāju pārvietošanās starp dažādiem Latvijas reģioniem un valsts galvaspilsētu. Ar dīzeļvilcieniem pasažierus pārvadāja astoņos iecirkņos: Rīga – Sigulda – Valmiera – Lugaži, Rīga – Gulbene, Rīga – Krustpils, Rīga – Krustpils – Rēzekne – Zilupe, Rīga – Krustpils – Daugavpils, Rīga – Jelgava – Reņģe un Rīga – Jelgava – Liepāja.

Maršrutā Rīga – Ērgļi pasažieru pārvadājumi no 2008. gada 1. janvāra ir pārtraukti. Lēmumu par pasažieru vilcienu kustības atjaunošanu šajā maršrutā varēs pieņemt pēc pasažieru pārvadājumu ekonomiskā pamatojuma izvērtēšanas.

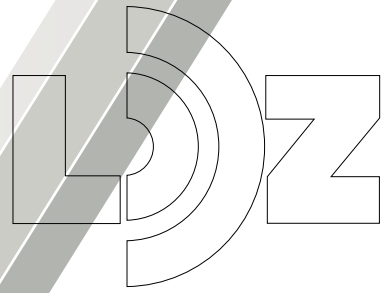
Pārvadāto pasažieru skaits akciju sabiedrībā *Pasažieru vilciens* 2005. – 2007. g. (tūkst.)

	2005	2006	2007
Elektrovilcienos	22547	23880	23930
Dīzeļvilcienos	2965	3085	3065

2007. gadā akciju sabiedrība *Pasažieru vilciens* veica vairākus būtiskus pasažieru apkalpošanas uzlabošanas pasākumus:

- Eiropas Reģionālās attīstības fonda Nacionālās programmas *Rīgas pilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu attīstība no 2005. līdz 2013. gadam* ietvaros līdz 2007. gadam ekspluatācijā tika nodoti 12 vagoni jeb 3 četrvagonu elektrovilcieni. Pavisam 2007. gadā modernizēti 33 vagoni jeb 7 četrvagonu elektrovilcieni. Projektā *Esošo elektrovilcienu modernizācija* paredzēts līdz 2008. gadam modernizēt 68 elektrovilcienu vagonus par 13,7 milj. latu. Daļa finansējuma tiks saņemta no Eiropas Reģionālās attīstības fonda. Modernizētajos elektrovilcienos ir lielāks komforts un drošība pasažieriem, kā arī radīta mūsdienīga darba vide vilciena mašīnista kabinē.
- 2007. gadā tika uzsākts arī ERAF finansēts elektrovilcienu galvasvagonu modernizācijas projekts, ko veica akciju sabiedrība *VRC Zaslauks*.
- Par akciju sabiedrības *Pasažieru vilciens* līdzekļiem veikta dīzeļvilcienu vagonu rekonstrukcija 1 378 940 latu apjomā un elektrovilcienu vagonu rekonstrukcija 4 630 490 Ls apjomā.
- 2007. gada 24. maijā no Rīgas ceļā uz Rēzekni devās paaugstināta komforta dīzeļvilciens, kura maršruts kopš 27. maija ir Liepāja – Rīga – Rēzekne un Rēzekne – Rīga – Liepāja. Vilcienā ir 210 sēdvietu, vagonos ir televizori un kafijautomāti. Vilciens brauc ekspreša režīmā, tādēļ braucienā pavadītais laiks ir īsāks nekā parastajos vilcienos.
- Turpinājās darbs pie otra nozīmīga Eiropas Reģionālās attīstības fonda Nacionālās programmas projekta *Jaunu vilcienu iegādes priekšizpēte*. Šī projekta mērķis ir izstrādāt jaunu elektrovilcienu un dīzeļvilcienu ritošā sastāva ieviešanas stratēģiju, ņemot vērā visus nepieciešamos uzturēšanas, ekspluatācijas, infrastruktūras, drošības, vides un sabiedrības prasību aspektus, kā arī kustības grafika iespējamās optimizācijas analīzi.
- Tika panākta vienošanās ar Rīgas Domi par pašvaldības pasūtījumu pasažieru pārvadājumiem Rīgas pilsētas teritorijā.

2007. gadā pārvadāto pasažieru skaits turpināja palielināties – tas bija 27,430 milj. pasažieru.



L A T V I J A S D Z E L Z C E Ļ Š



Starptautiskie pasažieru pārvadājumi

Latvijā starptautiskos pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu nodrošina LDz kopā ar akciju sabiedrību Starptautiskie pasažieru pārvadājumi un sadarbības partneris SIA L-Ekspressis.



2007. gadā starptautiskos pasažieru pārvadājumus raksturo šādi rādītāji:

- pārvadāti 0,388 milj. pasažieru;
- pārvadāto pasažieru skaits, salīdzinot ar 2006. gadu, ir samazinājies par 3%;
- pasažieru apgrozījums ir 93,7 milj. pasažierkilometri;
- salīdzinot ar 2006. gadu, pasažieru apgrozījums ir samazinājies par 5,4%.

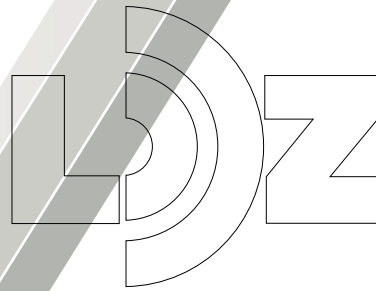
Starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem tiek izmantoti seši Latvijas dzelzceļā formēti pasažieru vilcieni. Maršrutā Rīga – Maskava kursēja divi vilcieni, maršrutā Rīga – Sanktpēterburga, Rīga – Gomeļa, Rīga – Truskaveca un Rīga – Simferopole (vasarā) kursēja pa vienam vilcienam. Taču 2007. – 2008. gada vilcienu kustības grafikā (no 2007. gada 27. maija) vilciens Rīga – Gomeļa netika norīkots. Transītmarsrutā Viļņa – Sanktpēterburga, šķērsojot Latvijas teritoriju, kursēja Lietuvas dzelzceļā formēts pasažieru vilciens.

2007. gadā, braucienam pa Latvijas teritoriju, starptautiskos pasažieru vilcienus izmantoja 0,048 milj. Latvijas iedzīvotāju un viesu, kas ir par 11052 pasažieriem jeb 18,7% mazāk nekā 2006. gadā. Pasažieru apgrozījums iekšzemes satiksmē pārskata periodā bija 10,7 milj. pasažierkilometri. (2006. gadā bija 13,2 milj. pasažierkilometri, kas ir par 18,9% mazāk nekā iepriekšējā gadā).

Vidējais brauciena attālums starptautiskajos pasažieru vilcienos pa Latvijas teritoriju, salīdzinājumā ar 2006. gadu, ir samazinājies par 5,0 km un tas bija 239,5 km.

