

ĢENERĀLDIREKTORA UZRUNA	2
LDZ STRUKTŪRA	4
STRATĒGISKĀ ATTĪSTĪBA	6
PERSONĀLS	10
KRAVU PĀRVADĀJUMI	13
PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI	19
INFRASTRUKTŪRA	20
VILCIENU SATIKSMES DROŠĪBA	22
KVALITĀTES VADĪBA UN VIDES AIZSARDZĪBA	24
RITOŠĀ SASTĀVA REMONTUZNĒMUMI	25
NEKUSTAMĀIS ĪPAŠUMS	26
INFORMATĪVĀS TEHNOLOĢIJAS	28
STARPTAUTISKĀ SADARBĪBA	31
FINANŠU PĀRSKATS	34

Pārskata periodā nopietna uzmanība tika veltīta darbinieku profesionālajai izaugsmei un viņu sociālajai stabilitātei, jo tādējādi tiek veicināta uzņēmuma tālāka saimnieciskā attīstība.





STRĀDĀTS IR LABI

2002. gads valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* vēsturē ir bijis īpašs – izvērtētie uzņēmuma finansiāli saimnieciskās darbības rezultāti liecina, ka tas ir pats veiksmīgākais pēdējo desmit gadu laikā.

Sevišķi jāuzsver, ka labie rezultāti ir visu mūsu darbinieku kopīgs panākums, kam pamatā – pašreizējais darbs. Sūri strādājot, tika nodrošināti ritmiski kravu pārvadājumi, regulāri pasažieru pārvadājumi, tika gādāts par vilcienu kustības drošību, tika saglabātas vadošās pozīcijas tranzītpārvadājumos.

Pārskata periodā pārvadāts 40,1 milj. tonnu kravu, kas ir par 5,8% vairāk nekā 2001. gadā. Rezultātā radās iespēja dzelzceļniekus par labo darbu prēmēt. Kopumā prēmijās izmaksāti 2,6 miljoni latu. 2002. gads raksturīgs arī ar labiem uzņēmuma peļņas un likviditātes rādītājiem, kas dod iespēju dzelzceļa attīstībā ieguldīt vairāk līdzekļus.

Ir gandarījums, ka joprojām esam viens no lielākajiem nodokļu maksātājiem Latvijā. Valsts budžetā nodokļu un citu maksājumu veidā ieskaitījām vairāk nekā 28 miljonus latu.

Godprātīgi veikti sociāli nepieciešamie pasažieru pārvadājumi iekšzemes dzelzceļa satiksmē, joprojām dotējot tos no kravu pārvadājumu ieņēmumiem. Pasažieru skaits iekšzemes satiksmē palielinājās par 9,8%, bet

dzelzceļa transportu iekšzemes un starptautiskajos pārvadājumos kopā izmantoja gandrīz 22 miljoni pasažieru.

RESTRUKTURIZĀCIJA TURPINĀS

2002. gadā turpinājās valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* restrukturizācija, kas tuvojas savam galamērķim – koncerna izveidošanai. Restrukturizācijas ekonomiskā un sociālā filozofija ir:

- nodrošināt uzņēmuma konkurētspēju dzelzceļu tranzītpārvadājumos;
- garantēt vilcienu kustības drošību;
- izveidot tirgus ekonomikas apstākļiem atbilstošu uzņēmuma darbinieku sociālās aizsardzības sistēmu.

Pārskata gadā tika risināti complicēti restrukturizācijas uzdevumi, ietverot informatīvo tehnoloģiju attīstību, izstrādājot topošā koncerna vides aizsardzības politiku, pilnveidojot kustības drošību un personāla politiku. Tika sagatavoti priekšlikumi attiecībā uz izmaiņām normatīvajos dokumentos, lai nacionālo likumdošanu dzelzceļa transporta nozarē saskaņotu ar Eiropas Savienības direktīvām. Pirmo patstāvīgo darba gadu sekmīgi aizvadīja valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* pirmais meitas uzņēmums *Pasažieru vilciens*. Par to liecina pieaugošais pasažieru

daudzums, 62 modernizētie elektrovilcienu un dīzeļvilcienu vagoni. Pasažieru vilcienu ritošā sastāva remontam valsts tika piešķirusi 3,1 miljonu latu. Valsts politika dzelzceļa transporta jomā pakāpeniski mainās, arvien vairāk respektējot Dzelzceļa likuma normas.

2002. gadā notika lielas pārmaiņas vienā no svarīgākajiem dzelzceļa mezglēm Latvijā – Daugavpilī, kur tika koncentrēti lokomotīvu, kravas vagonu, sliežu ceļu un ceļu tehnikas remonta struktūrvienību centri. Daugavpilī, domājot par strādājošo profesionālo zināšanu pilnveidošanu, atklāja valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* Mācību centra nodaļu un iekārtoja Lokomotīvu brigāžu mācību klasi, kura pašlaik ir pati modernākā Baltijā.

REGULĀRAS INVESTĪCIJAS – GARANTĪJA NĀKOTNEI

Starp Eiropas Komisiju un Latvijas Republiku parakstīti finansu memorandi par četru valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* projektu finansēšanu no pirmsiestāšanās strukturālā fonda (ISPA), kas paredz 150,9 miljonu eiro lielus ieguldījumus dzelzceļa infrastruktūras attīstībā, šo līdzekļu lielāko daļu saņemot kā dāvinājumu. Šis fakts liecina, ka spējām izstrādāt kvalitatīvus projektus un tos mērķtiecīgi realizēt. Konkurence tranzītpārvadājumu tirgū prasa, lai uzņēmuma vadības rīcībā ik brīdi būtu

operatīva, precīza un daudzpusīga informācija. Tāpēc 2002. gadā ir uzsākta vienotās finansiāli ekonomiskās informācijas sistēmas SAP projekta īstenošana. Līdz 2003. gada beigām šī sistēma, kurā investējam 2,2 miljonus latu, ir jāievieš visās valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* struktūrvienībās.

PRIORITĀTE – SOCIĀLĀS GARANTIJAS

Pārskata periodā nopietna uzmanība tika veltīta darbinieku profesionālajai izaugsmei un viņu sociālajai stabilitātei, jo tādējādi tiek veicināta uzņēmuma tālāka saimnieciskā attīstība, garantija kvalitatīviem pakalpojumiem, labvēlīgam sociālajam klimatam darba kolektīvā.

2002. gada 8. martā starp Latvijas Dzelzceļnieku arodbiedrību un pieciem nozares lielākajiem uzņēmumu vadītājiem, kas pārstāvēja valsts akciju sabiedrību *Latvijas dzelzceļš*, akciju sabiedrības *Pasažieru vilciens* un *Lokomotive*, kā arī SIA *L-Ekspresis* un SIA *Ūdensnesējs* tika parakstīta *Ģenerālvienošanās dzelzceļa nozarē*, kura krasi maina attiecības starp darba devēju un darba ņēmēju. *Ģenerālvienošanās* paredz ikvienam dzelzceļa nozarē strādājošajam, neatkarīgi no uzņēmuma statusa, nodrošinātas vienādas sociālās garantijas.

Ievērojot Latvijas Dzelzceļnieku arodbiedrības prasību – viena no uzņēmuma prioritātēm ir

strādājošo darba algas palielināšana. Pārskata gadā valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* pamatdarbībā nodarbināto darbinieku vidējā mēnešalga pieauga par 11,9% un sasniedza 212,1 latu. Arī 2003. gadā rūpēsimies par atalgojuma palielināšanu visām strādājošo kategorijām.

Ar apdrošināšanas kompāniju *ERGO-Latvija* tika noslēgta vienošanās par paplašinātu veselības apdrošināšanas paketi, kā rezultātā palielinājās apdrošināšanas prēmiju un sniegto pakalpojumu daudzums. Tika papildus apdrošinātas pensijas vairāk nekā 200 speciālistiem, kuru darbs saistīts ar paaugstinātu risku (lokomotīvu vadītājiem un to palīgiem, kontakttīklu montieriem, dispečeriem, kravas vilcienu konduktoriem un sastādītājiem, šķirošanas staciju darbiniekiem).

LATVIJAS DZELZCEĻŠ – KONKURENTS UN PARTNERIS

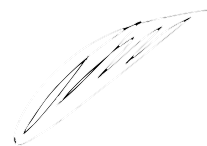
Lai varētu sekmīgi konkurēt tranzītpārvadājumu biznesā, sadarbības partneriem savā darbā jāizmanto vienota pārvadājumu tehnoloģija. Valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš* šo principu sekmīgi lieto praksē, rūpīgi uzturot un modernizējot infrastruktūru Austrumu-Rietumu tranzītkoridorā un veidojot konstruktīvu dialogu ar citu valstu dzelzceļa uzņēmumiem. 2002. gadā aktīvi piedalījāties Starptautiskās dzelzceļu savienības (UIC), Dzelzceļu sadarbības organizācijas (OSJD), NVS, Baltijas valstu un Bulgārijas

Dzelzceļa transporta padomes, Transsibīrijas pārvadājumu starptautiskās koordinācijas padomes un citu starptautisko organizāciju darbā.

2002. gadā Baltijas valstu dzelzceļa uzņēmumi Krievijas Federācijas Satiksmes ceļu ministrijai prezentēja kopīgu projektu *Baltijas produkts*, kas paredz kravu pārvadāšanu konteineros un kontreileros. 2002. gada 2. septembrī valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš* parakstīja līgumu ar Krievijas Federācijas Satiksmes ceļu ministriju par sadarbību savstarpēju pārstāvniecību izveidošanā.

Starptautiskajā sadarbībā dialoga metode valsts akciju sabiedrībai *Latvijas dzelzceļš* ir devusi labus rezultātus. Mūsu darba kolektīvs ir pierādījis, ka ir uzticams partneris, kas prot strādāt šodien un zina, kā to darīt rīt.

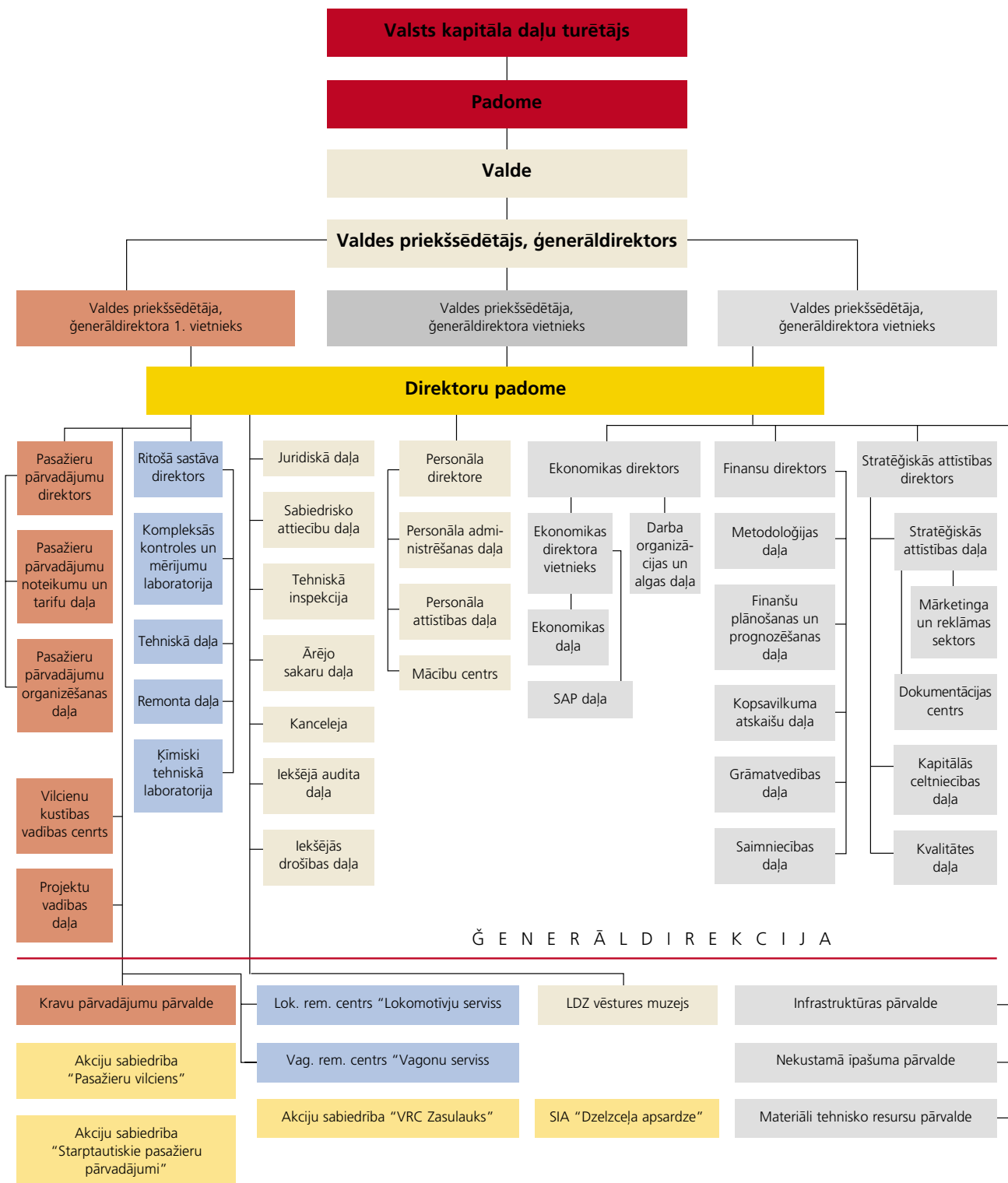
Valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* valdes vārdā pateicos katram mūsu lielajā kolektīvā strādājošajam par sekmīgu darbu, bet mūsu sadarbības partneriem un klientiem – par uzticību.

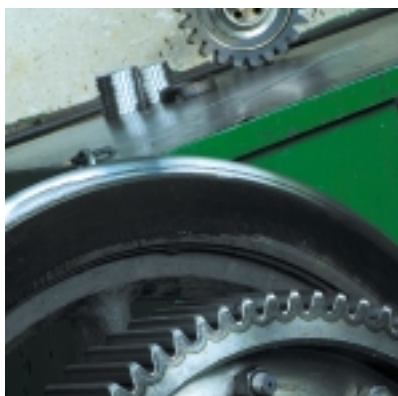


Andris Zorgevics

Valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* valdes priekšsēdētājs, ģenerāldirektors

LDZ STRUKTŪRA





**VALSTS KAPITĀLA DAĻU
TURĒTĀJA PĀRSTĀVIS:**

Vigo LEGZDIŅŠ

ATBILDĪGAIS DARBINIEKS:

Austris CAUNĪTIS

PADOME:

Andrians ĻUBLINS

padomes priekšsēdētājs

Imants SARMULIS

padomes priekšsēdētāja vietnieks

Halfors KRASTS

Guntars KRIEVIŅŠ

Leonids LOGINOVŠ

Uģis MAGONIS

Valdis ŠAKARS

Elmārs ŠVĒDE

Jānis VEIDEMANIS

VALDE:

Andris ZORGEVICS

valdes priekšsēdētājs

Staņislavs BAIKO

valdes priekšsēdētāja pirmais vietnieks

Rihards PEDERS

valdes priekšsēdētāja vietnieks

Uldis PĒTERSONS

valdes priekšsēdētāja vietnieks

EKONOMIKAS ATTĪSTĪBAS TENDENCES

Pieaugot globalizācijas tendencēm, pasaulē izveidojušies vairāki ekonomiski integrēti un savstarpēji saistīti reģioni, kuru ekonomiskās aktivitātes lielā mērā nosaka pasaules ekonomikas attīstības gaitu. Tādēļ, runājot par pasaules ekonomikas attīstību 2002. gadā, ir būtiski ņemt vērā ekonomiskās norises ASV, Eiropas Savienībā, kā arī Austrumāzijas reģionā. Optimisms par pasaules ekonomikas atveseļošanu, kas valdīja gada sākumā, izrādījās nepamatots. Pirmajā ceturksnī novērotais ekonomisko aktivitāšu pieaugums apsika turpmākajos ceturkšņos. Saskaņā ar Starptautiskā valūtas fonda prognozēm pasaules iekšējā kopprodukta (IKP) pieaugums 2002. gadā būs 2,8%, kas nav daudz, ja salīdzina ar IKP pieaugumu vidēji par 3,9% laika periodā no 1996. līdz 2000. gadam.

Latvijā 2002. gadā IKP pieauga par 6,1%. Inflācija Latvijā jau vairākus gadus ir viena no zemākajām starp pārejas ekonomikas valstīm – gada vidējā inflācija 2002. gadā bija 1,9%. Bezdarba līmenis valstī atskaites periodā sastādīja 7,6% no ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaita. Eiropas Komisija savā pēdējā Ziņojumā par progresu, kas pub-



licēts 2002. gada 9. oktobrī, atzīst, ka Latvijā ir funkcionējoša tirgus ekonomika un Latvija būs spējīga izturēt konkurences spiedienu, kļūstot par Eiropas Savienības dalībvalsti. Tiek atzīmēts liels iekšējā kopprodukta pieaugums, finanšu sektora stabilitāte, Latvijas spēja piesaistīt tiešās investīcijas. Eiropas Komisija uzsver, ka makroekonomiskā stabilitāte un mērķtiecīgas strukturālās reformas ir radījušas Latvijā labvēlīgu vidi ekonomiskajai izaugsmei un konkurētspējai.