Starptautiskie pasažieru pārvadājumi 2005. – 2007. gads

Pārvadāto pasažieru skaits (tūkst. cilvēki)	2005. g.	2006. g.	2007. g.	2007. g. % pret	
				2006. g.	2005. g.
kopā	378	400	388	97,0	102,6
no tā					
no Latvijas izbraukušo pasažieru skaits	170	177	165	93,2	97,1
Latvijā iebraukušo pasažieru skaits	176	186	173	93,0	98,3
transīts	32	37	50	135,1	156,3



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



Infrastruktūras attīstība

LDz Tehniskās vadības direkcija atbild par vilcienu kustības organizāciju, par dzelzceļa infrastruktūru, tai skaitā sliežu ceļu, inženierbūvju, vilcienu kustības vadības sistēmu, dzelzceļa telekomunikāciju tīkla, radiosakaru, elektroapgādes un kontakttīkla un citu iekārtu uzturēšanu saskaņā ar dzelzceļa Tehniskās ekspluatācijas noteikumiem.

Tehniskās vadības direkcija atbild arī par LDz nekustamo īpašumu un infrastruktūras attīstību.

Galvenie ekspluatācijas ceļi ir 2166,2 km garumā

Dzelzceļa infrastruktūras kompleksa pamatobjektu saraksts

Nr. p.k	Pamatobjektu nosaukums	Mērvienība	Kopā
1.	Sliežu ceļu izvērstais garums, t.sk.: galvenie staciju pievedceļi	km	3586,2
		km	2567,0
		km	830,8
		km	188,4
2.	Pārmiju pārvedas	komplekti	3113
3.	Inženiertehniskās būves: tilti un caurtekas	gab.	591
		gab.	981
4.	Pārbrauktuves	pārbr.	541
5.	Vilcienu kustības vadības sistēma: - automātiskā bloķēšana - pusautomātiskā bloķēšana - staciju elektriskā centralizācija	km	1063,7
		km	837,7
		stacija	163
6.	Maģistrālie sakaru kabeli	km	3145,5
7.	Radiosakari	km	1870,2
8.	6, 10 kV augstsprieguma elektrotīklu līnijas	km	1401,0
9.	Kontakttīkli	km	257,4

Dzelzceļa infrastruktūru apkalpo 6 struktūrvienības: 3 ceļu distances un 3 signalizācijas un sakaru (elektrotehniskās) distances.

Tehniskās vadības direkcijas un tās struktūrvienību galvenie uzdevumi 2007. gadā bija:

- LDz infrastruktūras uzturēšana labā tehniskā stāvoklī, lai nodrošinātu drošu vilcienu kustību ar noteiktajiem ātrumiem;
- uzturēšanas tehnoloģijas pilnveidošana;
- precīza un skrupuloza investīciju plānošana apstākļos, kad valsts budžeta līdzekļi infrastruktūrai netiek paredzēti;

- jaunāko tehnoloģisko sasniegumu apgūšana un ieviešana;
- investīciju apgūšanas tehnoloģiju visefektīvākā nodrošināšana.

2007. gadā tika veikti šādi rekonstrukcijas (modernizācijas), renovācijas (kapitālais remonta) un uzturēšanas darbi:

– rekonstrukcija (modernizācija):

- Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridorā ritošā sastāva sakarsušo bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija – 1847 tūkst. latu;
 - Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridorā vilcienu kustības vadības automātisko sistēmu modernizācija – 426,3 tūkst. latu;
 - Pārmiju pārvedu un ALSN sistēmas modernizācija sakarā ar vilcienu kustības vadības automātisko sistēmu modernizāciju – 152,1 tūkst. latu;
 - Sliežu ceļu rekonstrukcija 5 km garumā – 3695,4 tūkst. latu;
 - Elektrifikācijas ierīču modernizācija – 462,5 tūkst. latu;
 - Dzelzceļa tilta pār Daugavu Rīgā izgaismošana – 340,0 tūkst. latu;
 - Daugavpils stacijas pasažieru D parka modernizācija – 325,5 tūkst. latu;
 - Uzkalna palēninātāju modernizācija Daugavpils stacijā – 159,5 tūkst. latu.
- ### – renovācija (kapitālais remonts):
- Sliežu ceļa B tipa kapitālais remonts 15,2 km garumā – 1360,6 tūkst. latu;
 - 140 komplektu pārmiju pārvedu nomaiņa – 6562,1 tūkst. latu;
 - Inženiertehnisko būvju un zemes klātnes remonts – 25,1 tūkst. latu;
 - Bojāto garsliežu nomaiņa I kategorijas ceļos 12,9 km garumā – 838,0 tūkst. latu.



– uzturēšana:

- Sliežu ceļa kārtējais remonts 42,4 km garumā – 354,2 tūkst. latu;
- Veco sliežu nomaīņa pret jaunām sliedēm 1,7 km garumā – 106,4 tūkst. latu;
- Sliežu slipēšana – 226,3 tūkst. latu;
- Ceļu mašīnu remonts – 260,5 tūkst. latu;
- nomainīti 40318 koka gulšņi;
- SCB iekārtu kārtējais remonts – 331,0 tūkst. latu;
- Sakaru iekārtu kārtējais remonts – 104,0 tūkst. latu;
- Elektroapgādes iekārtu kārtējais remonts – 150,5 tūkst. latu.

Nozīmīgākie projekti infrastruktūras attīstībā un atjaunošanā 2007. gadā:

- turpinājās šādu projektu ieviešana:
- Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora sliežu ceļu rekonstrukcija;
- Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora pārmiju pārvedu nomaīņa;
- Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora ritošā sastāva sakarsušo bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija;
- Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora vilcienu kustības vadības automātisko sistēmu modernizācija.

Nozīmīgākie projekti 2008. gadā:

- Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora sliežu ceļu rekonstrukcija 105 km garumā – 28740 tūkst. latu;
- Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora 139 komplektu pārmiju pārvedu nomaīņa – 6838 tūkst. latu;
- Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridorā ritošā sastāva sakarsušo bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija – 545 tūkst. latu;
- Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora vilcienu kustības vadības automātisko sistēmu modernizācija – 208 tūkst. latu.



Satiksmes drošība

Satiksmes drošības jomā aizvien plašāk piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas par drošību Kopienas dzelzceļos.

Saskaņā ar Direktīvu 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpējo izmantojamību, 2007. gadā jau tika veikti pirmie pasākumi tehniskās specifikācijas izstrādē, bet atbilstoši Regulas Nr. 91/2003 un 1191/2003 un Direktīvas 2004/49/EC prasībām dzelzceļa satiksmes negadījumu pārskati tiek sniegti Centrālajai statistikas pārvaldei un Eiropas Dzelzceļu aģentūrai. Sadarbības jautājumi ar Eiropas Savienību tiek risināti ar LR Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas atbalstu.