Transporta pakalpojumiem, īpaši saistībā ar tranzīta kravu pārvadājumiem, ir nozīmīga loma Latvijā ekonomikā. Neviens

Rietumeiropas valsti dzelzceļš nav tik svarīgs valsts ekonomikai, ja ņem vērā tādus galvenos rādītājus, kā valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* nodokļu maksājumi vai ieguldījumi iekšējā kopproduktā. Valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* ir viens no lielākajiem Latvijas uzņēmumiem ar augstu kapitāla vērtību.

Kravu pārvadājumos dominē naftas produktu, ķīmikāliju un minerālmēslu kravu tranzīts. Valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* uzņēmējdarbības efektivitāte ir atkarīga no vairākiem iekšējās un ārējās vides faktoriem, kurus tiešā mērā iespaido arī valsts politiskā nostāja un aktivitāte starpvalstu un iekš-



Valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* uzņēmējdarbības efektivitāte ir atkarīga no vairākiem iekšējās un ārējās vides faktoriem, kurus tiešā mērā iespaido arī valsts politiskā nostāja.



zemes ekonomisko attiecību veidošanā ar nozares uzņēmumiem:

- tirdzniecības apjoms starp Krieviju un Rietumiem un ar to saistītās tirgus cenas;
- tranzīta kravu pārvadājumu bizness un plūsma ir lielā mērā atkarīga no Krievijas valsts politikas un lielo Krievijas naftas kompāniju interesēm;
- konkurence saistībā ar alternatīvajiem tranzīta ceļiem starp Krieviju un Rietumiem (piemēram, caur Igauniju, Lietuvu un Somiju vai tieši no Krievijas ostām) un dažādiem pārvadājumu veidiem (piemēram, cauruļvadu transportu), kuru attīstību ietekmē valsts politika un atbalsts.

Latvijai izdevās pamatot Austrumu-Rietumu koridora iekļaušanu prioritārajā Transeiropas transporta tīkla Baltijas reģiona daļā. Nākotnē par pamattiklu tiks uzskatīta Helsinku konferencē nominētā Transeiropas prioritāro koridoru transporta sistēma, kas tiks paplašināta ar Austrumu-Rietumu koridora pieslēgumiem Latvijā un Igaunijā. Transporta tīkla attīstības pašreizējā stadijā tiek risināti jautājumi saistībā ar šīs sistēmas elementu analīzi, kā arī ar Transeiropas transporta tīkla infrastruktūras nākotnes prasību izpēti. Bez tam tiek izskatīti jautājumi attiecībā uz transporta tīkla – dzelzceļu, ostu un

citu transporta sistēmas sastāvdaļu – attīstības plānošanu.

Transporta tīkla attīstības perspektīvas tiek izvērtētas, apzinoties finansējuma reālās iespējas asociētajās valstīs (arī Latvijā). Vēlā tiek ņemts arī starptautisko finansu institūciju, kā Eiropas investīciju bankas (EIB), Eiropas rekonstrukcijas un attīstības bankas (ERAB) un citu institūciju iespējamais ieguldījums. Latvijas teritorijā par Transeiropas transporta tīkla Austrumu-Rietumu koridora sastāvdaļu ir nosaukts dzelzceļa posms no Ventspils ostas caur Jelgavu, Krustpili, Rēzekni un tālāk līdz Krievijas robežai. Pašreizējā laikā dzelzceļa transporta infrastruktūrā tiek veikti celtniecības un rekonstrukcijas darbi, kurus plānots turpināt arī nākotnē.

Latvijas ekonomikas attīstībai radītie labvēlīgie makroekonomiskie apstākļi, kā arī 2002. gada nogalē saņemtais uzaicinājums Latvijai iestāties Eiropas Savienībā, stiprina pārliecību, ka tuvākā nākotnē tiks sasniegts valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* darbības mērķis – piedāvāt augsti kvalitatīvus, drošus un apkārtējai videi draudzīgus pasažieru un kravu pārvadājumus par konkurētspējīgām cenām, vienlaikus realizējot efektīvus un drošus dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumus, kuri apmierina tirgus vajadzības.

Latvijai izdevās pamatot Austrumu-Rietumu koridora iekļaušanu prioritārajā Transeiropas transporta tīkla Baltijas reģiona daļā.



IEGULDĪJUMI DZELZCEĻA ATTĪSTĪBĀ

Ķapitālieguldījumiem dzelzceļa transportā jānodrošina sliežu ceļu un ritošās sastāva atbilstība tehnisko ekspluatācijas noteikumu prasībām, kā arī automātikas, signalizācijas, sakaru, elektroapgādes un drošības iekārtu nepārtraukts un stabils darbs. Valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* 2002. gada investīciju programma izpildīta 39159 tūkst.latu apjomā, kas sastāda 80,1% no apstiprinātā gada uzdevuma. Šīs programmas ietvaros apmaksāto kredītu un līzingu daļa sastāda 8621,6 tūkst.latu.

Investīciju programmas izpildei 2002. gadā izmantoti valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* līdzekļi (46,3%), kredīti (45,7%), valsts budžeta līdzekļi (7,9%) un piesaistītie līdzekļi (0,1%). Lielākie kapitālieguldījumi 2002. gadā veikti šādās jomās:

- sliežu ceļu rekonstrukcija, kapitālais remonts B tipa un pārmiju nomaiņa – 11179,4 tūkst.latu;
- Ventpils dzelzceļa mezgla termināla *Jūras parks* un tā savienojošo ceļu būvniecība – 8142,3 tūkst.latu;
- iekšzemes pasažieru pārvadājumu vilcienu ritošās sastāva atjaunošana – 3260,1 tūkst.latu;
- kravas dīzeļlokomotīvu un vagonu kapitālais remonts – 2485,9 tūkst.latu;
- informatīvo sistēmu LDzDAT un MySAP realizēšana – 1952,6 tūkst.latu.



Īpaši jāuzsver, ka jautājums par dzelzceļa transporta infrastruktūras atjaunošanu un uzlabošanu Eiropas Savienības kandidātvalstīs, tai skaitā Latvijā, ir ļoti nozīmīgs un tā risināšanai tieši pēdējos gados tiek veltīta arvien lielāka uzmanība. Bez tam, ņemot vērā, ka infrastruktūra ir viens no jauno dalībvalstu ekonomiskās attīstības un iekšējā tirgus integrācijas stratēģijas pamatelementiem, tās modernizācija izvirzīta par nozīmīgāko prioritāti. Eiropas Komisija šiem mērķiem paredzusi finansiālu atbalstu ar Eiropas Savienības pirmsiestāšanās strukturālā fonda ISPA līdzekļiem. ISPA finansiālā atbalsta piesaistišanu valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* projektiem

un šo darbu koordinēšanu veic Projektu vadības daļa.

Latvijas teritorijā ietilpstošais Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridors ir viens no savienojošajiem elementiem Eiropas transporta tīklā, tāpēc koridora modernizācijas programma pieskaitāma pie prioritārajām jomām. Laikā no 2000. līdz 2002. gadam mūsu dzelzceļa modernizācijas pasākumiem piešķirts ISPA finansējums 113 miljonu eiro apjomā. Vienlaicīgi paredzēts arī 37,6 miljonu eiro liels līdzfinansējums no valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* un Latvijas Republikas budžeta līdzekļiem.

Apstiprināti sekojoši četri projekti Austrumu-Rie-



Latvijas teritorijā ietilpstošais Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridors ir viens no savienojošajiem elementiem Eiropas transporta tīklā.



tumu dzelzceļa koridora infrastruktūras pilnveidošanā, kuri tiks finansēti no ISPA fonda līdzekļiem:

- vilcienu kustības vadības automātisko sistēmu modernizācija;
 - pārmiju pārvedu nomaiņa;
 - ritošā sastāva sakarsušo bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija;
 - stacijas Rēzekne II pieņemšanas parka izbūve.
- Latvija, kļūstot par Eiropas Savienības dalībvalsti, varēs izmantot finansiāla atbalsta iespējas no tā saucamā Izlīdzināšanas fonda, kas paredzēts transporta un vides infrastruktūras uzlabošanai. Līdzfinansējums tiek paredzēts no valsts budžeta, vai atsevišķos gadījumos, arī no valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* līdzekļiem.

Ar Izlīdzināšanas fonda finansējumu paredzēts:

- rekonstruēt Rīgas dzelzceļa mezglu;
- ieviest vienotu dzelzceļa mobilo komunikāciju GSM-R sistēmu;
- izbūvēt otru sliežu ceļu iecirkņi Skrīveri-Krustpils, kā arī turpināt sliežu ceļu rekonstrukciju Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridora iecirkņos, pilnībā nomainot nokalpojušo un tehniskām prasībām neatbilstošo sliežu ceļu virsbūvi.

RESTRUKTURIZĀCIJA

2002. gadā turpinājās valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* restrukturizācijas process, kura gaitā uzņēmums tiek pārveidots par koncernu. Koncerna izveidošanas mērķis ir dzelzceļa saimnieciskās darbības efektivitātes palielināšana, veicot drošus un ienesīgus pasažieru un kravu pārvadājumus. Atbilstoši restrukturizācijas projektam koncerna mātes uzņēmums pārraudzīs kapitāla daļas meitas uzņēmumos un funkcionēs kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs. Meitas uzņēmumi, savukārt, pildīs pārvaldītāju, transporta pakalpojumu sniedzēju, kā arī infrastruktūras uzturēšanas un apkalpošanas funkcijas. Nākotnē paredzēts izveidot aptuveni 13 ar mātes uzņēmumu saistītus meitas uzņēmumus. Bez tam dzelzceļa nozare būs atvērta arī privātajiem pārvaldītājiem, kā to paredz Eiropas Savienības direktīvas.

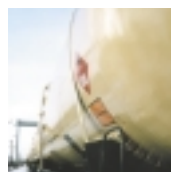
2002. gadā iekšzemes pārvadājumus veica jaunizveidotā akciju sabiedrība *Pasažieru vilciens*. Arī attiecībā uz starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem uzsāks meitas uzņēmuma izveides process, kā arī veiktas iestrādes Vilces ritošā sastāva remonta centra *Zasulauks*, Vagonu remonta centra *Vagonu serviss*, Lokomotīvu remonta centra *Lokomotīvu serviss* un Sliežu ceļu remonta centra pārveidei meitas uzņēmumos. Aizvadītā gada nogalē valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* un *a/s Rīgas vagonbūves rūpnīca* vadība parakstīja nodomu protokolu par kopējas komercsabiedrības izveidi dzelzceļa ritošā sastāva remonta darbu veikšanai.

Atskaites periodā realizēta valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* Materiāli tehnisko resursu pārvaldes, Apsardzes iecirkņa un Mācību centra darbības reformēšana. Veiktas izmaiņas arī ģenerāldirekcijas, Infrastruktūras pārvaldes un Nekustamā īpašuma pārvaldes struktūrās ar mērķi paaugstināt to darbības efektivitāti.

2002. gadā tika veikts intensīvs darbs, lai 2003. gada pirmajā pusē varētu uzsākt darbu no jauna izveidotie valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* meitas uzņēmumi:

- akciju sabiedrība *VRC Zasulauks*,
- akciju sabiedrība *Starptautiskie pasažieru pārvadājumi*,
- sabiedrība ar ierobežotu atbildību *Dzelzceļa apsardze*.

Koncerna izveidošanas mērķis ir dzelzceļa saimnieciskās darbības efektivitātes palielināšana, veicot drošus un ienesīgus pasažieru un kravu pārvadājumus.





Valsts a/s Latvijas dzelzceļš 2002. gada finansiāli saimnieciskās darbības labo rezultātu pamatā ir uzņēmuma vadības un darbinieku profesionalitāte, lojalitāte un iniciatīva.

2002. gada 29. oktobrī valsts a/s Latvijas dzelzceļš valde apstiprināja koncernam atbilstošu *Personāla politiku*. Tā paredz koncerna personāla vadības procesa optimizāciju atbilstoši koncerna restrukturizācijas plāniem, pārejai uz jaunajām tehnoloģijām, kā arī prasībām panākt dzelzceļa transporta pakalpojumu maksimālu drošumu, kvalitāti un draudzīgumu pret vidi. Koncerna vadības uzmanība tiek koncentrēta uz personāla potenciāla izaugsmi, uz arvien efektīvāku tā izmantošanu. Atskaites periodā veiksmīgi ir darbojušies tādi personāla vadības procesi kā jauno darbinieku integrācija, darbinieku tālākizglītība un apbalvojumu sistēma.

Pamatdarbībā 2002. gadā bija nodarbināti 13407 cilvēku, kas ir par 1786 cilvēkiem jeb 11,8% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Šo ievērojamo darbinieku skaita samazinājumu noteica pasažieru pārvadājumu atdalīšana, izveidojot akciju sabiedrību *Pasažieru vilciens*. Arī valsts a/s Latvijas dzelzceļš sekmīgais restrukturizācijas process un darba efektivitātes pieaugums turpināja iepriekšējo gadu tendenci attiecībā uz darbinieku skaita samazināšanos.



ATALGOJUMS

Pārvadājumu apjoma pieaugums un darba efektivitātes palielināšanās veicināja arī darba algu palielinājumu. 2002. gadā, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, vidējā darba alga ir palielinājusies par 12% un sastādīja 212,1 latus mēnesī.

Labākos darbiniekus apbalvo ar *Latvijas dzelzceļa Goda zimi* (augstākais apbalvojums akciju sabiedrībā), vērtīgām balvām, nozīmēm *Par ilggadēju darbu* (30 un 40 gadu darba stāžs), nozīmi *Par avārijas novēršanu*, Atzinības un Pateicības rakstiem.

2002. gadā ieviesta vienotās datorizētās *Personāla uzskaites sistēmas* pirmā kārtā, ar to

jūtami atvieglojot darbu ar esošajām personāla datu bāzēm.

Valsts a/s Latvijas dzelzceļš ņem aktīvu daļību *Latvijas Personāla vadības asociācijā*.

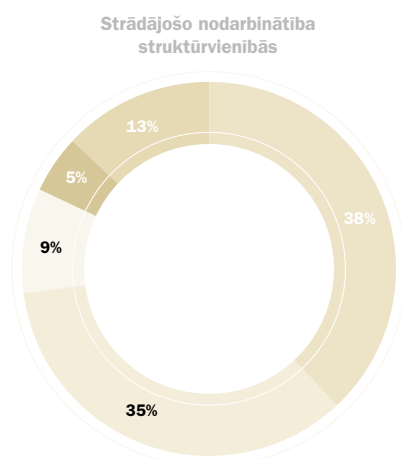
PERSONĀLA IZGLĪTĪBA UN TĀLĀKIZGLĪTĪBA

2002. gadā valsts a/s Latvijas dzelzceļš personāla profesionālajai izaugsmei tika veltīta īpaša uzmanība, izmantojot kā augstāko un vidējo profesionālo mācību iestāžu, tālākizglītības iestāžu, tā arī Mācību centra pakalpojumus.

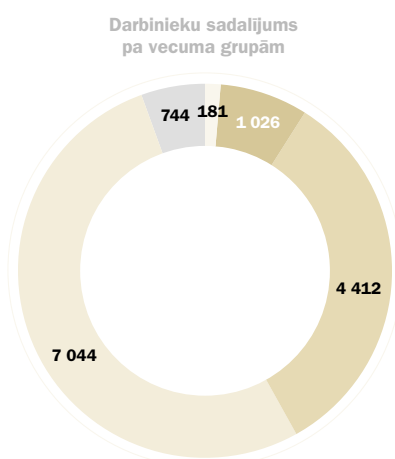
Dzelzceļa speciālistu sagatavošanā galvenie sadarbības partneri ir Rīgas Tehniskās universitā-



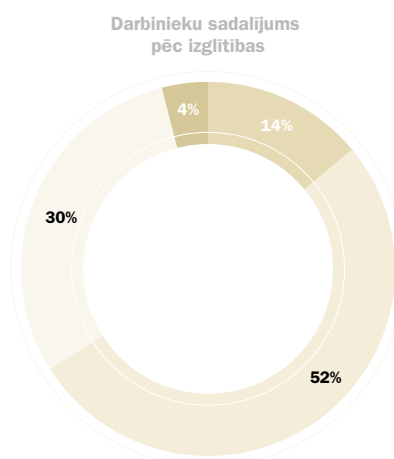
Atskaites periodā veiksmīgi ir darbojušies tādi personāla vadības procesi kā jauno darbinieku integrācija, darbinieku tālākizglītība un apbalvojumu sistēma.



- Infrastruktūra 38%
- Kravu pārvadājumi 35%
- Apkalpojošās struktūrvienības 9%
- Nekustamais īpašums 5%
- Ritotais sastāvs 13%



- Pavisam - 13 407
- 15-19 – 181
- 20-24 – 1 026
- 25-39 – 4 412
- 40-59 – 7 044
- 60 un vairāk – 744



- Augstākā 14%
- Vidējā 52%
- Vidējā profesionālā 30%
- Pamatizglītība 4%

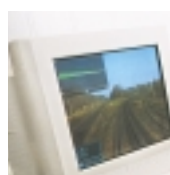
Avots: Latvijas Dzelzeceļš

tes Dzelzeļa transporta institūts, Rīgas Dzelzeļnieku skola un Latgales Transporta koledža. Līdzdalība Latvijas izglītības fonda mērķprogrammā *Izglītībai, kultūrai un zinātnei* veicina radošu kontaktu veidošanos ar dažādu augstskolu labākajiem studentiem uzņēmējdarbības, ekonomikas un finansu specialitātēs. Lai gūtu plašāku ieskatu starptautiskajā dzelzeļa biznesā, tika turpinātas jauno dzelzeļa darbinieku ikgadējās mācības Eiropas dzelzeļu starptautiskās sadarbības informatīvajās sesijās (*SIAFI*). Atskaites gadā valsts *a/s Latvijas dzelzeļceļš* valde apstiprināja *LDz tehnisko mācību koncepciju*, kuras mērķis ir izveidot tehnisko mācību sistēmu, kas atbilstu uzņēmuma augošajām vajadzī-

bām pēc augstas klases speciālistiem, spējīgiem samazināt dzelzeļa satiksmē iespējamus riskus. Tehnisko darbinieku apmācībai ir aprīkotas 5 mācību klases, pie kurām jāpieskaita arī viens apmācību vagonš. Īpaši jāizceļ fakts, ka 2002. gadā Kravu pārvadājumu pārvaldes Daugavpils ekspluatācijas iecirkņa mācību klasē tika uzsākta lokomotīvu brigāžu sagatavošana. Kravu pārvadājumu pārvaldes Rīgas ekspluatācijas iecirkņa Rīgas un Jelgavas mācību klasēs profesionālo kompetenci turpināja pilnveidot ekspluatācijas saimniecībā strādājošie. Infrastruktūras pārvaldes Jelgavas ceļu distances mācību klase, kuru var uzskatīt par defektoskopistu apmācību centru, 2002. gadā tika datorizēta un vienlaicīgi nodroši-

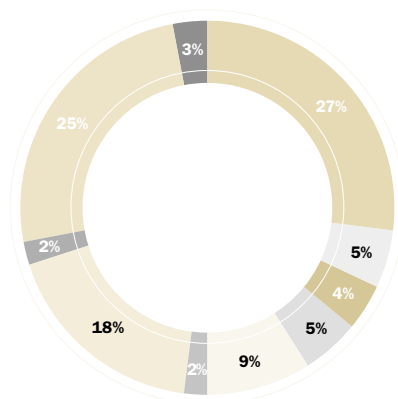
nāta ar pilnīgi jaunu datormācību programmu. Valsts *a/s Latvijas dzelzeļceļš* struktūrvienību tehnisko darbinieku kvalifikācijas celšanai tika izmantoti arī 12 mācību kabineti, kuru aprīkošanu pabeigs tuvākajā laikā. Saskaņā ar savu moto **“Tu un Tavs darbs atbilst kopā!”** valsts *a/s Latvijas dzelzeļceļš* Mācību centrs 2002.gadā realizēja efektīvas medžmenta mācību programmas, kuras domātas uzņēmumu vadītājiem un speciālistiem. Lai tuvinātu mācību procesu darbinieku darba un dzīves vietai, racionālāk izmantotu uzņēmuma līdzekļus, kā arī sekmētu valodu un datorprasmes apguvi, 2002. gada sākumā darbu uzsāka Mācību centra Daugavpils nodaļa, kas jau ir devusi savu

Valsts a/s Latvijas dzelzeļceļš struktūrvienību tehnisko darbinieku kvalifikācijas celšanai tika izmantoti arī 12 mācību kabineti, kuru aprīkošanu pabeigs tuvākajā laikā.



PERSONĀLS

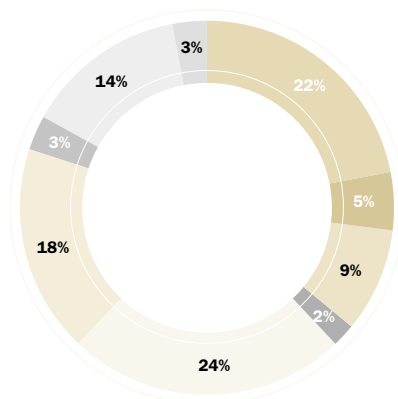
Mācību kursu dalībnieki no struktūrvienībām (%)



- Kravu pārvadājumu pārvalde 27%
- Pārējie 5%
- Informatīvās skaitļošanas centrs 4%
- Lokomotīvu serviss 5%
- Nekustamā īpašuma pārvalde 9%
- Materiāli tehnisko resursu pārvalde 2%
- Ģenerāldirekcija 18%
- Pasažieru vilciens 2%
- Infrastruktūras pārvalde 25%
- Vagonu serviss 3%

Avots: Latvijas Dzelzceļš

Mācību kursu dalībnieki no struktūrvienībām (%)



- Datorzinības 22%
- Arod biedības aktīvs 5%
- Latviešu valoda 9%
- Inženier tehnisko darbinieku tālākizglītība 2%
- Uzņēmuma procesu vadība 24%
- CRV un attīstība 18%
- Finanšu vadība un grāmatvedība 3%
- Angļu valoda 14%
- Darba vide un drošība 3%

Avots: Latvijas Dzelzceļš

ieguldījumu Daugavpils dzelzceļa mezgla vadītāju un darbinieku profesionālajā kompetencē. Patlaban valsts a/s Latvijas dzelzceļš Mācību centrā ir 8 mācību klases, tajā skaitā trīs modernas datorklases, kuras tiek aktīvi izmantotas personāla sagatavošanā pārejai uz jauno finansu informatīvo sistēmu MySAP. Mācību centrs programmu piedāvājumu veido un realizē, sadarbojoties ar 76 pasniedzējiem, no kuriem 25 (33 %) ir valsts a/s Latvijas dzelzceļš darbinieki. Mācību kursi inženier tehniskajiem darbiniekiem tiek organizēti sadarbībā ar Rīgas Tehniskās universitātes Dzelzceļa institūtu, kā arī ar Krievijas un Baltkrievijas transporta augstāko mācību iestāžu pasniedzējiem.

2002. gadā kopumā no Mācību centra piedāvātajām 66 mācību programmām 25 ir jaunas, tajā skaitā *Vadības lēmumu izstrādāšanas metodoloģija MySAP ieviešanas un uzņēmuma restrukturizācijas laikā, Jaunie iekšējā audita standarti un to skaidrojums, Komandas veidošana, Jaunais darba likums, Tiesu prakse darba likumdošanā, Zināšanu vadība uzņēmumā, Kompetencēs balstīta vadīšana un mācību vajadzību izziņošana, Bistamo iekārtu tehniskā uzraudzība, Vienlaidu sliežu ceļu uzturēšana un ekspluatācija* u.c. 2002. gadā Mācību centrā 182 mācību grupās izglitojās 2155 kursu dalībnieki, no kuriem 693 (32 %) mācījušies MC Daugavpils nodaļā.



Mācību kursi inženier tehniskajiem darbiniekiem tiek organizēti sadarbībā ar Rīgas Tehniskās universitātes Dzelzceļa institūtu, kā arī ar Krievijas un Baltkrievijas transporta augstāko mācību iestāžu pasniedzējiem.



2002. gads valsts akciju sabiedrībai *Latvijas dzelzceļš* bija viens no pašiem veiksmīgākajiem gadiem, pat neskatoties uz pārvadājumu apjomu samazināšanos trešajā ceturksnī. Pagājušajā gadā kravu pārvadājumos tika sasniegts pēdējo piecu gadu augstākais līmenis, bet kravu apgrozījums bija pats lielākais, sākot jau ar 1992. gadu.

Pārvadāto kravu apjoma palielināšanās notika galvenokārt uz tranzītpārvadājumu un, daļēji uz importa pārvadājumu rēķina. Tajā pašā laikā netika pilnībā izmantotas jaudas, pārkraujot naftas produktus Ventspils naf-

tas pārkraušanas bāzē un galvenās kravas – Rīgas ostā. Arī dzelzceļa līniju caurvedes un caurlaides spējas netika izmantotas pilnā apmērā.

2002. gadā pārvadāts 40,1 milj. tonnu kravu, tas ir par 2,2 milj. tonnu jeb 5,8% vairāk nekā 2001. gadā. Lielāko īpatsvaru, tāpat kā iepriekšējos gados, veido tranzītpārvadājumi – 83,9%. To apjoms 2002. gadā bija 33,6 milj. tonnu, tas ir par 2,4 milj. tonnu jeb 7,6% vairāk nekā 2001. gadā. Pēdējo piecu gadu laikā novērojams stabils sauszemes tranzīta pieaugums, un 2002. gadā šis pieaugums sasniedza 40,5% jeb 4 milj. tonnu. Savu lomu šeit spēlēja pagājušajā gadā noorganizē-

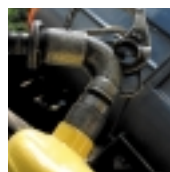
tie naftas produktu tranzīta pārvadājumi uz Igauniju. Tomēr, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, iekšzemes pārvadājumi samazinājās par 11,5% un eksporta pārvadājumi – par 7,3%.

Apskatot kravu pārvadājumus pa to veidiem, apjomi palielinājās naftas produktiem – par 1443 tūkst. tonnām jeb 8,4%, akmeņogļēm – par 1007 tūkst. tonnām jeb 33,8% un cukuram – par 247 tūkst. tonnām jeb 31,4%. Tajā pašā laikā melno metālu pārvadājumu apjoms ir samazinājies par 889 tūkst. tonnām jeb 27,3%, ķīmisko produktu pārvadājumi – par 323 tūkst. tonnām jeb 28,9%, minerālmēslu pārvadājumi – par 184 tūkst. tonnām jeb 2,7%. Turklāt nepieciešams atzīmēt, ka 2002. gadā *Latvijas dzelzceļš* uzsāka pārvadāt no Krievijas cauri Ventspils stacijai jēlnaftu, bet no NVS valstīm cauri Liepājas, Ventspils un Rīgas Krasta stacijām – labību.

Kravu apgrozījums 2002. gadā sasniedza 15020 milj. tkm, kas ir par 5,9% vairāk nekā 2001. gadā.

Mūsu valsts izdevīgā ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ joprojām vadošā loma dzelzceļa darbā ir kravu tranzītpārvadājumiem caur Latvijas lielākajām ostām. Šā veida pārvadājumu līderis, tāpat kā iepriekšējos gados, ir Ventspils osta, caur kuru pārvadāti 16,6 milj. tonnu jeb 49,3% visu valsts *a/s Latvijas dzelzceļš*

Pārvadāto kravu apjoma palielināšanās notika galvenokārt uz tranzītpārvadājumu un, daļēji uz importa pārvadājumu rēķina.



KRAVU PĀRVADĀJUMI



tranzitkravu, kaut arī, salīdzinot ar 2001. gadu, kravu pārvadājumi cauri Ventspils stacijai ir samazinājušies par 10,2%.

Kravu pārvadājumu apjomi Rīgas dzelzceļa mezgla pieostu stacijās ir palielinājušies par 1195 tūkst.tonnām jeb 24,5%. Pats lielākais pieauguma temps bija Mangaļu stacijai, kurā kravu apstrādes apjoms palielinājās par 1216 tūkst.tonnām jeb 34,3%. Kravu apstrādes apjomi Rīgas Krasta stacijā pieauguši par 743 tūkst.tonnām jeb 23,7%, Ziemeļblāzmas stacijā – par 228 tūkst.tonnām jeb 11,8%.

Nepieciešams atzīmēt tranzitpārvadājumu ievērojamo pieaugumu Liepājas stacijā, kas atskaites periodā sasniedza 78,4% jeb 942 tūkst.tonnas. Tas kopā ar pārvadājumu pieaugumu Rīgas dzelzceļa mezgla stacijās pilnībā nosedza pārvadāto kravu apjoma samazināšanos Ventspils stacijā.

Caur ostām pārvadāto dzelzceļa kravu īpatsvars sadalījās sekojoši: Ventspils stacija – 56,0%, Rīgas dzelzceļa mezgla stacija – 36,8% un Liepājas stacija – 7,2%.

Ar 2002.gada 1.janvāri valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* pilda tranzita procedūras principāla (atbildīgā par muitas noteikumu ievērošanu tranzita procedūras veikšanā) funkcijas, kas ļauj kā tranzita deklarāciju izmantot dzelzceļa pavadzīmi. Līdz ar to tiek atvieglota dokumentu noformēšana un saīsināta

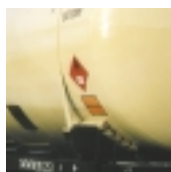


vilcienu aizkavēšanās nodošanas stacijās. Valsts *a/s Latvijas dzelzceļš*, vienlaicīgi būdama kā princips tā dzelzceļa pārvadātājs, piedāvā saviem klientiem iespēju vienkāršot muitas procedūru – tranzits bez drošības naudas iemaksāšanas par pārvadātājām kravām.

Viens no svarīgākajiem pārvadājumu līgumu nosacījumiem ir nodrošināt kravu saglabāšanu. Pa Latvijas dzelzceļu veicamajiem kravu pārvadājumiem ir augsta un stabila uzticamības pakāpe. 2002.gadā zaudējumi, kas radušies kravu nesaglabāšanas dēļ, sastādīja tikai 3 santimus uz katriem 1000 latiem ienākumu no kravu pārvadājumiem.

STACIJU UN IECIRKŅU ATTĪSTĪBA

Sakarā ar ievērojamiem kravu pārvadājumu apjomiem 2002.gadā radās nepieciešamība palielināt tranzitkoridora Austrumi–Rietumi atsevišķu iecirkņu caurvedes un caurlaides spējas. Šajā sakarībā, kā arī ņemot vērā plānoto pārvadājumu palielināšanos Ventspils, Rīgas un Liepājas ostu virzienā, Kravu pārvadājumu pārvalde sākusī aktualizēt Latvijas dzelzceļa investīciju programmu galvenā dzelzceļa tranzitkoridora Austrumi - Rietumi lielāko dzelzceļa mezglu caurlaides un caurvedes spēju palielināšanai uz laika periodu līdz 2010.gadam. Šī programma paredz pa-



2002. gadā zaudējumi, kas radušies kravu nesaglabāšanas dēļ, sastādīja tikai 3 santimus uz katriem 1000 latiem ienākumu no kravu pārvadājumiem.



pildus sadales punktu un otru galveno sliežu ceļu būvniecību vispirms tādos tranzīta koridora iecirkņos kā Daugavpils-Krustpils, Krustpils-Rīga un Jelgava-Tukums.

Saskaņā ar šo programmu 2002. gadā veikti galvenie sagatavošanas darbi izmaiņas punkta būvniecībai Daugavpils-Krustpils iecirkņa ceļa posmā Krustpils-Trepe, kā arī noteikta nepieciešamība 2003. gadā projektēt izmaiņas punktu šā iecirkņa ceļa posmā Jersika-Nīcgale. Rīgas dzelzceļa mezgla Mangaļu stacijas kravu apstrādes jaudas palielināšanas nolūkā ierīkota papildus pāreja, kas dod iespēju dzelzceļa cisternu sastāviem nokļūt tieši uz stacijas pievedceļiem. Šis pārejas ierīkošana, ieskaitot

Mangaļu stacijas un Rīgas ekspluatācijas iecirkņa darba tehnoloģijas atbilstošas izmaiņas, ļāva palielināt šīs stacijas kravu apstrādes gada jaudu par 3 milj. tonnu. Iezīmēti galvenie virzieni Rīgas dzelzceļa mezgla Mangaļu un Bolderājas staciju papildus attīstībā un pieeju attīstībā Rīgas dzelzceļa mezgla stacijās. Projektēšanas un būvniecības darbi tiks veikti tad, kad tas būs nepieciešams sakarā ar "kritiskās" robežas tuvošanos kravu pārvadājumos uz Rīgas ostu.

Liepājas stacijā, lai palielinātu kravu apstrādes jaudu, tika pagarināti trīs pieņemšanas un nosūtīšanas sliežu ceļi un ierīkotas papildus pārmiju pārejas, kas stacijā uzlaboja ekspluatācijas nosacījumus, kā arī paaugstināja kustības un manevru darbu drošības līmeni. Ir izstrādāts un ar visām instancēm saskaņots savienotājceļa būvniecības projekts, kura realizācija 2003. gadā ļaus turpmāk izvairīties no neracionāliem manevriem, padodot vagonus uz pievedceļiem.

Saskaņā ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (SEZ) un valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* kopīgo lēmumu, izrietošu no dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma palielināšanās Liepājas ostā, 2002. gadā pabeigta Liepājas rajona dzelzceļa parku un SEZ terminālu modelēšana, saskaņojot to ar Liepājas stacijas darbu. Ar to tika aktualizēta agrāk izstrādātā Liepājas dzelzceļa mezgla attīstības shēma. Modelēšanas rezultātā noteikti konkrēti pasākumi Liepājas stacijas un Liepājas SEZ dzelzceļa infrastruktūras attīstībai, kā arī šo pasākumu secība atkarībā no kravu apgrozības pieauguma ostas terminālos.

Ventspils dzelzceļa mezglā turpinājās jaunā termināla *Jūras parks* un tā savienojošo ceļu būvniecība. Objektu paredzēts nodot ekspluatācijā 2003. gada pirmajā pusgadā. Vienlaicīgi tika veikta akciju sabiedrību *Ventbunkers* un *Ventspils nafta* naftas terminālu rekonstrukcijas projektēšana, ņemot vērā dzelzceļa kravu pārvadājumu pieaugumu.