LDz Tehniskās inspekcijas speciālisti turpināja sadarbību arī ar NVS un Baltijas valstu Dzelzceļu transporta padomi satiksmes drošību reglamentējošu dokumentu izstrādāšanā. Svarīgākie sagatavotie un apstiprinātie dokumenti ir *Lokomotīvu brigāžu sagatavošanas pamatprincipi darbam kaimiņvalstu dzelzceļu teritorijās* un *Tehnisko prasību pamatprincipi un kritēriji tehnisko līdzekļu izmantošanai 1520 mm telpā*.

LDz Tehniskā inspekcija, kā infrastruktūras pārvaldītāja sastāvdaļa, koordinēja pārvadātājiem dzelzceļa pārvadājumu drošības sertifikāta saņemšanai nepieciešamā atzinuma sagatavošanas darbu un kontrolēja tā nosacījumu izpildi.

2007. gada jūlijā tika pabeigta LDz reorganizācija. Galvenās prioritātes reorganizācijas laikā bija sekot reorganizācijas procesam, nepieļaut satiksmes drošības un darba aizsardzības līmeņa pasliktināšanos, kā arī saglabāt vienotu satiksmes drošības un darba aizsardzības sistēmu. Darbam jaunajos apstākļos, kad LDz kļuva par koncernu, struktūrvienībās un atkarīgajās sabiedrībās tika izstrādātas un ieviestas jaunas satiksmes drošības uzraudzības un darba aizsardzības vadības sistēmas, kurās ietverti pasākumi regulārām dzelzceļa speciālistu apmācībām un kvalifikācijas paaugstināšanai, jo dzelzceļā, tāpat kā citās transporta nozarēs, satiksmes drošības nodrošināšana ir stipri atkarīga no cilvēciskā faktora. Lai gan kravu pārvadājumu apjoms ir palielinājies, LDz satiksmes drošības pārkāpumu skaits, salīdzinot ar 2006. gadu, ir samazinājies.

LDz koncerna jaunās darba aizsardzības politikas mērķis ir veicināt drošas un veselībai nekaitīgas darba vides izveidošanu un uzturēšanu, nelaimes gadījumu un arodsaslimšanu novēršanu. Uzņēmumā veiktas darba vietu pārbaudes, darba vides faktoru identificēšana un risku novērtēšana. Riski vērtēti pēc 5 ballu novērtējuma metodes, tādējādi efektīvāk ļaujot noteikt prioritātes un plānot preventīvos pasākumus darba vides un darba drošības uzlabošanā koncernā.





LATVIJAS DZELZCEĻŠ



Nekustamo īpašumu uzturēšana un attīstība

Tehniskās vadības direkcijas Tehniskās ekspluatācijas daļa remontdarbus objektos organizēja saskaņā ar LDz 2007. gada budžetu.



Kapitālais remonts tika veikts šādos objektos:

1. Saskaņā ar tehnisko projektu *Jelgavas stacijas ēkas kapitālais remonts* turpinājās Jelgavas stacijas ēkas kapitālais remonts – kāpņu, lieveņu un iekšējo inženierkomunikāciju remonts, kā arī arhīva telpu remonts otrajā stāvā (darbi veikti 0, 140 milj. latu apjomā bez PVN).
2. Tika veikta Zaslauka stacijas katlumājas gazifikācija, tajā skaitā tehniskā projekta izstrāde, ārējā un iekšējā gāzesvada izbūve un katlumājas tehnoloģisko iekārtu montāža (0, 240 milj. latu bez PVN).
3. Rīgas pasažieru stacijas telpās un uz peroniem tika uzstādītas videonovērošanas sistēmas (0, 480 milj. latu bez PVN).

Objektu kārtējam remontam tika iedalīti 1,695 milj. latu bez PVN.

Reģionālajā apsaimniekošanas iecirknī apgūti 1,195 milj. latu. Galvenā prioritāte bija dzelzceļa infrastruktūras objektu remonts, kā arī dzelzceļa darbinieku sadzīves un darba apstākļu uzlabošana. Nozīmīgākie remonta darbi paveikti:

- Torņakalna stacijas MRC posteņa ēkā;
- MRC posteņi Rīgā, Rusiņa ielā 2;
- Valmieras stacijas ēkā;
- Šķirotavas stacijas J parka MRC posteņi;
- Vecumnieku stacijas ēkā;
- Jelgavas stacijas MRC posteņi.

Galvototies apkures sezonai, tika modernizēti siltummezgli Lāčupes stacijas DC posteņi, Zemitāna stacijas ēkā un Liepājas stacijā, bet Jelgavā, Pasta ielā 56 saremontēja siltumtrasi. Avārijas stāvoklī esošos logu blokus nomainīja Kandavas un Zvāres stacijas ēkā. Lielus

līdzekļus ieguldīja, lai uzlabotu objektu tehnisko stāvokli. Ķeguma, Dzintaru stacijas ēkā un Ventspilī, Naftas stacijas ēkā veica ūdensvada un kanalizācijas remontu. Jumta segumu nomainīja Jumpravas pieturas punkta, Lilastes, Ķeguma, Vangažu un Skrundas stacijas ēkai. Ugunsdrošības signalizāciju ierīkoja Bolderājas un Lāčupes stacijas ēkā. Lai uzlabotu pasažieru ērtības un novērstu negabarītu, remontu veica Jaunolaines un Baložu pieturas punkta peroniem. Saskaņā ar akciju sabiedrības *Pasažieru vilciens* pieprasījumu, pagarināja peronus Saulkalnes un Ikšķiles pieturas punktā. Pilnībā izremontēja Ikšķiles pieturas punkta ēku: fasādi, nomainīja jumta segumu un veica iekštelpu pārplānošanu un remontu 0, 49 milj. latu apjomā. Pēc ļaunprātīgas dedzināšanas atjaunoja Atgāzenes pieturas punktu.

Nekustamā īpašuma reģistrācija

2007. gadā Nekustamā īpašuma reģistrācijas daļa sadarbībā ar Valsts zemes dienestu un pašvaldībām turpināja skaidrot LDz valdījumā esošā nekustamā īpašuma (zeme, ēkas) sastāvu, organizēja īpašuma uzmērīšanu un reģistrāciju Nekustamā īpašuma valsts kadastra Informācijas sistēmā (kadastrā) un īpašuma tiesību nostiprināšanu Zemesgrāmatā. Ne mazāk svarīgs uzdevums ikdienā ir nodrošināt LDz struktūrvienības ar nepieciešamo informāciju par jebkuru LDz nekustamo īpašumu un ar atbilstošu kartogrāfisko informāciju. Vēl līdz šim laikam kadastrā reģistrētā informācija par dzelzceļa īpašumu ir nepilnīga un pretrunīga. Izdarīt izmaiņas tajā var tikai saskaņā ar LR normatīvo aktu prasībām. Īpašuma tiesību sakārtošana, neskatoties uz vairākkārtēju valdības izteikto priekšlikumu šo procesu vienkāršot, līdz šim nav paātrinājusies, bet kļuvusi vēl komplicētāka un dārgāka.

Zemes īpašuma tiesību sakārtošanas gaita

LDz Nekustamā īpašuma informācijas sistēmas (NĪS) dati 2008. gada 1. janvārī

Piekritība	Skaits pēc NĪS datiem	Platība pēc kadastra datiem ha	Uzmērīts skaits	Uzmērīta platība ha	Zemesgrāmatā reģ. zemes vienību skaits	Zemesgrāmatā reģ. platība ha
Satiksmes ministrija	1220	15600	69	886	62	633,4807
LDz	11	1,761	11	1,761	11	1,761



L A T V I J A S D Z E L Z C E Ļ Š

Būvju īpašuma tiesību sakārtošanas gaita

LDz Nekustamā īpašuma informācijas sistēmas (NĪIS) dati 2008. gada 1. janvārī

Piekritība	Kadastrā reģistrēto ēku skaits	Bilancē esošo ēku skaits	Zemesgrāmatā reģistrēto ēku skaits
LDz	898	1998	143

Nekustamā īpašuma reģistrācijas daļa kontrolē pašvaldību noteiktā nekustamā īpašuma nodokļa lieluma pamatotību, veic maksājumu uzskaiti. Pakāpeniski NĪIS datu bāzē tiek transformēta SAP datu bāzē esošā informācija. LDz informācija par nekustamo īpašumu jau tiek uzturēta saskaņā ar Kadastra likumā norādīto, līdz ar to informāciju par nekustamo īpašumu var operatīvi sagatavot un iesniegt Satiksmes ministrijai vai citām valdības norādītajām institūcijām pēc to pieprasījuma. Paralēli datorizētajai datu bāzei – dati tiek arhivēti, ietverot arhivēto nekustamā īpašuma apliecinošo tiesisko un tehnisko oriģināldokumentāciju attiecīgajai Nekustamā īpašuma valsts kadastra Informācijas sistēmā reģistrētajai zemes vienībai.

Lai atvieglotu zemes un ēku īpašuma tiesību sakārtošanas procesu, Nekustamā īpašuma reģistrācijas daļas Karšu

nodaļā, sadarbībā ar Satiksmes ministriju, Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūru, pašvaldībām un mērniecības uzņēmumiem, ir izveidota un tiek pastāvīgi papildināta apjomīga datu bāze. LDz struktūrvienībām par publiskās lietošanas dzelzceļa zemes nodalījuma joslu un tai piegulošo teritoriju ir pieejama Nekustamā īpašuma valsts kadastra karte, valsts topogrāfiskās pamatkartes M 1: 50 000; 1: 10 000, atsevišķās teritorijās esošie topogrāfiskie plāni M 1:2000 un mērogā 1: 500, kā arī ortofoto. Kartogrāfisko informāciju izmanto ne vien nekustamā īpašuma pārvaldībai, bet arī sliežu ceļu un citas dzelzceļa infrastruktūras celtniecības plānošanai un projektēšanai. Sadarbībā ar Rīgas signalizācijas un sakaru distanci Rīgas pilsētas teritorijā ir sāka elektrisko un sakaru kabeļu izvietojuma informācijas sakārtošana, iekļaujoties veidojamajā vienotajā valsts kartogrāfiskajā sistēmā. Karšu nodaļas uzdevums ir arī nodrošināt Latvijas koordinātu sistēmā (LKS 92) esošo datu sasaisti ar dzelzceļa iekšējās sistēmas ceļa piketāžas datiem un nodrošināt aktuālu ortofoto (aerofoto informācija) ar mēroga 1: 2000 noteiktību par visu publiskās lietošanas dzelzceļa zemes nodalījuma joslu un tai piegulošo dzelzceļa ekspluatācijas aizsargjoslu. Plašas kartogrāfiskās informācijas pieejamība būtiski paātrinās zemes īpašuma tiesību sakārtošanu un atvieglos zemes pārvaldību ikdienā.



Starptautiskā sadarbība

Starptautiskās sadarbības jomā mūsu uzņēmumam ir dubulta atbildība. Raugoties kartē, no vienas puses, esam ES ietekmē, kas nozīmē, ka mums ir jāievēro tās likumi un direktīvas, lai gan dzelzceļa sliežu platums lielākajā daļā ES valstu ir 1435 mm; no otras puses – gan vēsturiski, gan tehnoloģiski esam saistīti ar 1520 mm dzelzceļu. Starptautiskajā sadarbībā šodien mūsu uzdevums ir ne tikai saglabāt labas kaimiņattiecības ar partneriem gan austrumos, gan rietumos, bet arī turpināt abu sliežu platumu dzelzceļu savstarpējās savietojamības darbu, kā arī strādāt tā, lai LDz tranzītkoridors tiktu iezīmēts ES dzelzceļu kartē.

Līdzdalība starptautiskajās organizācijās

Kopš 1992. gada LDz aktīvi piedalās Dzelzceļu sadarbības organizācijas (OSŽD) darbā, kurā ir pārstāvētas 27 valstis. Papildu tām šajā organizācijā novērotāja statusā darbojas arī vairāki dzelzceļi un uzņēmumi. Kopš 1992. gada LDz piedalās Dzelzceļa transporta padomes darbā novērotāja statusā, bet kopš 1996. gadā ir šīs padomes asociētā dalībniece. Šis statuss dzelzceļam dod lielākas tiesības un iespējas ietekmēt lēmumus, bet neierobežo rīcības brīvību pieņemto lēmumu izpildē. Kopš 2000. gada mūsu uzņēmums pastāvīga dalībnieka statusā ir uzņēmis starptautiskajā Transsibirijas pārvadājumu koordinācijas padomē, un tās ietvaros aktīvi sadarbojas ar vairāk nekā 40 dzelzceļu administrācijām, kuģniecībām, ostām, kā arī kravu operatoru un ekspeditoru organizācijām. Dalībnieku skaits šajā padomē palielinās ik gadu, un tas liecina par tās lielo ietekmi tranzītpārvadājumos. Kopš 1992. gada LDz ir aktīvs Starptautiskās Dzelzceļu savienības (UIC) biedrs. Šīs starptautiskās organizācijas galvenā mītne atrodas Parīzē. Statistikas dati, kas tika apkopoti 2007. gada beigās, liecina, ka UIC apvieno piecu pasaules kontinentu vairāk nekā 160 dzelzceļa administrācijas un uzņēmumus. LDz pārstāvji regulāri piedalās UIC asamblejās, konferencēs un dažādu darba grupu sēdēs.