2002. gadā tika veikti sagatavošanas darbi un noorganizēts starptautisks konkurss, lai

noteiktu Rēzeknes dzelzceļa mezgla jaunā kravu pieņemšanas un nodošanas parka būvniecības nosacījumus un galveno darbuzņēmēju. Jaunais kravu pieņemšanas un nodošanas parks nepieciešams, lai palielinātu Rēzeknes stacijas kravu apstrādes jaudas un ļautu saņemt no Krievijas un nosūtīt kravu vilcienus 71 nosacītā vagona garumā.

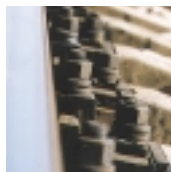
Veltot lielu vērību ritošā sastāva un staciju aprikojuma efektīvai izmantošanai, valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* speciālisti veic dzelzceļa staciju darba tehnoloģisko procesu pārskatīšanu, koriģēšanu un pārveidošanu. 2002. gadā Rīgas dzelzceļa mezgla Zemitānu stacijā pārstrādāts tehnoloģiskais process. Sakarā ar pārmaiņām darba apstākļos un principāla posteņa ieviešanu ir papildināti esošie tehnoloģiskie procesi Šķirotavas, Rēzeknes, Daugavpils, Ventspils, Liepājas un Rīgas Krasta stacijās. Daugavpils stacijā ekspluatācijā nodota jauna šķirošanas stacijas automatizētā vadības sistēma. Tika pārveidotas Šķirotavas un Daugavpils staciju tehnoloģisko procesu attiecīgās sadaļas.

KOMBINĒTIE PĀRVADĀJUMI

Valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* pēdējo trīs gadu laikā pastāvīgi palielina kombinēto pārvadājumu apjomus.

Konteineru tranzitpārvadājumi Rietumu-

Liepājas stacijā, lai palielinātu kravu apstrādes jaudu, tika pagarināti trīs pieņemšanas un nosūtīšanas sliežu ceļi un ierīkotas papildus pārmiju pārejas.



KRAVU PĀRVADĀJUMI

Austrumu virzienā pieauga, salīdzinot ar 2001. gadu, par 28,8%, bet Austrumu-Rietumu virzienā – par 89,1%. Jāatzīmē, ka šo pieaugumu jūtami veicināja Rīgas un Ventspils ostās pārkrautie 3 tūkst. konteineri ar pārtikas precēm, kuras, saskaņā ar palīdzības programmu, tika sūtītas uz Afganistānu.

Vairāk nekā piecus gadus sekmīgi attīstās ātrbājīgo kravu pārvadājumi refrīžerator-konteineros. Atbilstoši tam ir izveidotas vairākas īpaši aprīkotas sakabes, sastāvošas no platformām ar stiprinājumiem un vagona-elektrostacijas, kas piegādā elektroenerģiju konteineru saldēšanas iekārtām. Šādā veidā ar vienu reisu tiek pārvadāti no 12 līdz 18 četrdesmitpēdu refrīžerator-konteineri. 2002. gadā maršrutu vilcieni ar refrīžerator-konteineriem regulāri kursēja starp Rīgas ostu un kravu saņēmējiem Krievijā, Baltkrievijā, Ukrainā, Kazahstānā, Uzbekistānā, Kirgizijā, Turkmenistānā un Tadžikistānā.

Valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* ir Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes pastāvīgais loceklis, kas norāda uz mūsu ieinteresētību konteinerpārvadājumos starp Āzijas – Klusā okeāna reģioniem un Rietumeiropu caur Latvijas ostām.

Mums ir liela darba pieredze krauto un tukšo konteineru pārvadājumos kā ar maršrutu konteinerwilcieniem tā ar vagonu maršrutu grupām. 2002. gadā *Latvijas dzelzceļš* kopā ar citu valstu dzelzceļiem un ieinteresētajām eksportierfirmām veica lielu sagatavošanas darbu konteineru vilciena organizēšanā starp Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Kalifornijas jūras ostām un Centrālās Āzijas valstīm.

RITOŠAIS SASTĀVS

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

Esošais lokomotīvu parks pilnībā nodrošina visu pārvadājumu veikšanu pat pie maksimā-

li intensīvas kustības, bet lokomotīvu jaudas ļauj realizēt tranzitmaršrutu kravu vilcieni virzību no robeždzelzceļiem līdz galamērķim, nesamazinot vilcieni svaru.

2002. gadā veiktās dinamiskās pārbaudes rāda, ka sērijas 2M62 dizel-lokomotīvu izmantošana galvenajos tranzīta iecirkņos nodrošina vilciena sastāva kustību ar svaru līdz 4900 tonnām, bet sērijas 2TE10 dizel-lokomotīvu izmantošana – pat līdz 5500 tonnām.

Lokomotīvu parka pareiza darba organizācija nodrošināja, ka 2002. gadā, salīdzinot ar 2001. gadu, vilciena vidējais svars pieauga par 0,4%, lokomotīvu diennakts vidējais nobraukums – par 0,5%, bet lokomotīvu ražīgums – par 1,0%.

Ekspluatējamo lokomotīvu labu tehnisko stāvokli nodrošina gan savlaicīgi veikts remonts, gan savlaicīgi veikta tehniskā apkope. Tika turpināta 2001. gadā uzsāktā sērijas 2TE10 lokomotīvu modernizācija, uzstādot Čehijā ražotus turbokompresorus. Veiktā lokomotīvu riteņpāru uzmalu norūdišana, kā arī lubrikatoru (īpaša ierīce riteņpāru un sliežu nodilumu samazināšanai) uzstādīšana būtiski samazināja ekspluatācijas izdevumus.

Vīsas lokomotīves ir aprīkotas ar drošības ierīcēm un radiosakariem, kas atbilst vilcieni kustības drošības prasībām.

Liela vērība tiek veltīta lokomotīvu brigāžu sagatavošanas un apmācību kvalitātes paaugstināšanai. Šajā sakarībā Daugavpils lokomotīvu ekspluatācijas nodaļā tika atklāta mācību klase, kas vienīgā Baltijas valstīs aprīkota ar virtuālajām vilcieni vadīšanas treniņiekārtām un paredzēta vilcieni vadīšanas racionālo režīmu noslīpēšanai, izmantojot reālo braucienu konkrētos ceļa iecirkņos video attēlojumu. Tā būs laba bāze valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* vadošo profesiju speciālistu kvalitatīvai sagatavošanai mūsdienu līmenī.

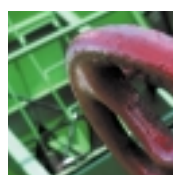
Saskaņā ar restrukturizācijas gaitā veikto funkciju sadali starp remonta un ekspluatācijas uzņēmumiem lokomotīvu apkopes un re-



montdarbos tiek pielietota īpaša savstarpējo līgumu sistēma.

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

Lai nodrošinātu vagonu parka gatavību ekspluatācijai, izstrādāta vagonu apkopes un remontu sistēma, kurā ietilpst Vagonu remonta centrs un vagonu tehniskās apkopes punkti. Vagonus kravu pārvadājumiem sagatavo īpaši aprīkotos punktos, kuros notiek vagonu tīrīšana, mazgāšana un arī to remonts. Vagonu sagatavošanai tiek ieviestas jaunas un



Ekspluatējamo lokomotīvu labu tehnisko stāvokli nodrošina gan savlaicīgi veikts remonts, gan savlaicīgi veikta tehniskā apkope.

progresīvas tehnoloģijas. 2002. gadā uzsākti Šķirotavas stacijas vagonu sagatavošanas punkta modernizācijas darbi. Šajā punktā jau uzstādīta moderna vagonu mazgāšanas un remonta iekārta.

Lai valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* bez sarežģījumiem varētu pieņemt vagonus un nodrošināt šo vagonu, kā arī tranzīta vilcienu virzību līdz galapunktam, visa braukšanas ceļa garumā atrodas tehniskās apkopes punkti un vagonu ritošās daļas bezkontakta diagnostikas ierīces. 2002. gadā ekspluatācijā nodots jauns vagonu kārtējā atkabinājumremonta punkts Daugavpils stacijā.

Vagonu parks pastāvīgi tiek atjaunots. 2002. gadā iegādātas 10 naftas produktu pārvadāšanas cisternas, bet 2003. gadā paredzēts iegādāties 42 cisternas.

Kravu pārvadājumu pārvaldes ritošā sastāva apkopi veic augsti kvalificēti speciālisti, kas pastāvīgi paaugstina savu meistarību.

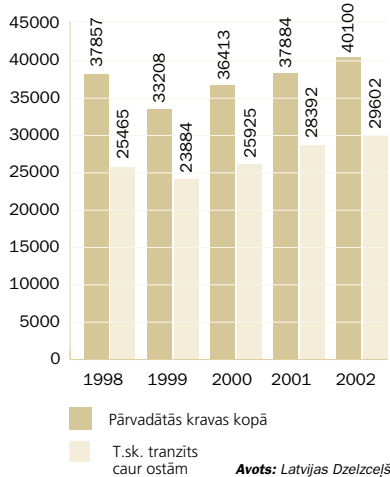
TARIFU POLITIKA

Kravu pārvadājumu pārvalde, lai nostiprinātu valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* konkurētspēju, visu 2002. gadu intensīvi nodarbojās ar mārketinga jautājumu risināšanu. Tika pētītas kravu plūsmas un īpašie mehānismi, kā šīs plūsmas piesaistīt valsts akciju sabiedrībai *Latvijas dzelzceļš*. Klientu vēlmju apzināšanas nolūkā tika noorganizēta aptauja un iegūtā informācija iestrādāta 2003. gada tarifu politikas nostādņēs.

Valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* ciešā sadarbībā ar *Latvijas Transīta biznesa asociāciju* veido stabilu un prognozējamu tarifu politiku, atbilstošu dzelzceļa, kravu īpašnieku un starptautisko ekspedītoru interesēm.

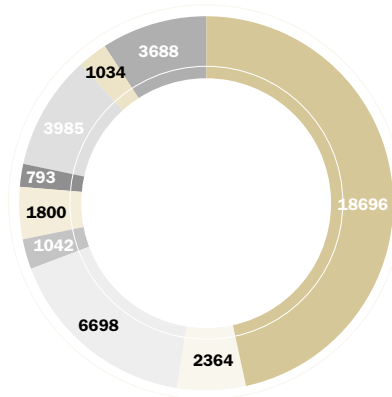
Dzelzceļa kravu pārvadājumu tarifu politikai izvirzīts mērķis – asajā konkurences cīņā ar citiem transporta veidiem un alternatīvajiem kravu pārvadājumu virzieniem pa citu valstu sliežu ceļiem, palielināt pārvadāto kravu apjomu un ienākumus, pielietojot optimālus tarifus.

LDZ KRAVU PĀRVADĀJUMU DINAMIKA 1998. – 2002. gados (tūkst. tonnu)



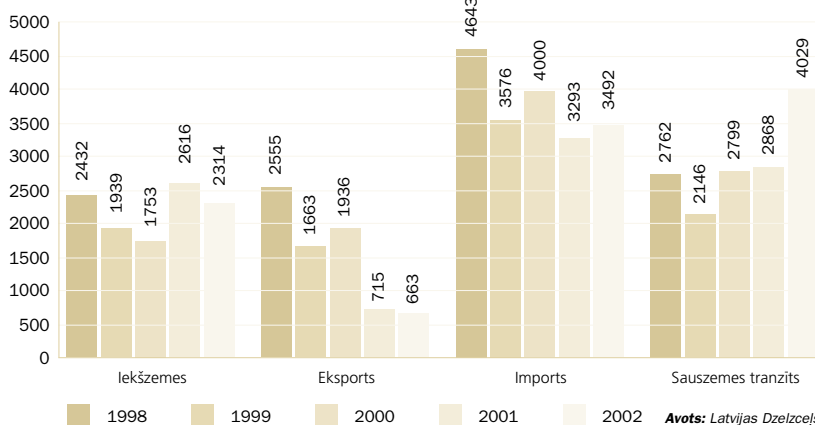
Avots: Latvijas Dzelzceļš

VISU 2002. GADĀ PĀRVADĀTO KRAVU STRUKTŪRA (tūkst. tonnu)



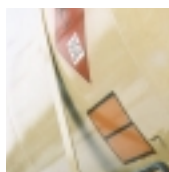
Avots: Latvijas Dzelzceļš

LDZ KRAVU PĀRVADĀJUMI PA SATIKSMES VEIDIEM 1998. – 2002. GADOS (tūkst. tonnu)



Avots: Latvijas Dzelzceļš

Vagonu parks pastāvīgi tiek atjaunots.
2002. gadā iegādātas 10 naftas produktu pārvadāšanas cisternas, bet 2003. gadā paredzēts iegādāties 42 cisternas.



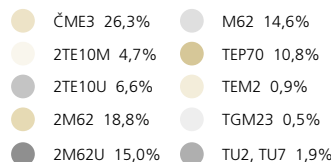
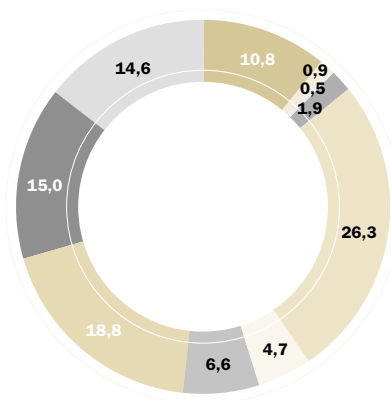
KRAVU PĀRVADĀJUMI

Šis mērķis tiek realizēts, izmantojot sekojošus tarifu politikas principus:

- ar klientiem veidot savstarpēji izdevīgas partnerattiecības, slēdzot ar viņiem līgumus par kravu pārvadājumu apmaksu;
- noteikt kravu transportēšanas izmaksas atbilstošus tarifus, ievērojot iepriekšējos gados izveidojošos cenu līmeni;
- piemērot atlaižu un atvieglojumu sistēmu atkarībā no pārvadājumu apjoma, kravas veida, pārvadājumu virziena un regularitātes, darījumu attiecību ilguma ar konkrētiem partneriem, kā arī atkarībā no citiem faktoriem;
- elastīgi reaģēt uz ekonomiskajām un politiskajām pārmaiņām iekšējā un ārējā transporta tirgū.

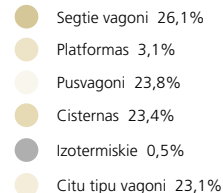
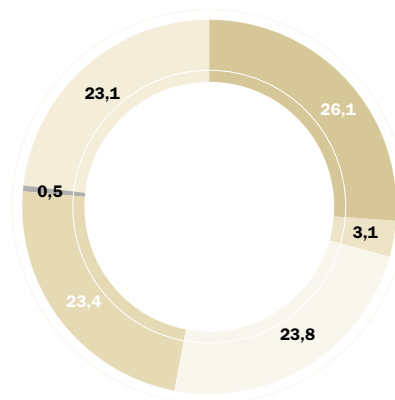
2002. gadā tika sekmīgi ieviests pārstrādātais *Dzelzceļa kravu pārvadājumu tarifs 03-LDZ*, kuru pielieto iekšzemes, importa un eksporta pārvadājumos. Tas jāva sakārtot papildus maksājumu aprēķinu un iekasēšanas kārtību atbilstoši Dzelzceļa pārvadājumu likuma prasībām.

LOKOMOTĪVJU PARKA STRUKTŪRA (%)



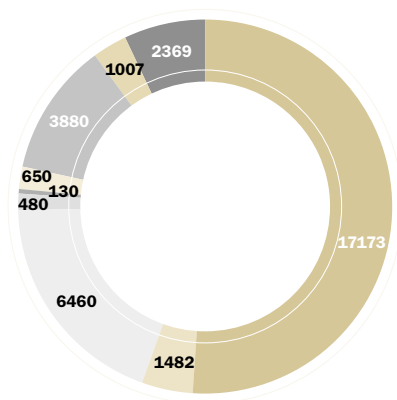
Avots: Latvijas Dzelzceļš

VAGONU PARKA STRUKTŪRA (%)



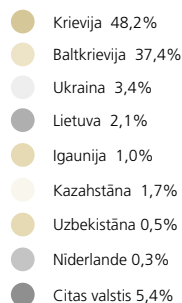
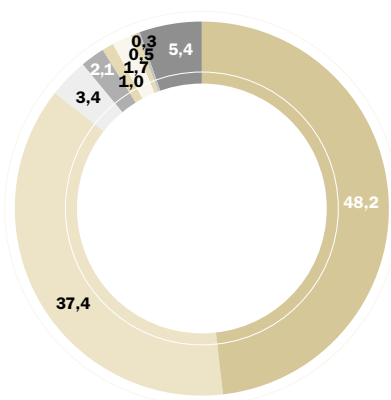
Avots: Latvijas Dzelzceļš

2002. GADĀ PĀRVADĀTO TRANZĪTKRAVU STRUKTŪRA (tūkst. tonnu)



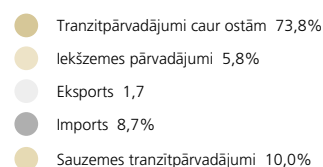
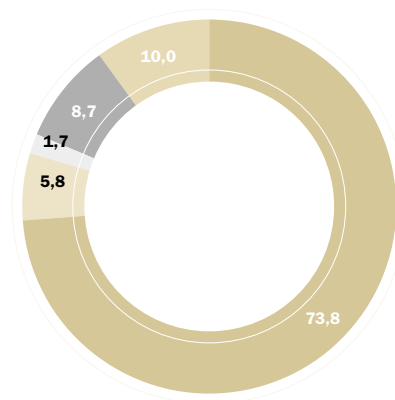
Avots: Latvijas Dzelzceļš

TRANZĪTPĀRVADĀJUMU ĪPATSVARS PA VALSTĪM - KRAVU NOSŪTĪTĀJĀM 2002. GADĀ (%)



Avots: Latvijas Dzelzceļš

PĀRVADĀJUMU VEIDU ĪPATSVARS 2002. GADĀ (%)



Avots: Latvijas Dzelzceļš



2002. gadā pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu nodrošināja valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* starptautisko pasažieru pārvadājumu struktūrvienības un pirmais meitas uzņēmums – a/s *Pasažieru vilciens*.