Lai veicinātu ciešāku sadarbību ar Eiropas Savienības valstu dzelzceļiem, 2003. gadā LDz iestājās Eiropas dzelzceļu un infrastruktūras uzņēmumu kopienā (CER), kuras mītne atrodas Briselē. Pārskata periodā mūsu pārstāvji piedalījās dažādos CER pasākumos, to skaitā Ģenerālo asambleju darbā. Notikušas arī vairākas mūsu uzņēmuma vadības un speciālistu tikšanās ar CER vadību Rīgā, Briselē, Parīzē un Berlīnē.

Kopš 2000. gada esam Starptautiskās dzelzceļa transporta komitejas (CIT) dalībnieks. CIT apvieno vairāk nekā 300 ar dzelzceļa transportu saistītu struktūru, starp kurām ir dzelzceļa uzņēmumi, infrastruktūras operatori, kuģniecības, kā arī autotransporta uzņēmumi valstīs, kur lieto COTIF (Nolīgumu par starptautisko dzelzceļa satiksmi).

Lai veiksmīgāk risinātu drošības jautājumus dzelzceļa pārvadājumu jomā, izmantojot Eiropas pieredzi, 1999. gada septembrī LDz tika uzņemts Starptautiskajā dzelzceļu policijas un drošības dienestu sadarbības organizācijā (COLPOFER). Vadošie LDz partneri starptautiskās sadarbības jomā ir Krievijas Federācijas, Baltkrievijas, Lietuvas, Igaunijas, Ukrainas, Kazahstānas, Vācijas un Polijas dzelzceļu administrācijas.

Starptautiskā sadarbība austrumu virzienā

Mūsu speciālisti aktīvi piedalās Dzelzceļu sadarbības organizācijas (OSŽD) piecās komisijās un divās pastāvīgajās darba grupās. Salīdzinot ar iepriekšējo gadu, 2007. gadā būtiski palielinājās aktivitāte Pasažieru pārvadājumu komisijas un Kodēšanas un informātikas pastāvīgās darba grupas darbā. LDz aktīvi piedalījās OSŽD struktūras reorganizācijas izpētē un OSŽD pamatdokumentu revīzijas darbā. Mūsu uzņēmums ir vadošais izpildītājs OSŽD komisiju un darba grupu darbā astoņās tēmās.

2007. gadā OSŽD ietvaros LDz Latvijā organizēja darba grupas sanākumi par OSŽD normatīvo aktu izstrādi, ekspertu sanākumi parrītošā sastāva gabarītiem un pagaidu



darba grupas sanāksmi Nolīguma par starptautisko kravu satiksmi (SMGS) revīzijas jautājumos.

2007. gadā LDz vadība un speciālisti piedalījās Dzelzceļa transporta padomes 45. sēdē Maskavā, 46. sēdē Astanā un 47. sēdē Baku. Šajās sēdēs tika pieņemti lēmumi par būtiskākajiem organizācijas darbības un attīstības jautājumiem. Šo sēžu starplaikā mūsu speciālisti piedalījās dažādu komisiju un darba grupu darbā. 2007. gadā šīs organizācijas ietvaros Latvijā tika organizēta pastāvīgās darba grupas sanāksme par klasifikācijas un kodēšanas jautājumiem.

2007. gada novembrī Šveicē notika Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes plenārsēde, kurā piedalījās arī meitasuzņēmuma SIA LDz Cargo pārstāvji.

2007. gadā esam vairākkārt piedalījušies pieredzes apmaiņā ar Gruzijas, Kazahstānas un Azerbaidžānas dzelzceļiem par dzelzceļa speciālistiem restrukturizācijas jautājumiem. Pārskata gadā sakarā ar LDz struktūras izmaiņām (jaunu meitasuzņēmumu dibināšana) tika

harmonizēts un pilnveidots koncerna darbs sadarbībā ar starptautiskajām dzelzceļa organizācijām un ārvalstu dzelzceļiem.

2007. gada septembrī sākās starptautiskā reģionālā dzelzceļa foruma *Stratēģiskā partnerība 1520* sagatavošanas darbs, kas noritēja 2008. gada februārī Rīgā. Ņemot vērā, ka šajā forumā piedalījās NVS, Baltijas valstu, Polijas un Somijas dzelzceļa vadītāji, tas ir apliecinājums faktam, ka mūsu uzņēmums iegūst arvien lielāku starptautisko atzinību.

Starptautiskā sadarbība rietumu virzienā

2007. gadā LDz pārstāvji regulāri piedalījās UIC ģenerālajās asamblejās, konferencēs un asamblejās, kas saistītas ar personāla vadību un vides aizsardzību. Tieši ekoloģiskajiem un vides aizsardzības aspektiem šī organizācija ir devusi vislielāko ieguldījumu.

Pārskata periodā LDz speciālisti piedalījās Eiropas dzelzceļu un infrastruktūras uzņēmumu kopienas ģenerālās asamblejas darbā, dažādās darba grupās, kas saistītas ar infrastruktūras, ekonomikas un muitas jautājumiem.

Lai ES nodrošinātu vienotu dzelzceļa pārvadājumu sistēmu un savietojamību starp dažādām dalībvalstīm, dzelzceļu tehniskās harmonizācijas jautājums tiek skatīts likumdošanas līmenī. Ņemot vērā, ka Latvija ir ES dalībvalsts un tai ir jāpilda pieņemtās direktīvas, aktuāla kļūst problēma par Eiropas 1435 mm un mūsu 1520 mm dzelzceļu sistēmu savstarpējo savietojamību. Šā iemesla dēļ mūsu speciālisti aktīvi piedalās vairākās izveidotajās CER darba grupās, sadarbojas ar Eiropas dzelzceļa aģentūru, OSŽD un UIC, kā arī piedalāmies kopīgās tikšanās ar to valstu dzelzceļu administrāciju speciālistiem, kuri strādā 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa telpā.

Jau vairākus gadus tiek organizētas Baltijas valstu dzelzceļu ģenerāldirektoru sanāksmes, kurās apspriež daudz aktuālu sadarbības jautājumu. 2007. gada martā šāda sanāksme notika Rīgā.

Lai piedalītos lietišķās pārrunās, starptautiskās konferencēs un semināros, izstādēs, darba grupu sēdēs, kongresos, 2007. gadā 360 uzņēmuma darbinieku brauca dienesta komandējumos uz 39 valstīm (2006. gadā 299 darbinieki atradās dienesta komandējumos 34 pasaules valstīs).