Pasažieru pārvadājumu rezultāti par atskaites periodu ir sekojoši:

- pārvadāto pasažieru skaits – 21,960 milj.cilvēku;
- pārvadāto pasažieru skaits, salīdzinot ar 2001. gadu gadu, – 109,1%;

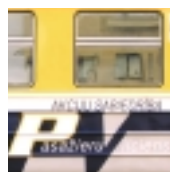
- ieņēmumi no pasažieru pārvadājumiem – 11,074 milj.latu;
- ieņēmumi no pasažieru pārvadājumiem, salīdzinot ar 2001.gadu – 108,3%.

Iekšzemes satiksmē a/s *Pasažieru vilciens* 2002. gadā ar elektrovilcieniem pārvadāja 18,448 milj. pasažieru, bet ar dīzeļvilcieniem – 3,074 milj. pasažieru.

Starptautiskajā satiksmē atskaites periodā tika pārvadāti 0,429 milj.pasažieru. Starptautiskajā satiksmē pārvadājumus veica seši

valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* formēti vilcieni: divi vilcieni – maršrutā Rīga-Maskava un pa vienam vilcienam maršrutos Rīga-Sanktpēterburga, Rīga-Gomeļa, Rīga-Ļova un Rīga-Simferopole. Maršrutā Rīga-Odesa kursēja divi bezpārsēšanās vagoni, bet maršrutā Rīga-Adlera – četri bezpārsēšanās vagoni. Bez tam kursēja arī citu valstu dzelzceļu formēti vilcieni maršrutos Rīga-Viļņa, Tallina-Minska, Viļņa-Sanktpēterburga, Viļņa-Daugavpils un bezpārsēšanās vagoni maršrutos Vitebska-Rīga un Kijeva-Tallina.

2002.gadā pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu nodrošināja valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* starptautisko pasažieru pārvadājumu struktūrvienības un pirmais meitas uzņēmums – a/s *Pasažieru vilciens*.

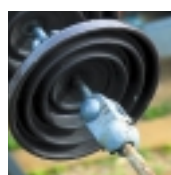




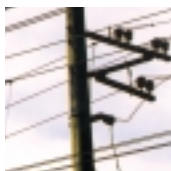
Valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* Infrastruktūras pārvalde atbild par sliežu ceļa, inženierbūvju, vilcienu kustības vadības automātisko (pusautomātisko) sistēmu, dzelzceļa telekomunikāciju tīkla, radiosakaru, elektroapgādes un kontakttīkla, kā arī citu iekārtu uzturēšanu saskaņā ar Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumiem. Galveno ceļu ekspluatācijas garums ir 2269,8 km. Infrastruktūras pārvaldes struktūrā darbojas 8 struktūrvienības: 3 ceļu distances, 3 signalizācijas un sakaru (elektrotehniskās) distances, sliežu ceļu remonta uzņēmums un Sliežu metināšanas centrs. Infrastruktūras pārvaldē un tās struktūrvieni-

bās strādā 5583 dažādu nozaru speciālisti. Infrastruktūras pārvaldes galvenie uzdevumi pēdējo gadu laikā ir bijuši sekojoši:

- infrastruktūras uzturēšana tādā stāvoklī, kas nodrošina drošu vilcienu kustību noteiktā ātrumā;
- infrastruktūras uzturēšanas tehnoloģijas pilnveidošana;
- precīza investīciju plānošana apstākļos, kad valsts budžeta līdzekļi infrastruktūrai netiek paredzēti;
- jaunāko tehnoloģisko sasniegumu apgūšana un ieviešana;
- visefektīvāko investīciju apgūšanas tehnoloģiju nodrošināšana.



Infrastruktūras pārvaldes struktūrā darbojas 8 struktūrvienības: 3 ceļu distances, 3 signalizācijas un sakaru (elektrotehniskās) distances, sliežu ceļu remonta uzņēmums un Sliežu metināšanas centrs.



INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDES BILANCES PAMATKAPITĀLS

	milj. latu
uz 2003. gada 1. janvāri	51,2
Infrastrukturā pārvaldes kopējie ieņēmumi	
2002. gadā	42,729
tajā skaitā no:	
- Dzelzceļa Infrastrukturā fonda	25,908
- no pakalpojumiem	14,032
- pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības ieņēmumi	2,759
- ārkārtas ieņēmumi	0,030
Kopējie izdevumi 2002. gadā	44,648
Bilances peļņa vai zaudējumi	- 1,919

2002. gadā tika veikti šādi rekonstrukcijas (modernizācijas), remonta un uzturēšanas darbi:

	tūkst. latu
• rekonstrukcija (modernizācija):	
• sliežu ceļu rekonstrukcija	65,3 km 9 188,5
• Ventspils dzelzceļa mezgla termināla <i>Jūras parks</i> būvniecība	8 142,3
• sliežu ceļu "B" tipa kapitālais remonts	35,2 km 1 241,5
• pārmiju pārvedu nomaiņa	35 kompl. 605,9
• sadales punkta būvniecība ceļa posmā Krustpils-Trepe	279,6
• Liepājas stacijas attīstība: pieņemšanas un nosūtīšanas ceļu Nr. 4, 5 un 6 pagarināšana	351,1
• Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcija: Mangaļu stacijas attīstība	153,0
• Cīrmās stacijas sliežu ceļu pagarināšana	210,5
• iekārtu iegāde	385,7
• inženiertehnisko būvju un zemes klātnes remonts	143,5
• autobloķēšanas modernizācija ceļa iecirkņi Ogre-Lielvārde	17 km 34,0
• EPL-10 kV rekonstrukcija ceļa posmā Nerza-Istalsna	9,2 km 65,5
• Indras stacijas ēkas tehnoloģiskā aprikošana	31,5
• Šķirotavas stacijas uzkalnu automātiskās centralizācijas (UAC) vagonu palēninātāja nomaiņa	2 gab. 36,0
• kārtējais remonts:	
• sliežu ceļa remonts	65,2 km 510,6
• sliežu nomaiņa pret jaunām	32,3 km 1 009,0
• sliežu slīpēšana	158,0 km 100,4
• ceļa mašīnu remonts	295,1
SCB iekārtas	209,6
sakaru iekārtas	72,2
elektroapgādes iekārtas	283,0
• uzturēšana:	
• koka gulšņu nomaiņa	99 713 gab.

DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS KOMPLEKSA PAMATOBJEKTU SARAKSTS

Nosaukums	Kopā
1. Sliežu ceļu izvērstais garums, kopā	km 3750,6
tajā skaitā:	
• galveno ceļu	2578,5
• staciju un speciālo ceļu	996,1
• pievedceļu	176,0
2. Pārmijas	kompl. 3760
3. Inženiertehniskās būves:	gabali
• tilti	760
• caurtekas	1024
4. Pārbrauktuves	701
5. Vilcienu kustības vadības sistēma:	
• automātiskā	km 1044,6
• pusautomātiskā	km 941,9
• stacijas ar elektrisko centralizāciju	stacijas 162
6. Maģistrālie sakaru kabeļi	km 2765,5
7. Radiosakari	km 1917,3
8. 6-10 kV augstsprieguma elektrotīklu līnijas	km 1396,2
9. Kontakttīkli	km 257,4

Infrastrukturā modernizācijas nozīmīgākie 2002. gada projekti

1. Iecirkņu Zīlupe-Rēzekne un Kārsava-Rēzekne staciju ceļu pagarināšana: pabeigta Cīrmās stacijas sliežu ceļu pagarināšana. Darbus veica uzņēmums *Dzelzceļa remonta serviss* un Daugavpils signalizācijas un sakaru distance.

Objekts nodots ekspluatācijā 2002. gada 28. novembrī.

Objekta vērtība – 276 197 lat.

2. Kravu staciju attīstības projekti:

2.1. Liepājas stacijas attīstība: pabeigta pieņemšanas un nosūtīšanas ceļu Nr. 4, 5 un 6 pagarināšana.

Objekts nodots ekspluatācijā 2002. gada 12. decembrī.

Būvniecības darbi veikti par summu 351 066 lat.

2.2. Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcija: Mangaļu stacijas attīstība.

Objekts nodots ekspluatācijā 2002. gada 14. decembrī.

Būvniecības darbi veikti par summu 153 091 lat.

Satiksmes drošības un darba aizsardzības uzlabošanas process risinās restrukturizācijas apstākļos, pakāpeniski realizējot 2000. – 2003. gadu restrukturizācijas programmu, kas paredz koncerna izveidošanu uz valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* bāzes. Vienlaicīgi ar restrukturizācijas pasākumiem tiek veidota satiksmes drošības un darba aizsardzības pasākumu juridiskā bāze. Stabilitāti satiksmes drošības jomā reglamentē Latvijas Republikas Ministru kabineta 2002. gada 22. oktobra noteikumi Nr. 470 (*Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu 7. punkta papildinājums*). Ar to tiek noteikts, ka satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēmai jābūt katrā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja vai pārvadātāja uzņēmumā, neatkarīgi no tā piederības. Savukārt, atbilstoši Darba aizsardzības likuma 7. punktam, visos dzelzceļa uzņēmumos ir noorganizēta darba vides iekšējās uzraudzības sistēma. Satiksmes drošības jautājumu nozīmīgums ir uzsvērts arī Eiropas Savienības (ES) direktīvā 2001/14/ES. Šīs direktīvas 32. panta 3. punkts nosaka, ka, lai iegūtu drošības sertifikātu, dzelzceļa uzņēmumiem ir jāievēro noteikumi, kuri izstrādāti saskaņā ar nacionālo likumdošanu. Tie nedrīkst būt pretrunā ar ES direktīvām un tiem ir jānosaka dzelzceļa uzņēmumu tehniskās, ekspluatācijas un drošības prasības attiecībā uz darbiniekiem, ritošo sastāvu un dzelzceļa uzņēmuma struktūrvienībām. Dzelz-



ceļa uzņēmumam ir jāpierāda, ka lokomotīvu brigādes un citi pārvadāšanas procesa dalībnieki ir profesionāli sagatavoti, pārzina un ievēro vilcienu satiksmes drošības prasības, kuras ir noteicis infrastruktūras pārvaldītājs. Visas minētās prasības pašlaik ir sevišķi aktuālas, jo publiskās lietošanas infrastruktūru sāk izmantot privātie pārvadātāji. 2002. gadā valsts *a/s Latvijas dzelzceļš*, veicot kravu un pasažieru pārvadājumus nepieciešamajā apjomā, nodrošināja vilcienu manevru darbu drošību. Netika pieļauti smagi satiksmes drošības pārkāpumi un avārijas. Jāatzīmē pirmā valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* koncerna grupas uzņēmuma *Pasažieru vilciens*

sekmīgā darbība. Pirmajā savas darbības gadā minētais uzņēmums ievērojami samazināja satiksmes drošības pārkāpumu skaitu. Šādu stāvokli bija iespējams sasniegt tādēļ, ka jau pirms dzelzceļa pārvadājumu drošības sertifikāta saņemšanas tika rūpīgi izstrādāta minētā uzņēmuma vilcienu satiksmes drošības sistēma. Bez tam uzņēmuma inženiertehniskie darbinieki un lokomotīvu brigāžu kolektīvs stingri ievēro TEN prasībām atbilstošus darbības principus un tehnoloģiskos procesus. 2002. gadā valsts akciju sabiedrībā *Latvijas dzelzceļš* tika panākta darba vides uzlabošanās un skaidri iezīmējās nelaiemes gadījumu skaita samazināšanās tendence.



2002. gadā valsts *a/s Latvijas dzelzceļš*, veicot kravu un pasažieru pārvadājumus nepieciešamajā apjomā, nodrošināja vilcienu manevru darbu drošību.



Atbilstoši valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* darba aizsardzības sistēmai uzņēmuma struktūrvienībās tika organizēta darba vides iekšējā uzraudzība, kaitīgo un bīstamo risku faktoru noteikšana un novērtēšana kā rezultātā veikti pasākumi risku novēršanai vai samazināšanai.

Bīstamo kravu avārijas seku likvidēšanai valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* sistēmā ir paredzēti palīdzības un ugunsdzēsības vilcieni, staciju avārijas grupas, kā arī ir izstrādāta attiecīgā normatīvā dokumentācija. Negadījumu seku likvidēšanai palīdzības vilcienos ir uzstādīti lielas jaudas dzelzceļa celtņi, to rīcībā ir jaudīgi buldozeri, vilcēji, naftas produktu sūkņi un cits nepieciešamais aprīkojums, kas regulāri tiek atjaunots un uzla-

bots. 2002. gadā Rīgas palīdzības vilciens tika apgādāts ar jaudīgu sūkni naftas produktu pārsūkņēšanai no bojātajām cisternām. Ar šo sūkni 60-tonnīga cisterna tiek pārsūkņēta nepilnas stundas laikā (ar veco sūkni šo darbu varēja paveikt aptuveni 4 stundās). Ugunsdzēsības vilcienos nomainīti novecojušie motorsūkņi, iegādātas divas jaunas pārnēsājamās elektrostacijas, atjaunoti šļūteņu komplekti un putu radītāji. Darbu veikšanai bīstamajā zonā tiek īpaši apmācīts palīdzības un ugunsdzēsības vilcienu un katras stacijas avārijas grupas personāls. Minētais personāls ir apgādāts ar mūsdienīgiem saspiegtā gaisa elpošanas aparātiem un aizsargtērpiem.

Lai šo formējumu darbinieki apgūtu iemaņas, kuras nepieciešamas smagu avāriju gadījumos, regulāri tiek rīkotas praktiskās mācības. Mācībās izvirzītie uzdevumi ir maksimāli pietuvināti ārkārtas situācijām. Bez dzelzceļa darbiniekiem šajās mācībās tiek iesaistīti arī pārstāvji no pašvaldībām, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta, reģionālajām vides pārvaldēm un Sabiedrības veselības aģentūras.

Valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests ir parakstījuši vienošanās protokolu par sadarbību ugunsgrēkos un citās ārkārtas situācijās. Bez tam ir noslēgti līgumi ar akciju sabiedrībām *Ventamonjaks* un *Nitrofert* par cisternu ar amonjaku pārbaudes kontrolposteņu izveidošanu Šķīrotavas un Jelgavas stacijās.

Darbu veikšanai bīstamajā zonā tiek īpaši apmācīts palīdzības un ugunsdzēsības vilcienu un katras stacijas avārijas grupas personāls





mas ieviešanas gaitā lielu palīdzību sniedz valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* Mācību centra organizētie kursi par kvalitātes sistēmas prasībām un audita principiem.

Valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* vides politikas īstenošanai 2002. gadā izlietoti līdzekļi 985 416 latu apmērā, tajā skaitā:

- gaisa aizsardzībai (katlu māju un apkures sistēmu modernizācija, kontrole attiecībā uz piesārņojošo vielu emisiju gaisā, šī procesa samazināšana līdz pilnīgai novēršanai) – Ls 284 060;
- ūdens aizsardzībai un tā racionālai izmantošanai, kā arī hidroloģiskā režīma saglabāšanai gar sliežu ceļiem (ūdensvada veco cauruļu nomaiņa pret jaunām, ūdens skaitītāju uzstādīšana, ūdensapgādes sistēmu un notekūdeņu attīrīšanas ietaišu remonts un tehniskā apkope, ūdens novadīšanas sistēmu remonts un atjaunošana sliežu ceļu kapitālā remonta laikā) – Ls 46 654;
- augsnes un gruntsūdeņu aizsardzībai (gruntsūdeņu kvalitātes monitorings, drenāžas sistēmas izveide naftas produktu piesārņotu lietus un sniega kušanas ūdeņu savākšanai un attīrīšanai, ritošā sastāva mazgāšanas laukumu betona seguma remonts) – Ls 7 806;
- augsnes (grunts) un gruntsūdeņu sanācijai – Ls 5 294;
- bistamo atkritumu (dzīvsudraba lampu,

nolietotu eļļu, ar naftas produktiem piesārņotās grunts, slaukamo materiālu, izlietoto sintētisko mazgāšanas līdzekļu) apsaimniekošanai – Ls 17 187;

- sadzīves atkritumu savākšanai un izvešanai – Ls 46 065;
- notekūdeņu novadīšanai – Ls 204 241;
- enerģijas resursu ekonomijai un darba vides uzlabošanai (vecu tvaika un apkures cauruļvadu, kā arī radiatoru nomaiņa, cehu un citu ražošanas ēku jumtu seguma remonts un siltināšana, darba telpu gaisa apgādes un ventilācijas sistēmu remonts) – Ls 47 910;
- ugunsdrošības un vilcienu kustības drošības panākšanai (ugunsdrošības joslu aršana gar mežiem, veco un bistamo koku izciršana, krūmu izciršana, zāles nopļaušana un savākšana dzelzceļa zemes nodalījuma joslā un šo joslu attīrīšana no atkritumiem) – Ls 316 089;
- dzelzceļa aizsargstādījumu atjaunošanai – Ls 5 005;
- citiem vides aizsardzības nozīmes pasākumiem – Ls 5 105.

Bez minētajiem 2002. gadā veiktajiem pasākumiem valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* Mācību centrā tika organizēti īpaši vides aizsardzības kursi, kuros apmācīti 33 Latvijas dzelzceļa darbinieki - vides aizsardzības darba koordinētāji, kā arī izstrādāts un ar valsts *a/s Latvijas dzelzceļa* valdes lēmumu apstiprināts (2002. gada 28. oktobra protokols Nr.16) Vides pārvaldības nolikums.

Valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* apstiprinātās kvalitātes politikas īstenošanā tiek veikti uzņēmuma mēroga pasākumi, kuri pamatā vērsti uz metroloģiskā nodrošinājuma sistēmas sakārtošanu, personāla sertifikācijas jautājumu risināšanu un kvalitātes vadības sistēmas ieviešanu. Standartam LVS EN ISO 9001:2000 atbilstošā kvalitātes vadības sistēma jau ieviesta trīs valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* ritošā sastāva remonta uzņēmumos. Patreiz šo sistēmu ievieš Infrastruktūras pārvaldes struktūrvienībās. Pirmais sistēmas ieviešanas posms aptver sliežu metināšanas procesu, sliežu ceļu kapitālo remontu un pārvedu pārmiju nomaiņu. Sistē-



Kvalitātes politikas īstenošanā tiek veikti uzņēmuma mēroga pasākumi, kuri pamatā vērsti uz metroloģiskā nodrošinājuma sistēmas sakārtošanu, personāla sertifikācijas jautājumu risināšanu un kvalitātes vadības sistēmas ieviešanu.



2002. gadā valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* ritošā sastāva remontu saimniecības struktūrā darbojās trīs remontu centri: Lokomotīvu remonta centrs *Lokomotīvu serviss*, Vagonu remonta centrs *Vagonu serviss* un Vilces ritošā sastāva remonta centrs *Zasulauks*. Šo centru darbības nodrošināšanai un koordinācijai ir divas ģenerāldirekcijas daļas, kuras pakļautas Ritošā sastāva direktoram: Ritošā sastāva remonta daļa, kas veic tehnisko virsuzraudzību un darbu koordinēšanu, un Ritošā sastāva tehniskā daļa, kas nodarbojas ar normatīvo aktu izstrādāšanu un harmonizēšanu, tehnoloģisko procesu un konstruktīvisinājumu akceptēšanu. Ritošā sastāva direktora pārraudzībā ir arī Ķīmiski tehniskā laboratorija un Kompleksās kontroles un mērījumu laboratorija, kuras nodrošina ritošā sastāva remontuŅēmumu un citu valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* struktūrvienību tehnisko kontroli.

2002. gadā visos remonta centros tika veikts darbs kvalitātes vadības sistēmas sertificēša-

nai atbilstoši standarta ISO 9001:2000 prasībām un 2003. gada sākumā tika saņemti atbilstošie sertifikāti.

Lokomotīvu remonta centrs *Lokomotīvu serviss* izveidots 2001. gadā, reorganizējot Daugavpils un Rīgas lokomotīvu depo. Galvenā ražošanas bāze atrodas Daugavpilī, atsevišķs iecirknis atrodas Rīgā, bet cehi – Rēzeknē, Jelgavā un Liepājā. Lokomotīvu remonta centrs veic 2TE10M, 2TE10U, M62, 2M62, 2M62U, TEP70, ČME3 un TEM2 sēriju dīzeļlokomotīvu, kā arī rūpniecisko lokomotīvu un ceļa remontmašīnu visa veida remontus (vidējo remontu ieskaitot) un tehnisko apkopi.

2002. gadā dīzeļlokomotīvu tehniskās apkopes cehā tika ieviesta automatizēta iekārta lokomotīvu bukšu mezglu diagnosticēšanai bez mezglu izjaukšanas, ar to panākot to drošu ekspluatāciju. Bez tam atskaites periodā Lokomotīvu remonta centrā ieviesa lāzera automatizēto sistēmu LIS-RT-3 lokomotīvu ratiņu ģeometrisku parametru kontrolei,

kā arī automatizēto iekārtu UKPP-01 – gultņu parametru kontrolei.

Vilces ritošā sastāva remonta centrs *Zasulauks* izveidots 2001. gadā uz tāda paša nosaukuma lokomotīvu depo bāzes. Šajā centrā veic visa veida remontus (vidējo remontu ieskaitot, dīzeļvilcieniem – arī galveno remontu) un tehnisko apkopi ER2 un ER2T sēriju elektrovilcieniem, AR2 sērijas automotrisēm, DR1P un DR1A sēriju dīzeļvilcieniem, to skaitā modernizētajiem ar firmu MTU un Voith spēka iekārtām.

2002. gadā tika uzsākta sadarbība ar akciju sabiedrību *Rīgas vagonbūves rūpnīca* elektrovilcieniem ER2 un ER2T vidējā remonta un vilces ritošā sastāva elektrisko mašīnu kapitālā remonta veikšanā. Tika arī izveidots automātisko sakabju remonta iecirknis un ieviests jauns stends bremžu sviru pārvaldu automātisko regulatoru izjaukšanai un pārbaudei.

Vagonu remonta centrs *Vagonu serviss* izveidots 2001. gadā uz Daugavpils un Rīgas kravas vagonu depo bāzes. Tas veic depo un kapitālos remontus visu tipu 1520 mm sliežu platuma kravas vagoniem, kā arī izgatavo un remontē kravas vagonu atsevišķus mezglus un detaļas, tajā skaitā izgatavo arī segto vagonu durvis un jumtus. Vagonu remonta centrs veic kravas vagonu ratiņu (modelis "18-100") nodilušo detaļu virsmu atjaunošanu ar automātiskajām un pusautomātiskajām iekārtām, izmantojot uzmetināšanas metodi un tālāku apstrādi līdz rasējumu albūmā noteiktajiem izmēriem. Bez tam tiek veikts arī naftas un benzīna cisternu kapitālais remonts, pagarinot to lietošanas laiku par 16 gadiem. Vagonu remonta centrā ir izveidots vagonu sagatavošanas punkts (skalošana, tvaicēšana) metināšanas darbu veikšanai.

Nekustamā īpašuma pārvaldes misija ir pārvaldīt un uzturēt valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* nekustamo īpašumu un ar to saistīto zemi, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras funkcionēšanu, kravas un pasažieru pārvadājumu organizēšanu.

Primārais mērķis ir realizēt valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* intereses nekustamā īpašuma un ar to saistītās zemes efektīvā un rentablā pārvaldīšanā un apsaimniekošanā, gūstot ieņēmumus no nekustamā īpašuma iznomāšanas, izīrēšanas, pārdošanas kā arī dažādu pakalpojumu sniegšanas.

Nekustamā īpašuma pārvaldes galvenie uzdevumi:

- nekustamā īpašuma un ar to saistītās zemes un inženierkomunikāciju jautājumu risināšana: pārvaldīšana, apsaimniekošana, apzināšana, novērtēšana, uzskaitē, nodošana un pārņemšana;
- nekustamā īpašuma reģistrēšana zemesgrāmatā, iznomāšana dzelzceļa struktūrvienībām, kā arī citām fiziskām un juridiskām personām, noslēdzot nomas līgumus;
- nekustamā īpašuma objektu pārdošana un izsoļu organizēšana, nodošana pašvaldībām;
- dzīvokļu apsaimniekošana un izīrēšana;
- komunālo pakalpojumu sniegšana (siltumenerģijas ražošana) vai to piegādes organizēšana;
- lokomotīvu brigāžu atpūtas namu pakalpojumu sniegšana;
- dažādu citu pakalpojumu sniegšana (galdniecības, transporta, apsaimniekošanas u.c.).

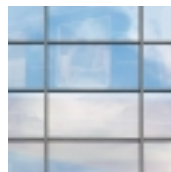


Valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* īpašumā visā Latvijas teritorijā ir 3,8 tūkstoši nekustamā īpašuma objekti (ēkas un būves) ar kopējo platību 1,5 milj. kvadrātmetri, no kuriem 81% apsaimnieko Nekustamā īpašuma pārvaldes četras struktūrpakšvienības: Rīgas pasažieru stacijas ēka, Rīgas, Daugavpils un Jelgavas būvju un teritorijas apsaimniekošanas iecirkņi (BTAI).

2002. gadā Nekustamā īpašuma pārvalde turpināja darbu pie ēku un būvju, kā arī tās apsaimniekošanā esošo zemes gabalu efektīvākas un racionālākas izmantošanas. Šā darba pamatā ir neapdzīvojamo telpu, kas

pilnībā vai daļēji nav nepieciešamas valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* darbībai, iznomāšana juridiskām un fiziskām personām, kā arī ēku un būvju, kuras valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* saimnieciskajai darbībai turpmāk nav nepieciešamas, pārdošana. Nomas maksas ieņēmumu apjoms 2002. gadā pārsniedz 350 tūkst. latu, noslēgti 45 jauni nomas līgumi.

Operatīvi risināti jautājumi par nomas līgumattiecību pārtraukšanu ar uzņēmēj sabiedrībām, kuras nepilda noteiktās līgumattiecības, tādējādi nepieļaujot debitoru parādu pieaugumu. Nekustamā īpašuma pārvalde regulāri analizē telpu nomas maksas konjunktūru, kas



Primārais mērķis ir realizēt valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* intereses nekustamā īpašuma un ar to saistītās zemes efektīvā un rentablā pārvaldīšanā un apsaimniekošanā.



dod iespēju noslēgt neapdzīvojamo telpu nomas līgumus par dzelzceļam maksimāli izdevīgāko cenu. Tādejādi netiek pieļauta nomas maksas ienēmumu līmeņa nepamatota samazināšanās.

2002. gadā pārdoti 24 nekustamā īpašuma objekti, kas ir nedaudz vairāk nekā 2001. gadā. Ieņēmumi no objektu pārdošanas pārsniedz 338 tūkstošus latu. 13 no šiem objektiem ir tādi, kuru pārdošanas cena nepārsniedz 1000 latus. Taču 3 objektu (Kalsnavas ielā Nr.2 – Jūrmalā, Starta ielā Nr.28 – Rīgā un Stacijas ielā Nr.46 – Daugavpilī) 276 000 latu lielā kopējā pārdošanas vērtība veido 4/5 no visa gada

pārdošanas apjoma. Neizmantoto objektu pārdošanai ir būtiska nozīme, jo ar to tiek iegūti līdzekļi nekustamā īpašuma atjaunošanai un rekonstrukcijai.

2002. gadā turpinājās telpu nomnieku līdzdalība dzelzceļa nekustamā īpašuma remontā un rekonstrukcijā. Šajā periodā, pamatojoties uz noslēgtajiem neapdzīvojamo telpu nomas līgumiem, nomnieki ir veikuši remonta darbus nomātajās telpās vai to rekonstrukciju, tai skaitā SIA *STRINKS* veica remonta darbus Zasulauka dzelzceļa stacijā par 7,6 tūkstošiem latu, bet SIA *L-Ekspresis* – savās pārvaldes telpās Lielajā Kalna ielā Nr.68, Rīgā par 9,6 tūkstošiem latu. Nekustamā īpašuma pārvalde paredz šādu praksi attīstīt arī turpmāk.

2002. gadā pašvaldībām nodoti:

- ārējie inženiertīkli 1 777 metru kopgarumā (Cēsu pilsētai – 687 m, Skrīveru pagastam – 1 090 m), kas nepieciešami privatizācijai nodoto dzīvojamo māju funkcionēšanai, kā arī divas artēziskās akas, divas sūkņu stacijas un vienu ūdenstorni;
- 90 objekti saskaņā ar Latvijas Republikas Ministru kabineta rīkojumiem par 15 pašvaldību (Tukuma pilsētai, Vaiņodes pagasts, Gaviezes pagasts, Vērgales pagasts, Ropažu pagasts, Mālpils pagasts, Cēsu pilsētai, Dzērbenes pagasts, Amatas novads, Auces pilsētai, Skrīveru pagasts, Annas pagasts, Stāmerienas pagasts, Rankas pagasts, Vecumu pagasts) īpašumā nodotajiem nekustamā īpašuma objektiem.

Nekustamā īpašuma pārvaldes bilancē no citām valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* struktūrvienībām pārņemti 106 objekti, ieskaitot 25 ēkas un būves.

Atskaites periodā pēc kapitālā remonta ekspluatācijā nodoti sekojoši objekti:

- Indras stacijas ēka ;
- Brasas pieturas punkts;

- apkures sistēma Daugavpils Šķirotavas stacijā;
 - katlu māja Depo ielā Nr.12, Ventspilī;
 - katlu māja Depo ielā Nr.17, Ventspilī.
- Veikti kārtējā remonta darbi 94 objektos par kopējo summu 400 tūkst.latu, tajā skaitā:
- Rīgas BTAI - 30 objektos par 204,7 tūkst.latu;
 - Daugavpils BTAI – 26 objektos par 79,0 tūkst.latu;
 - Jelgavas BTAI – 38 objektos par 114,0 tūkst.latu;
 - Rīgas pasažieru stacijas ēkā – 1 objektā par 2,3 tūkst.latu.

Bez tam sastādīta peronu atjaunošanas programma, kā arī izstrādāts tehniski- ekonomiskais pamatojums objektu, kuri atrodas Piekraustes ielā, Daugavpilī, siltumapgādei no savām katlu telpām, paredzot atslēgšanos no pilsētas siltumtīkliem.

Vēl Daugavpilī atslēgta avārijas stāvoklī esošā 1184 metrus garā siltumtrase un iekārtotas 3 elektrisko katlu telpas par kopējo summu 138,5 tūkst.latu.

Ventspils dzelzceļa stacijas teritorijā vides aizsardzības pasākumu ietvaros sadarbībā ar Ventspils SIA *Ūdeka* veikti pasākumi, lai samazinātu piesārņoto notekūdeņu ievadīšanu pilsētas attīrīšanas ietaisēs.

Nekustamā īpašuma pārvalde turpināja darbu pie ekonomiski pamatotu priekšlikumu sagatavošanas attiecībā uz neizmantotajiem objektiem: to pārdošanu, iznomāšanu, nodošanu pašvaldībām vai nojaukšanu.

Lielāka vērība tiek pievērsta:

- vienota nekustamā īpašuma objektu un tiem piesaistītās zemes datu bāzes pilnveidošanai, elektroniskās kartes izgatavošanai;
- zemes gabalu robežu precizēšanai, uzmērīšanai, robežu plānu izgatavošanai;
- objektu reģistrēšanai zemesgrāmatās;
- neizmantoto objektu uzturēšanai vai to nojaukšanai.

2002. gadā turpinājās telpu nomnieku līdzdalība dzelzceļa nekustamā īpašuma remontā un rekonstrukcijā.



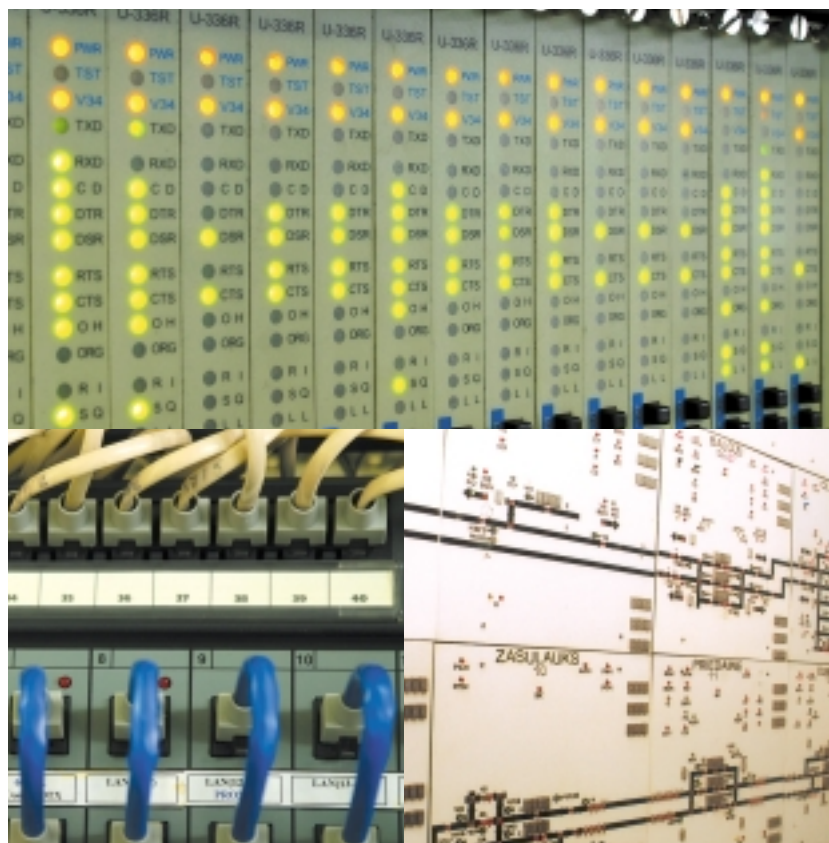
2002. gadā turpinājās valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* informatīvo tehnoloģiju attīstība, kas orientēta uz to modernizāciju un šīs jomas jaunāko sasniegumu ieviešanu dzelzceļa transportā, dzelzceļa informatīvo tehnoloģiju integrēšanu visas valsts un starptautiskajā informatīvajā telpā, kā arī uz vienotas Latvijas dzelzceļa finansu un ekonomikas vadības sistēmas izveidi.