Tāpat svarīgs starptautiskās sadarbības virziens ir speciālistu piedalīšanās daudzās starptautiskās transporta izstādēs un konferencēs Maskavā, Sanktpēterburgā, Viļņā, Astanā, Berlīnē, Minhenē, Parīzē, Romā un Stokholmā. Savukārt par tām daudzām starptautiska mēroga sanāksmēm, kas tikušas rīkotas Rīgā ir saņemtas atzinīgas atsauksmes, piemēram, no CER.





LATVIJAS DZELZCEĻŠ



Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejs

Dzelzceļa transports Latvijas teritorijā kalpo sabiedrības interesēm jau 147 gadus. Tas attīstās līdzī laikmetam, veidojot plašu kultūras mantojuma krātuvi.

1991. gadā Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejs sāka mērķtiecīgu dzelzceļa vēstures saglabāšanu, pētniecību un eksponēšanu. Gadu gaitā cits pēc cita lēnām vien tiek atsegta kārtējā vēstures lappuse, veidojot stāstu par dzelzceļu attīstību Latvijā.

Muzeja krājums

Muzeja krājuma komplektāciju, uzturēšanu un saglabāšanu veic divi krājuma glabātāji un restaurators. Krājums tiek papildināts galvenokārt saņemot priekšmetus un dokumentus no privātpersonām, valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* struktūrvienībām, kā arī no dzelzceļa transporta nozares interesentiem. 2007. gada laikā tika iegūti 484 priekšmeti, kas deva iespēju plašāk izziņāt vairākas maz pētītas tēmas, piemēram, Dzelzceļu aizsargu pulks, Dzelzceļnieku biedrība, personālijas, kā arī papildināt informāciju par dzelzceļa ritekļu un līniju vēsturi. Īpašs ieguvums muzejam ir 600 mm L platuma MI sērijas lokomotīves pārņemšana no Rīgas depo Jelgavas ceļa, kur tā ilgstoši tika glabāta nepiemērotos apstākļos. Lokomotīves nodošana muzejam gada nogalē bija muzeja neatlaidīga un veiksmīga darba rezultāts kopā ar LDZ jauno meitasuzņēmumu *SIA LDZ ritošā sastāva serviss*. Muzeja krājuma darba uzlabošanai 2007. gadā tika algots darbinieks, kas beidza esošās foto un pastkaršu kolekcijas digitalizāciju un sāka dokumentu un iespieddarbu digitalizāciju. Šis darbs uzlabos krājuma pieejamību un saglabātību.

2007. gadā muzejs veiksmīgi turpināja darbu ar Ritošā sastāva kolekciju, veicot gan tās priekšmetu izpēti, gan papildinot kolekciju, gan sekmīgi restaurējot vairākus ritekļus. 2007. gadā restaurācijas darbus pabeidza manevru dīzeļlokomotīvēm TGM 3^b – 2804 un TGM 1 – 532, kā arī motorvilcējam M₂15 – 885. 1930. gadu bagāžas vagonam beidza koka daļu restaurāciju. 20. septembrī, pēc restaurācijas, izmēģinājuma braucienā pa muzeja sliežu ceļiem devās motordrezīna TD 5.

Restaurācijas darbiem ir rasti jauni sadarbības partneri, ārpus dzelzceļa remonta uzņēmumiem, kas restaurāciju var veikt kvalitatīvāk, atbilstoši muzeja izvirzītajām prasībām, lai nodrošinātu vēsturiskumu un iespējami ilgāku priekšmeta saglabātību. Visu restaurācijas darbu tehnisko uzdevumu sastādīšanu, uzraudzību veic muzeja restauratore sadarbībā ar vecāko speciālistu. Darbā tiek iesaistīti Latvijas Dzelzceļnieku biedrības biedri un citi dzelzceļa entuziasti.

Muzeja ekspozīcija un izstādes

Sadarbībā ar SIA *Hes* muzeja darbinieki beidza pastāvīgās ekspozīcijas *Latvijas dzelzceļu ritošais sastāvs 1860. – 1940. g.* I daļas struktūrplāna un dizaina risinājuma izveidošanu. Darba process bija ilgstošāks nekā plānots, tomēr sasniegtais rezultāts apmierina gan muzeja speciālistus, gan mākslinieku, jo izmantoti pēc iespējas muzeja krājumā pieejamie un dzelzceļa entuziastu rīcībā esošie materiāli, priekšmeti, dokumenti, attēli. Gada nogalē sāka materiālu sagatavošana un apstrāde ekspozīcijas iekārtošanai. Izveidota tvaika lokomotīves uzbūvi un darbības principus skaidrojoša animācija.

Lai parādītu muzeja krājuma attīstības dinamiku un daudzveidību 30. augustā, muzeja dzimšanas dienā, tika atklāta izstāde *Dzelzceļa muzeja jauniegvumi 2002. – 2007.* Izstādes tematiskais dalījums plaši atspoguļo tādas tēmas, kā Dzelzceļa personāls, cilvēku likteņi, sabiedriskā dzīve, dzelzceļa uzņēmumi, stacijas un dzelzceļa tīkla kartes kā vēstures avots. Jūrmalā, Aspazijas mājā, izmantojot muzeja informatīvo materiālu un krājuma priekšmetus, tika izveidota izstāde par līnijas Rīga – Tukums 130 gadu jubileju.

Muzeja pētnieciskais darbs un sabiedriskās aktivitātes

Pētnieciskā darba galvenā tēma ir ritekļu vēsture, jo tās mērķis ir izveidot pamatekspozīciju, apsekot un iepazīties ar pašlaik pieejamiem materiāliem, kas atrodas Latvijas un Baltijas uzņēmumos, arhīvos un bibliotēkās. Otra svarīga pētniecības tēma ir dzelzceļa politika, notikumi XX gadsimta 20. un 30. gados, dzelzceļa uzņēmuma personāls. Ar pētniecības darbu muzejā nodarbojas divi darbinieki. Tas nosaka pētnieciskā darba nelielu apjomu.

Muzeja apmeklētībā ir vērojama zināma stabilitāte, kas norāda uz muzeja sekmīgu publicitāti un sabiedrības interesi par dzelzceļa nozares vēsturi. Apmeklētāju skaits nav strauji pieaudzis, bet saglabāties iepriekšējā gada līmeni. 2007. gadā muzeju apmeklēja 9514 cilvēku. Pieaudzis tūristu skaits muzejā, un vērojama tendence, ka kādas skolas vienas klases audzēkņu muzeja apmeklējums ir devis ierosmi to apmeklēt šīs pašas skolas citu klašu audzēkņiem. Zināmas problēmas apmeklētībā ir Jelgavas filiāles ekspozīcijā, kur muzeja ieejas biļetes maksas palielinājums ir ietekmējis skolēnu izvēli muzeju skatīt bez gida vai atteikties no apmeklējuma. Gada apmeklētākais notikums bija starptautiskā akcija *Muzeju nakts*, kuras laikā muzejs aicināja tuvāk iepazīt 8 ritekļu dzīves un darba stāstu, ļaujot cilvēkiem iekāpt lokomotīvu kabīnēs un mašintelpās, uzkavēties elektriskā vilciena, cietumnieku vagona vai 1930. gadu vagona salonā, un visbeidzot mazākie apmeklētāji tika vizināti rokas drezīnā. Kopumā 19. maijā dažu stundu laikā muzeju apmeklēja 2505 cilvēki.