DATU PĀRRAIDES TĪKLS (LDzDAT)

2002. gadā tika modernizēts IBM sistēmas lieldatoru pieslēgums pie datu pārraides tīkla, kas veicināja lieldatoru resursu pilnvērtīgāku izmantošanu, palielinot datu pārraides tīkla ātrdarbību un drošību.

Atskaites periodā izveidoja reģionālo datu pārraides tīklu austrumu virzienā (Rīga, Krustpils, Daugavpils un Rēzekne). Latvijas dzelzceļa optisko sakaru līniju un datu pārraides komutācijas aparātūras izmantošana palīdzēja tīkla ātrumam šajā virzienā sasniegt 1Gb/sek. Patlaban tas ļauj valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* konkurēt ar citiem lielākajiem datu pārraides pakalpojumu sniedzējiem Latvijā, kas ir svarīgi pēc telekomunikāciju operatora licences saņemšanas.

Uzsākta valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* galējo objektu pieslēgšana pie LDzDAT. Jau ir pieslēgti svarīgākie galējie objekti Rīgā, Daugav-



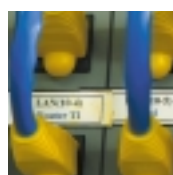
pilī, Rēzeknē un Liepājā. To nodrošināja xDSL tehnoloģijas, kuru izmantošana ļauj sasniegt vērā ņemamu datu pārraides ātrumu ar esošajām vara telekomunikāciju līnijām.

Ir ieviesti tehniskie un programmatūras risinājumi, kas paaugstina tīkla drošību, panākot svarīgāko datu rezervēšanu. Veikta valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* centrālo administratīvo ēku lokālā tīkla modernizācija un lokālo tīklu pārbūve vairākās stacijās.

Modernizēts pieslēgums starptautiskajam dzelzceļa tīklam *Infonet-21*, nodrošinot dotā pieslēguma pilnīgu atbilstību tehniskajām prasībām, ja atbilstoši drošības prasībām tiek veikta pieslēguma pilna rezervēšana un nodalīšana no

pārējā tīkla. Valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* šobrīd ir līderis dotā tīkla attīstības jomā un par šo tēmu sniedz konsultācijas arī citiem dzelzceļiem. 2002. gadā LDzDAT tīklam pieslēgti 284 jauni datorlietotāji, *Internet* tīklam pieslēgti 197 jauni lietotāji, bet elektroniskā pasta lietotāju skaits ir pieaudzis par 208 cilvēkiem. Patlaban LDzDAT tīklam ir pieslēgti 980 datori, tai skaitā 665 no tiem ir pieeja *Internet* tīklam, un 806 datorlietotāji izmanto elektronisko pastu. Tīklā tiek izmantota vienota datorvirusu aizsardzības sistēma.

Joprojām regulāri pieaug atsevišķu aplikāciju lietotāju skaits, kuru darbība tiek nodrošināta izmantojot LDzDAT un uzglabājot datu resursus



2002. gadā tika modernizēts IBM sistēmas lieldatoru pieslēgums pie datu pārraides tīkla, kas veicināja lieldatoru resursu pilnvērtīgāku izmantošanu.



centralizēti. Pie svarīgākajām šādām sistēmām ir pieskaitāmas finansu vadības sistēma *MySAP*, kravu pārvadājumu informatīvās sistēmas *APOVS*, *APIKS*, *DISKOR*, *AMMAS*, pasažieru pārvadājumu informatīvā sistēma *Ekspresis-2*.

FINANSU UN EKONOMIKAS VADĪBAS SISTĒMA SISTĒMA

My SAP sistēmas ieviešana valsts akciju sabiedrībā *Latvijas dzelzceļš* saskaņā ar projekta plānu tika uzsākts 2002. gada 21. janvārī. Gada laikā, sadarbojoties ar *MicroLink Systems* speciālistiem tika izstrādāts *MySAP* sistēmas konfigurēšanas un ieviešanas plāns. Šā

plāna realizācijas pirmajā posmā, tā saucamajā pilotzonā, tika izvēlēta Nekustamā īpašuma pārvalde kopā ar tās struktūrapakšvienībām, Informatīvās skaitļošanas centrs un Latvijas dzelzceļa vēstures muzejs. Šajās struktūrvienībās 2002. gadā tika ieviesti un ar 2003. gada 1. janvāri darbojas sekojoši *MySAP* moduļi: Finanšu, Investīciju, Materiālu, Projektu un Pārdošanas uzskaites. 2003. gada laikā šie moduļi tiks tirāžēti pārējās valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* struktūrvienībās un gada pēdējā ceturksnī vienotā sistēmā iekļausies arī Kravu pārvadājumu un Infrastruktūras pārvaldes.

Paredzēts vēl viens modulis, kuram ir atsevišķs ieviešanas grafiks – Algas aprēķins un personāla uzskaitē. 2002. gadā šis modulis tika ieviests Informatīvajā skaitļošanas centrā, Latvijas dzelzceļa vēstures muzejā un ģenerāldirekcijā. Turpmāk tas tiks tirāžēts arī citās struktūrvienībās. 2002. gada nogalē divu mēnešu laikā tika apmācīti darbam ar *MySAP* gandrīz 100 gala lietotāji. 2003. gadā apmācības turpināsies.

KRAVU PĀRVADĀJUMU INFORMATĪVĀ SISTĒMA (KRAIS)

Sistēma funkcionē uz moderna programmatēriskā kompleksa bāzes. Šā kompleksa pamatā ir datu bāzes serveri *Mainframe IBM 9672* un operētājsistēma *OS390*.

KRAIS sistēma nodrošina pārvadājuma pro-

cesa informatīvo atbalstu. Tajā ir vairākas apakšsistēmas:

- *APOVS* nodrošina pārvadājumu procesa operatīvo vadību.
- *APIKS*, *AMMAS*, *ADIAS* nodrošina komerciālo darbību.

Sistēma *APOVS* apkalpo 695 abonentus – dzelzceļa tehnoloģisko personālu (tajā skaitā arī Lietuvā – 220). Sistēma pastāvīgi attīstās - tiek nomainīti sistēmas termināli, veikta šķirošanas un tehnisko staciju sistēmu modernizācija. Tā 2002. gadā veikta Daugavpils stacijas *AVS* modernizācija, izmantojot *Microsoft SQL* datu bāzes serveri.

APOVS nodrošina ar nepieciešamo informāciju valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* operatīvos dienestus, ieskaitot dzelzceļa dispečeru dienestu. Tiek attīstīts arī informatīvo pakalpojumu piedāvājums klientiem, izmantojot *SMS* un *Internet* tehnoloģijas. Sistēmā *APIKS* iekļautas 11 lielākās valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* kravas stacijas, ieskaitot četras nodrošanas stacijas. *APIKS* nodrošina pārvadājumu dokumentu apstrādi un norēķinu veikšanu par pārvadājumiem ar valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* klientiem.

Sistēma *ADIAS* nodrošina aprēķinu veikšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.

Sistēma *AMMAS* nodrošina mašīnistu maršrutu apstrādi un degvielas patēriņa uzskaiti. Vilcienu kustības negadījumu uzskaites sistēmu lieto 62 darbinieki tajās valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* struktūrvienībās, kuras operatīvi saņem informāciju par notikušajiem vilcienu kustības negadījumiem.

2002. gada nogalē divu mēnešu laikā tika apmācīti darbam ar *MySAP* gandrīz 100 gala lietotāji.
2003. gadā apmācības turpināsies.





PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU INFORMATĪVĀ SISTĒMA

Turpinājās biješu rezervēšanas sistēmas *Ekspresis-2* (skaitļošanas komplekss uz procesoru *IBM 4381.P13* bāzes) ekspluatācija. Sistēmai ir pieslēgti 165 termināli (Latvijā 96, Lietuvā 41, Igaunijā 28). Vidēji diennaktī tiek realizētas 3550 vietas (Latvijā – 1500, Lietuvā – 1800, Igaunijā – 250).

Pamatojoties uz Sadraudzības valstu Dzelzceļa transporta padomes XXXIII sēdes lēmumu, kas paredz līdz 2005. gada 1. janvārim pāreju uz sistēmu *Ekspresis-3*, apstiprināta īpaša programma automatizētās pasažieru pārvadājumu vadības sistēmas *Ekspresis-3* izstrādei un ieviešanai *Latvijas dzelzceļā*.

Saskaņā ar šo programmu, uzsāka biješu kasu terminālu aprikojuma maiņa. Rīgas, Daugavpils, Rēzeknes, Krustpils, Jelgavas, Ventpils un Liepājas stacijās uzstādīti jauni printeri *Olivetti PR-2*, kuri tiek izmantoti braukšanas dokumentu noformēšanai starptautiskajā satiksmē ar NVS un Baltijas valstīm, izmantojot jaunā parauga veidlapas (trīs slāņu slīpi ar svitru kodu).

Sakarā ar to, ka izveidots jauns uzņēmums *a/s Pasažieru vilciens* un ieviesta jauna iekšzemes satiksmes tarifu sistēma, tika veikta braukšanas dokumentu un finanšu un statistikas atskaišu programmnodrošinājuma modernizācija.

PERSONĀLA UZSKAITES SISTĒMA (PUS)

2002. gadā visiem *PUS* klientiem uzstādīta jaunākā versija 5.0. Patreiz *PUS* uzstādīts un personāla uzskaitē notiek 25 valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* personāla daļās Rīgā, Daugavpilī, Jelgavā un Ventspilī.

LIETVEDĪBAS DOKUMENTU SISTĒMA (LDS)

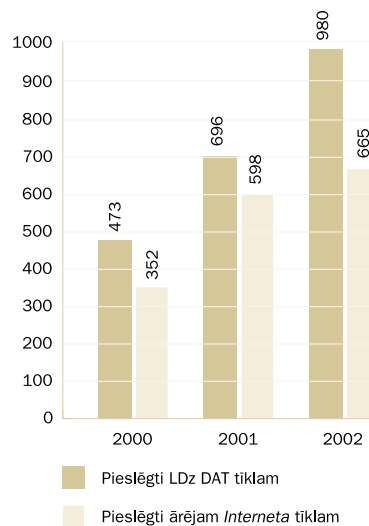
2002. gadā turpinājās *LDS* ekspluatācija ar pilnu izpildes ciklu, kopīgā tīkla lietotājiem un valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* ģenerāldirekcijā - bez pilna izpildes cikla, lokālajiem lietotājiem.

INFRASTRUKTŪRAS INFORMATĪVĀS SISTĒMAS

SCB, ALSN, sakaru un elektroapgādes ierīču atteižu uzskaites un analīzes sistēma ieviesta deviņās darba vietās (pieci jauni lietotāji). Sliežu ceļu rekonstrukcijas tehnisko projektu sagatavošanas un noformēšanas sistēma tika ieviesta vēl septiņās *Infrastrukturā* pārvaldes darba vietās un kopumā šo sistēmu lieto 21 darbinieki. *Infrastrukturā* pārvaldes ceļu saimniecības četrās darba vietās eksperimentālajā ekspluatācijā tika ieviesta Inženiertehnisko būvju uzskaites sistēma.

PĀREJĀS INFORMATĪVĀS SISTĒMAS

Informatīvās skaitļošanas centrs sadarbībā ar citām valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* struktūrvienībām uztur arī citu informatīvo sistēmu datu bāzes: Normatīvo aktu informatīvā sistēma, Kvalitātes un vides vadības datu bāze, Dzelzceļa transporta normatīvo aktu datu bāze, Bibliotēkas datu bāze *ALISE*, Latvijas Republikas likumdošanas datu bāze *KODEKS*, Dzelzceļa nacionālo dienestu objektu datu bāze, kā arī Finanšu informatīvā sistēma *Hansa Financial*.



Turpinājās biješu rezervēšanas sistēmas *Ekspresis-2* (skaitļošanas komplekss uz procesoru *IBM 4381.P13* bāzes) ekspluatācija.



2002 gadā valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* turpināja attīstīt daudzpusīgu sadarbību ar ārzemju dzelzceļu administrācijām, kā arī ar dažādām starptautiskajām dzelzceļu apvienībām un institūcijām. Kopš 1992. gada valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* aktīvi piedalās dzelzceļu sadarbības organizācijas (*OSJD*) darbā. *OSJD* ir pārstāvēti dzelzceļi no 27 valstīm: NVS, Baltijas un Centrālās Eiropas valstis, Ķīnas TR, Korejas TDR, Vjetnama, Mongolija, Irāna u.c. Ar novērotāja statusu *OSJD* darbā piedalās pārstāvji no Vācijas, Somijas, Francijas, Grieķijas un Serbijas-Melnkalnes dzelzceļiem. Saskaņā ar *OSJD* darba

plānu 2002. gadā Latvijā notika trīs sanāksmes par aktuāliem dzelzceļu attīstības un sadarbības jautājumiem. Gada laikā dažādos *OSJD* pasākumos piedalījās 62 valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* dalībnieki. Starptautiskās dzelzceļu savienības (*UIC*) biedrs valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* ir kopš 1992. gada. *UIC* apvieno pāri par 150 dzelzceļu kompānijas no pieciem pasaules kontinentiem. Atskaites gadā dažādos *UIC* pasākumos ir piedalījis 21 valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* darbinieki. Tāpat kopš 1992. gada valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* piedalās NVS, Baltijas valstu un Bulgārijas Dzelzceļa transporta padomes darbā.

1996. gadā Latvijas dzelzceļš tika uzņemts par šīs Padomes asociēto locekli, kas mūsu dzelzceļam dod lielākas tiesības un iespējas, bet ne mazākā mērā neierobežo tā rīcības brīvību pieņemto lēmumu izpildē.

2000. gadā valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* kļuva par Transsibīrijas pārvadājumu starptautiskās koordinācijas padomes pastāvīgo locekli. Padome dibināta 1993. gadā un tās ietvaros aktīvi sadarbojas vairāk nekā 80 kolektīvo locekļu. 2002. gada novembrī valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* pārstāvji ņēma dalību Padomes sēdē, kas notika Šveices pilsētā Lucernā.

Kopš 1993. gada valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* pārstāv mūsu valsti Starptautiskajā dzelzceļu kongresu asociācijā (*IRCA*), kura apvieno vairāk nekā 100 dzelzceļu organizāciju un uzņēmumu no 80 pasaules valstīm, bet 2000. gadā mūsu dzelzceļš kļuva par Starptautiskās dzelzceļa transporta komitejas (*CIT*) locekli. *CIT* apvieno ap 300 dalīborganizācijas, starp kurām ir dzelzceļa uzņēmumi, infrastruktūras operatori, kuģniecības, autotransporta uzņēmumi no valstīm, kurās pielieto Nologumu par starptautisko dzelzceļa satiksmi (*COTIF*). 2002. gada maijā valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* pārstāvji piedalījās *CIT* ģenerālās asamblejas darbā Lucernā.

Lai izmantotu, citu valstu pieredzi drošības jautājumu risināšanā dzelzceļa pārvadājumu jomā valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* 1999. gadā

2002. gada maijā
valsts *a/s Latvijas dzelzceļš*
pārstāvji piedalījās *CIT* ģenerālās
asamblejas darbā Lucernā.





iestājās Starptautiskajā dzelzceļu policijas un drošības dienestu sadarbības organizācijā (COLPOFER). 2002. gada novembrī mūsu dzelzceļa pārstāvji piedalījās šīs organizācijas ģenerālās asamblejas darbā Romā.

Lai veicinātu ciešāku sadarbību ar Eiropas valstu dzelzceļiem, 2002. gadā uzsāktas sarunas par valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* iestāšanos Eiropas dzelzceļu kopienā (CER).

Vadošie valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* partneri starptautiskās sadarbības jomā ir Krievijas Federācijas, Baltkrievijas, Lietuvas, Igaunijas, Ukrainas, Kazahstānas, kā arī Vācijas un Polijas dzelzceļi.

Regulāri tiek organizētas Baltijas valstu dzelzceļu ģenerāldirektoru sanāksmes, kurās apspriež aktuālākos sadarbības jautājumus. Pēc saskaņota plāna šīs sanāksmes tiek organizētas pēc kārtas katrā no šīm valstīm.