Gada laikā muzeja speciālisti sniedza dažāda veida konsultācijas skolēniem, studentiem, vēstures pētniekiem, masu saziņas līdzekļiem un citiem interesentiem, līdz ar to var uzskatīt, ka muzeju uztver un izmanto kā ticamas informācijas avotu.

Veiksmīgi attīstās sadarbība ar citām LDz struktūrām, kas atbild par uzņēmuma tēla veidošanu. Vairākas LDz struktūras izmanto muzeja krājumu un speciālistu konsultācijas. Muzejs tiek aktīvi iesaistīts uzņēmuma tēla, LDz zīmola veidošanā. Muzejā gada laikā tika rīkoti vairāki nozīmīgi pasākumi – LDz dibināšanas gadadienas svinības, jaunās sliežu ceļu remonta tehnikas prezentācija, Dzelzceļa arodbiedrības 75. gadadiena, koncerta komunikatoru seminārs.

Muzeja kolektīvs, redzesloka paplašināšanai, gada nogalē Lietuvā apmeklēja Aukštaitijas šaursliežu muzejdzelzceļu, kur devās izbraukumā ar dīzeļlokomotīves TU-2 vadītu I klases vagonu no Panevežes uz oktobri pēc restaurācijas atklāto Surdegis staciju.

Muzejs turpina savas telpas izmantot par dažāda rakstura notikumu norises vietu, tādējādi nostiprinot sevi kā aktīvu kultūras dzīves dalībnieku un saņemot papildus līdzekļus, kas tiek izmantoti muzeja darbības labākai nodrošināšanai. Gada laikā muzejā rīkoto pasākumu skaits ir palielinājies un nav zaudējis savu daudzveidību. Tur ir organizētas mākslas izstādes, notikuši koncerti, teātra izrādes, prezentācijas, semināri un atpūtas pasākumi.

Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" atbalstītie projekti 2007.gadā



- 1 / Latvijas Audžuģimeņu biedrība
- 2 / Raudas speciālā internātpamatskola
- 3 / Medumu speciālā internātpamatskola
- 4 / Irlavas bērnu nams
- 5 / Biedrība "Latvijas Bērniem ar Kustību traucējumiem"
- 6 / ASF "Bērnu veselība mūsu nākotne"
- 7 / Latvijas Bērnu fonds
- 8 / Bāreņu biedrība "Saules bērni"
- 9 / Latvijas Bērnu bāreņu fonds
- 10 / Biedrība "Bērnu un jauniešu uzticības tālrunis"
- 11 / Invalīds Valdis Āboliņš
- 12 / Latvijas Ostereofleksoterapeitu asociācija
- 13 / Valsts asinsdonoru centra Latgales filiāle
- 14 / Rīgas invalīdu biedrība "Možums"



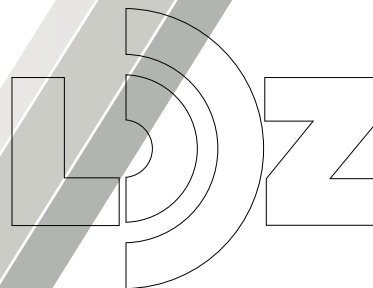


LATVIJAS DZELZCEĻŠ

- 15 / Inženiera Jāņa Lintera fonds
- 16 / Bauskas invalīdu biedrība
- 17 / Nedzirdīgo invalīdu atbalsta fonds "Klusums"
- 18 / Biedrība "Rīgas vēsturiskās mūzikas un dejas centrs"
- 19 / Biedrība "Kultūrizglītība un sports"
- 20 / LR Daugavpils domes Jaunatnes lietu nodaļa
- 21 / Valsts SIA "Latvijas Leļļu teātris"
- 22 / RTU Dzelzceļa transporta institūts
- 23 / Rīgas dzelzceļnieku skola
- 24 / Latgales Transporta un sakaru tehniskā skola
- 25 / Vidzemes augstskola
- 26 / Latvijas paukošanas federācija
- 27 / Latvijas Nedzirdīgo sporta federācija



Latvijas dzelzceļa līnijas



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



Finanšu pārskats

40	Neatkarīga revidenta ziņojums valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" akcionāram
41	Bilance uz 2007. gada 31. decembri
42	2007. gada peļņas vai zaudējumu aprēķins
43	Neatkarīgā revidenta ziņojums valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" akcionāram
44	Konsolidēta bilance uz 2007. gada 31. decembri
45	Konsolidēta 2007. gada peļņas vai zaudējumu aprēķins



**Neatkarīga revidenta ziņojums
VAS "Latvijas dzelzceļš" akcionāram**

Mēs esam veikuši VAS "Latvijas dzelzceļš" 2007. gada finanšu pārskata, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais finanšu pārskats, revīziju atbilstoši Starptautiskās Grāmatvežu federācijas izdotajiem Starptautiskajiem revīzijas standartiem. Mūsu 2008. gada 10. jūnijā ziņojumā mēs sniedzām neatkarīga revidenta ziņojumu bez iebildēm par pilna apjoma 2007. 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.

Komandītsabiedrība "S. Vilcānes audits"
Komerksabiedrības licence Nr. 88



Sandra Vilcāne
zvērināta revidente, sertifikāts Nr. 30
direktore

2008. gada 19. jūnijā, Rīga



Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" bilance uz 2007. gada 31.decembri (latos)

AKTĪVS	uz 31.12.2007.	uz 01.01.2007.
1.Ilgtermiņa ieguldījumi	233 985 214	216 955 603
1.1. Nemateriālie ieguldījumi	675 237	743 573
1.2. Pamatlīdzekļi	213 161 015	203 372 242
1.3. Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	20 148 962	12 839 788
2. Apgrozāmie līdzekļi	27 751 066	21 148 423
2.1. Krājumi	13 949 143	12 602 443
2.2. Debitori	12 777 249	6 779 279
2.3. Nauda	1 024 674	1 766 701
Bilance	261 736 280	238 104 026
PASĪVS		
1.Pašu kapitāls	128 380 360	108 253 020
1.1. Pamatkapitāls	90 168 321	90 168 321
1.2. Rezerves	17 794 514	16 179 938
1.3. Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa		830 000
1.4.Pārskata gada nesadalītā peļņa	20 417 525	1 074 761
2.Uzkrājumi	9 660 308	12 978 642
3.Kreditori	123 695 612	116 872 364
3.1. Ilgtermiņa kreditori	89 256 016	72 878 573
3.2. Īstermiņa kreditori	34 439 596	43 993 791
Bilance	261 736 280	238 104 026

Valdes priekšsēdētājs

Valdes loceklis, valdes priekšsēdētāja vietnieks

Valdes loceklis

Valdes loceklis

U. Magonis

U.Pētersons

A.Strakšas

A.Šteinbriks

Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš"

2007. gada peļņas vai zaudējumu aprēķins (latos)

(pēc apgrozījuma izmaksu metodes)

1.	Neto apgrozījums	178 616 238
2.	Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	(143 231 364)
3.	Bruto peļņa vai zaudējumi (no apgrozījuma)	35 384 874
4.	Administrācijas izmaksas	(16 760 694)
5.	Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi	29 721 640
6.	Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	(22 159 757)
7.	Ieņēmumi no vērtspapīriem un aizdevumiem, kas veidojuši ilgtermiņa ieguldījumus	906
8.	Pārējie procentu ieņēmumi u. tml. ieņēmumi	46 210
9.	Procentu maksājumi u. tml. izmaksas	(2 612 412)
10.	Peļņa vai zaudējumi pirms ārkārtas posteņiem un nodokļiem	23 620 767
11.	Ārkārtas ieņēmumi	3 211
12.	Ārkārtas izmaksas	(59)
13.	Peļņa vai zaudējumi pirms nodokļiem	23 623 919
14.	Uzņēmuma ienākuma nodoklis	(2 975 884)
15.	Atliktais uzņēmuma ienākuma nodoklis	(1 185)
16.	Pārējie nodokļi	(229 325)
17.	Pārskata perioda peļņa vai zaudējumi pēc nodokļiem	20 417 525

Valdes priekšsēdētājs

U. Magonis

Valdes loceklis, valdes priekšsēdētāja vietnieks

U. Pētersons

Valdes loceklis

A. Strakšas

Valdes loceklis

A. Šteinbriks

**Neatkarīga revidenta ziņojums
VAS "Latvijas dzelzceļš" akcionāram**

Mēs esam veikuši VAS "Latvijas dzelzceļš" 2007.gada konsolidētā finanšu pārskata, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats, revīziju atbilstoši Starptautiskās Grāmatvežu federācijas izdotajiem Starptautiskajiem revīzijas standartiem. Mūsu 2008. gada 19. jūnijā ziņojumā mēs sniedzām neatkarīga revidenta ziņojumu bez iebildēm par pilna apjoma 2007. 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.

Komandītsabiedrība "S. Vilcānes audits"
Komerцsabiedrības licence Nr. 88



Sandra Vilcāne
zvērīnāta revidente, sertifikāts Nr. 30
direktore

2008. gada 19. jūnijā, Rīgā



Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš"

konsolidētā bilance

uz 2007. gada 31. decembri (latos)

AKTĪVS	uz 31.12.2007.	uz 01.01.2007.
1. Ilgtermiņa ieguldījumi	240 212 855	217 718 522
1.1. Nemateriālie ieguldījumi	1 153 661	801 949
1.2. Pamatlīdzekļi	238 645 153	216 320 432
1.3. Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	414 041	596 141
2. Apgrozāmie līdzekļi	45 256 570	24 982 920
2.1. Krājumi	23 037 638	13 095 814
2.2. Debitori	12 511 060	7 936 928
2.3. Īstermiņa finanšu ieguldījumi	226 388	
2.4. Nauda	9 481 484	3 950 178
Bilance	285 469 425	242 701 442
PASĪVS		
1. Pašu kapitāls	139 125 581	110 927 757
1.1. Pamatkapitāls	90 168 321	90 168 321
1.2. Ilgtermiņa ieguldījumu pārvērtēšanas rezerve	11 627	
1.3. Rezerves	18 136 382	16 179 938
1.4. Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa	2 297 508	1 527 699
1.5. Pārskata gada nesadalītā peļņa	28 290 205	2 848 923
1.6. Mazākuma daļa	221 538	202 876
2. Uzkrājumi	9 137 573	9 694 719
3. Kreditori	137 206 271	122 078 966
3.1. Ilgtermiņa kreditori	94 102 477	74 917 641
3.2. Īstermiņa kreditori	43 103 794	47 161 325
Bilance	285 469 425	242 701 442

Valdes priekšsēdētājs

U. Magonis

Valdes loceklis, valdes priekšsēdētāja vietnieks

U. Pētersons

Valdes loceklis

A. Strakšas

Valdes loceklis

A. Šteinbriks

Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" konsolidētais 2007.gada peļņas vai zaudējumu aprēķins (latos)

(pēc apgrozījuma izmaksu metodes)

1.	Neto apgrozījums	262 480 188
2.	Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	(208 612 053)
3.	Bruto peļņa vai zaudējumi (no apgrozījuma)	53 868 135
4.	Pārdošanas izmaksas	(197 281)
5.	Administrācijas izmaksas	(23 450 521)
6.	Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi	12 563 166
7.	Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	(6 840 825)
8.	Ieņēmumi no vērtspapīriem un aizdevumiem, kas veidojuši ilgtermiņa ieguldījumus	906
9.	Pārējie procentu ieņēmumi u. tml. ieņēmumi	97 484
10.	Procentu maksājumi u. tml. izmaksas	(2 612 642)
11.	Peļņa vai zaudējumi pirms ārkārtas posteņiem un nodokļiem	33 428 422
12.	Ārkārtas ieņēmumi	3 249
13.	Ārkārtas izmaksas	(59)
14.	Peļņa vai zaudējumi pirms nodokļiem	33 431 612
15.	Uzņēmumu ienākuma nodoklis	(4 482 052)
16.	Atliktais uzņēmumu ienākuma nodoklis	(242 664)
17.	Pārējie nodokļi	(230 514)
18.	Mazākuma daļa	(186 177)
19.	Pārskata perioda peļņa vai zaudējumi pēc nodokļiem	28 290 205

Valdes priekšsēdētājs



U. Magonis

Valdes loceklis, valdes priekšsēdētāja vietnieks



U. Pētersons

Valdes loceklis

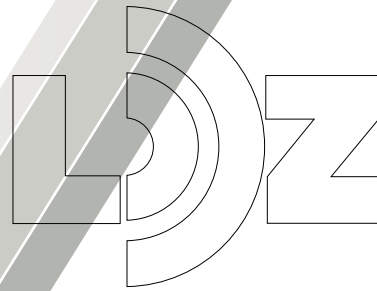


A. Strakšas

Valdes loceklis



A. Šteinbriks



LATVIJAS DZELZCEĻŠ





www.ldz.lv