Lai piedalītos lietišķās pārrunās, semināros, kongresos, konferencēs, izstādēs, darba grupu sēdēs un citos starptautiskos pasākumos, 2002. gadā valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* 585

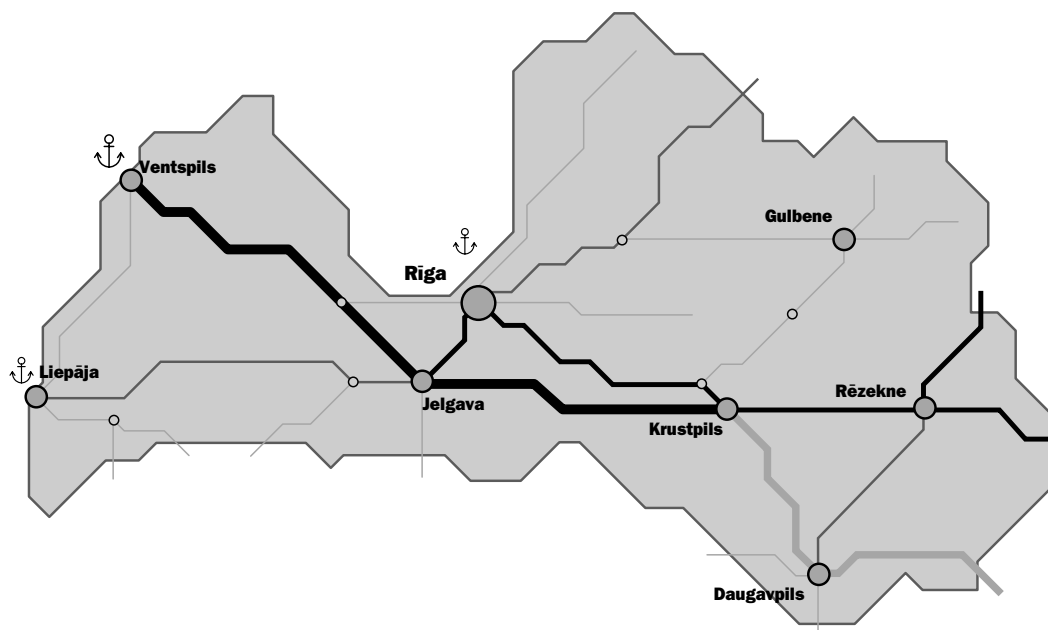
darbinieki izbrauca dienesta komandējumos uz 33 pasaules valstīm.

Atskaites periodā valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* darbinieki ņēma dalību tādos nozīmīgos starptautiskos pasākumos, kā:

- izstādē un konferencē *TransRussia 2002* (Maskavā);
- izstādē un konferencē *TransExpo 2002* (Sanktpēterburgā);
- izstādē un konferencē *TransTec 2002* (Sanktpēterburgā);
- izstādē un konferencē *Transit-TransKazakhstan 2002* (Astanā);
- izstādē un konferencē *Transport un Loģistika 2002* (Rīgā);
- konferencē *Baltic Economic Forum* (Rīgā);
- konferencē *TransBaltica 2002* (Rīgā);
- konferencē *Baltijas un NVS dzelzceļu reformas* (Jūrmalā);
- konferencē *Enerģijas piegādes drošība Baltijas jūras reģionā Eiropas Savienības paplašināšanas kontekstā* (Ventspilī) un citos pasākumos.



Lai veicinātu ciešāku sadarbību ar Eiropas valstu dzelzceļiem, 2002. gadā uzsāktas sarunas par valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* iestāšanos Eiropas dzelzceļu kopienā (CER).



Mūsu valsts izdevīgā ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ joprojām vadošā loma dzelzceļa darbā ir kravu tranzītpārvadājumiem caur Latvijas lielākajām ostām.





Neatkarīgā revidenta ziņojums un saīsinātie konsolidētie finanšu pārskati, kas sagatavoti saskaņā ar Starptautiskajiem finanšu ziņošanas standartiem par gadiem, kas noslēdzās 2002. un 2001. gada 31. decembrī.

SATURS

NEATKARĪGO REVIDENTU ZIŅOJUMS	35
SAĪSINĀTIE KONSOLIDĒTIE STARPTAUTISKIE FINANŠU PĀRSKATI	
SAĪSINĀTĀS KONSOLIDĒTĀS BILANCES	36
SAĪSINĀTIE KONSOLIDĒTIE PEĻNAS VAI ZAUDĒJUMU APRĒĶINI	37
SAĪSINĀTIE KONSOLIDĒTIE PAŠU KAPITĀLA IZMAIŅU PĀRSKATI	38
SAĪSINĀTIE KONSOLIDĒTIE NAUDAS PLŪSMAS PĀRSKATI	39

NEATKARĪGO REVIDENTU ZIŅOJUMS

VAS "Latvijas Dzelzceļš" valdei:

Mēs esam veikuši klāt pievienoto saīsināto konsolidēto Valsts akciju sabiedrības "Latvijas Dzelzceļš" un tās meitas uzņēmumu ("Grupa") 2002. un 2001. gada 31. decembra bilanču, kā arī saīsināto konsolidēto peļņas vai zaudējumu aprēķinu, pašu kapitāla izmaiņu un naudas plūsmas pārskatu par gadiem, kas noslēdzās 2002. un 2001. gada 31. decembrī, revīziju. Mēs esam veikuši arī VAS "Latvijas Dzelzceļš" ("Uzņēmums") klātpievienoto 2002. un 2001. gada 31. decembra saīsināto bilanču un ar tām saistīto peļņas vai zaudējumu aprēķinu, pašu kapitāla izmaiņu un naudas plūsmu pārskatu revīziju. Par šiem saīsinātajiem finanšu pārskatiem ir atbildīga Uzņēmuma vadība. Mēs esam atbildīgi par atzinumu, ko, balstoties uz veikto revīziju, izsakām par šiem finanšu pārskatiem. 2003. gada 29. maijā mēs sniedzām savu atzinumu par šiem saīsinātajiem finanšu pārskatiem bez piezīmēm.

Mūsaprāt, informācija, kas atspoguļota pievienotajās saīsinātajās konsolidētajās bilancēs uz 2002. un 2001. gada 31. decembri, saīsinātajos konsolidētajos peļņas vai zaudējumu aprēķinos, pašu kapitāla izmaiņu pārskatos un naudas plūsmas pārskatos par gadiem kas noslēdzās 2002. un 2001. gada 31. decembrī, visos būtiskajos aspektos sniedz skaidru un patiesu priekšstatu par Uzņēmuma finanšu pārskatiem, balstoties uz kuru tie tika sastādīti.



Deloitte & Touche
Rīga, Latvija
2003. gada 29. maijā

**Deloitte
Touche
Tohmatsu**

Deloitte & Touche
Bīskapa gāte 2
Rīga, LV 1050
Latvija

Tel. 7814160
Fakss 7223007
www.deloitteCE.com

FINANŠU PĀRSKATS

SAĪSINĀTĀS KONSOLIDĒTĀS BILANCES

UZ 2002. UN 2001. GADA 31. DECEMBRĪ

	2002 LVL'000 Konsoli- dētais	2002 LVL'000 Mātes uzņēmums	2001 LVL'000 Konsoli- dētais	2001 LVL'000 Mātes uzņēmums
AKTĪVS				
Ilgtermiņa ieguldījumi:				
Finanšu ieguldījums meitas uzņēmumā	-	-	-	9
Pārējie ilgtermiņa finanšu ieguldījumi, neto	753	753	820	820
Nemateriālie ieguldījumi, neto	452	449	77	76
Pamatlīdzekļi, neto	158,124	158,061	140,648	140,644
	159,329	159,263	141,545	141,549
Agrozāmie līdzekļi:				
Nauda	1,425	1,090	1,914	1,906
Krājumi	7,206	7,156	9,028	9,028
Pircēju un pasūtītāju parādi, neto	2,777	2,777	2,456	2,456
Meitas uzņēmuma parādi	-	904	-	-
Pārējie aktīvi	3,671	3,255	4,718	4,717
	15,079	15,182	18,116	18,107
KOPĀ AKTĪVS	174,408	174,445	159,661	159,656
PAŠU KAPITĀLS				
Akciju kapitāls	82,066	82,066	82,090	82,090
Rezerves	5,394	5,394	4,379	4,379
Nesadalītā peļņa	9,311	9,912	1,737	1,737
Kopā pašu kapitāls	96,771	97,372	88,206	88,206
SAISTĪBAS				
Ilgtermiņa saistības:				
Ilgtermiņa aizņēmumi no kredītiestādēm	32,020	32,020	19,383	19,383
Finanšu līzings	171	171	908	908
Atliktais nodoklis	5,251	5,251	4,483	4,483
Pārējās ilgtermiņa saistības	-	-	87	87
	37,442	37,442	24,861	24,861
Īstermiņa saistības:				
Kreditoru parādi	9,485	9,392	15,001	14,997
Īstermiņa aizņēmumi	6,676	6,676	9,397	9,397
Finanšu līzings	778	778	998	998
Nodokļi un sociālās nodrošināšanas maksājumi	1,886	1,736	3,906	3,885
Citas īstermiņa saistības	20,195	19,974	17,210	17,092
Parādi meitas uzņēmumam	-	10	-	138
Atvaļinājumu rezerves	1,175	1,065	82	82
	40,195	39,631	46,594	46,589
KOPĀ PASĪVS	174,408	174,445	159,661	159,656

FINANŠU PĀRSKATS

SAĪSINĀTIE KONSOLIDĒTIE PEĻNAS VAI ZAUDĒJUMU APRĒKINI

PAR GADIEM, KAS NOSLĒDZĀS 2002. UN 2001. GADA 31. DECEMBRĪ

	2002 LVL'000 Konsoli- dētais	2002 LVL'000 Mātes uzņēmums	2001 LVL'000 Konsoli- dētais	2001 LVL'000 Mātes uzņēmums
Neto apgrozījums	118,786	112,048	102,870	102,870
Sniegto pakalpojumu izmaksas	(85,733)	(79,160)	(76,803)	(76,803)
BRUTO PEĻŅA	33,053	32,888	26,067	26,067
Pamatlīdzekļu nolietojums	(11,852)	(11,844)	(10,279)	(10,279)
Administratīvie un vispārējie izdevumi	(13,388)	(12,585)	(12,346)	(12,330)
Uzkrājumi	(382)	(382)	(235)	(235)
PEĻŅA NO PAMATDARBĪBAS	7,431	8,077	3,207	3,223
Pārējie ieņēmumi un izdevumi:				
Finanšu darbības ieņēmumi	2,292	2,287	11	11
Finanšu darbības izdevumi	(1,255)	(1,252)	(1,957)	(1,957)
Zaudējumi no ieguldījumiem uzņēmumu pašu kapitālā, kuri netiek konsolidēti	-	(9)	-	(16)
Zaudējumi no investīcijām citu uzņēmumu kapitālā	(62)	(62)	-	-
Pārējie ieņēmumi	2,290	2,263	2,346	2,346
Pārējie izdevumi	(1,394)	(1,401)	(1,562)	(1,562)
Sociālās infrastruktūras uzturēšanas izdevumi, neto	(74)	(74)	(92)	(92)
Subsidijas	555	555	506	506
Kopā pārējie ieņēmumi/ (izdevumi)	2,352	2,307	(748)	(764)
PEĻŅA PIRMS NODOKĻIEM	9,783	10,384	2,459	2,459
Nodokļi	(768)	(768)	(985)	(985)
PĀRSKATA GADA PEĻŅA	9,015	9,616	1,474	1,474

FINANŠU PĀRSKATS

SAĪSINĀTIE KONSOLIDĒTIE PAŠU KAPITĀLA IZMAIŅU PĀRSKATI

PAR GADIEM, KAS NOSLĒDZĀS 2002. UN 2001. GADA 31. DECEMBRĪ

MĀTES UZŅĒMUMS	PAMAT-KAPITĀLS LVL'000	REZERVES LVL'000	NESADALĪTĀ PELNA LVL'000	KOPĀ LVL'000
Uz 2000. gada 31. decembri	82,399	1,180	3,747	87,326
Pārskata gada peļņa	-	-	1,474	1,474
Peļņas novirzīšana valsts budžetā	-	-	(522)	(522)
Valstij nodotais īpašums	(309)	309	-	-
Valstij nodotais īpašums	-	(72)	-	(72)
Rezervju palielināšana	-	2,962	(2,962)	-
Uz 2001. gada 31. decembri	82,090	4,379	1,737	88,206
Pārskata gada peļņa	-	-	9,616	9,616
Peļņas novirzīšana valsts budžetā	-	-	(387)	(387)
Valstij nodotais īpašums	(16)	16	-	-
Valstij nodotais īpašums	(8)	(55)	-	(63)
Rezervju palielināšana	-	1,054	(1,054)	-
Uz 2002. gada 31. decembri	82,066	5,394	9,912	97,372

KONSOLIDĒTAIS	PAMAT-KAPITĀLS LVL'000	REZERVES LVL'000	NESADALĪTĀ PELNA LVL'000	KOPĀ LVL'000
Uz 2000. gada 31. decembri	82,399	1,180	3,747	87,326
Pārskata gada peļņa	-	-	1,474	1,474
Peļņas novirzīšana valsts budžetā	-	-	(522)	(522)
Valstij nodotais īpašums	(309)	309	-	-
Valstij nodotais īpašums	-	(72)	-	(72)
Rezervju palielināšana	-	2,962	(2,962)	-
Uz 2001. gada 31. decembri	82,090	4,379	1,737	88,206
Pārskata gada peļņa	-	-	9,015	9,015
Peļņas novirzīšana valsts budžetā	-	-	(387)	(387)
Valstij nodotais īpašums	(16)	16	-	-
Valstij nodotais īpašums	(8)	(55)	-	(63)
Rezervju palielināšana	-	1,054	(1,054)	-
Uz 2002. gada 31. decembri	82,066	5,394	9,311	96,771

FINANŠU PĀRSKATS

SAĪSINĀTIE KONSOLIDĒTIE NAUDAS PLŪSMAS PĀRSKATI

PAR GADIEM, KAS NOSLĒDZĀS 2002. UN 2001. GADA 31. DECEMBRĪ

	2002 LVL'000 Konsoli- detais	2002 LVL'000 Mātes uzņēmums	2001 LVL'000 Konsoli- detais	2001 LVL'000 Mātes uzņēmums
PAMATDARBĪBA				
Pārskata gada peļņa	9,015	9,616	1,474	1,474
<i>Labojumi:</i>				
Pamatlīdzekļu nolietojums	11,893	11,885	10,459	10,459
Uzkrājumu samazinājums nedrošiem parādiem	382	382	235	235
Uzkrājumi krājumiem	1,386	1,386	-	-
Atliktais nodoklis	768	768	985	985
Subsīdiju ienākumi	(555)	(555)	(506)	(506)
Peļņa no pamatlīdzekļu pārdošanas	(877)	(877)	(2,374)	(2,374)
Finanšu ieguldījumu pārvērtēšana	-	9	-	16
Zaudējumi no investīciju nodošanas	62	62	-	-
Peļņas novirzīšanas valsts budžetā	(387)	(387)	(522)	(522)
Peļņa/ zaudējumi no ārvalstu valūtas	(1,901)	(1,901)	663	663
Uzkrājumi atvaļinājumiem	1,093	983	82	82
Procentu izdevumi	903	903	260	260
<i>Izmaiņas apgrozāmajos līdzekļos un īstermiņa saistībās:</i>				
Krājumi	436	486	(2,328)	(2,328)
Debitoru parādi	(703)	(1,607)	(784)	(784)
Pārējie aktīvi	1,045	1,460	34	35
Kreditoru parādi	(5,516)	(5,733)	2,142	2,276
Nodokļu un sociālās nodrošināšanas maksājumi	(2,020)	(2,149)	(339)	(360)
Citas saistības	353	250	(147)	(265)
Naudas pieaugums pamatdarbības rezultātā	15,377	14,981	9,334	9,346
INVESTĪCIJU DARBĪBA				
Saņemtās dividendes	2	2	3	3
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	-	-	-	(25)
Investīciju samazinājums	5	5	-	-
Nemateriālo aktīvu palielinājums	(416)	(414)	(13)	(12)
Pamatlīdzekļu pārdošana	2,905	2,913	4,378	4,378
Pamatlīdzekļu iegāde	(30,815)	(30,756)	(20,754)	(20,750)
Naudas samazinājums investīciju darbības rezultātā	(28,319)	(28,250)	(16,386)	(16,406)
FINANŠU DARBĪBA				
Saņemtās kredītlīnijas, neto	2,115	2,115	342	342
Saņemtie kredīti	17,694	17,694	12,535	12,535
Saņemtās subsīdijas	3,100	3,100	1,666	1,666
Kredītu atmaksa	(4,489)	(4,489)	(3,867)	(3,867)
Izdoto vekseļu atmaksa	(3,506)	(3,506)	(581)	(581)
Finanšu līzīngā atmaksa	(957)	(957)	(763)	(763)
Samaksātie procenti	(1,504)	(1,504)	(905)	(905)
Naudas pieaugums finanšu darbības rezultātā	12,453	12,453	8,427	8,427
Naudas (samazinājums)/ pieaugums	(489)	(816)	1,375	1,367
Nauda pārskata gada sākumā	1,914	1,906	539	539
NAUDA PĀRSKATA GADA BEIGĀS	1,425	1,090	1,914	1,906

