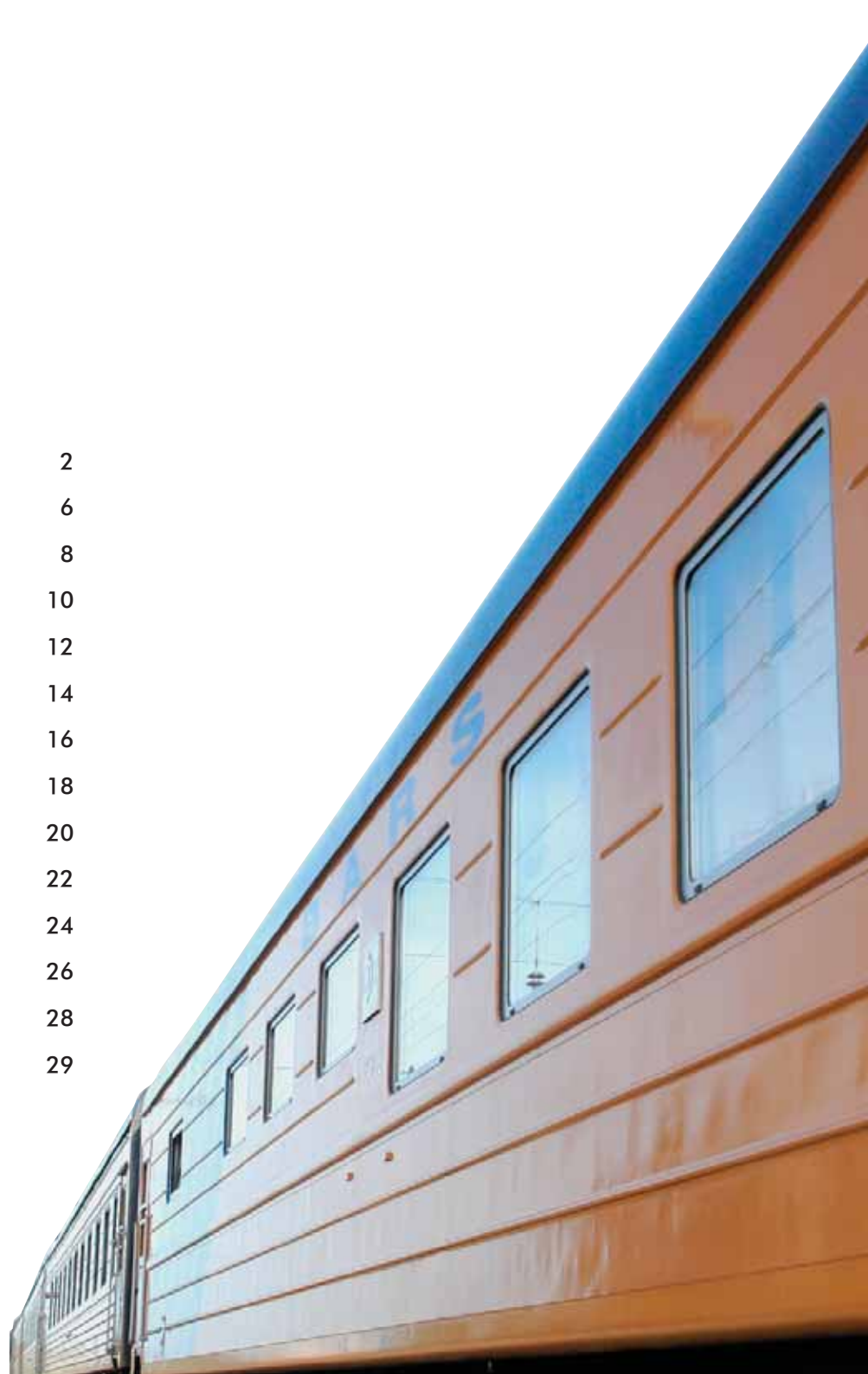


## SATURA RĀDĪTĀJS

Valdes priekšsēdētāja ziņojums	2
Organizācijas struktūra	6
Attīstības stratēģija	8
Personāla vadība	10
Kravu pārvadājumi	12
Pasažieru pārvadājumi	14
Latvijas dzelzceļa infrastruktūra	16
Vilcienu kustības drošība	18
Vides aizsardzība	20
Nekustamais īpašums	22
Starptautiskā sadarbība	24
Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejs	26
Latvijas dzelzceļa līnijas	28
Finanšu pārskats	29





#### **Izšķirošais gads restrukturizācijā**

Pārskata gads bija nozīmīgs valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* (LDz) dzīvē. Pirmkārt. Saskaņā ar Ministru kabineta 2006. gada 5. janvāra lēmumu par LDz reorganizācijas sākšanu pārskata gadā tika pabeigts procesa pirmais posms – ir izveidots holdings, kurā ietilpst valdošā mātesabiedrība – LDz un septiņas tai pakļautās meitassabiedrības. Otrkārt. Ņemot vērā, ka jaunās meitassabiedrības – SIA *LDz infrastruktūra*, SIA *LDz Cargo* un SIA *LDz ritošā sastāva serviss* – tika veidotas nodalīšanas ceļā, bija nepieciešams izstrādāt juridiski precīzu dokumentu – Reorganizācijas līgumu, kurā detalizēti formulētas visas reorganizācijas procesuālās darbības. Treškārt. Pārdalot pienākumus starp LDz Valdes locekļiem pēc funkcionālā principa, mainījās arī paša uzņēmuma struktūra, un atbilstoši tai bija nepieciešams izstrādāt jaunu dzelzceļa tehnoloģisko procesu modeli. Darbu pie šī uzņēmumam tik svarīgā reorganizācijas projekta īstenošanas Valde turpina arī 2007. gadā.

### Saimnieciskā darbība

Latvijas dzelzceļa saimnieciskās darbības spektrs ir plašs, piemēram, ritošā sastāva remonts, infrastruktūras uzturēšana, pasažieru pārvadājumi un citas jomas, taču galvenais biznesa virziens ir tranzītkravu pārvadājumi. Tai pašā laikā konkurence tranzītkravu pārvadājumos kļūst arvien lielāka. Lai saglabātu savas pozīcijas tranzīta tirgū, pārskata gadā LDz Valde vairākkārt pārskatīja tarifu politiku, izšķīroties arī par nepopulāru, taču nepieciešamu lēmumu – tarifu paaugstināšanu. Latvija ir Eiropas Savienības (ES) dalībvalsts. Tādēļ arī LDz Valde ievēro ES direktīvas, tajā skaitā par kopienas dzelzceļu liberalizāciju. Pašlaik LDz vairs nav vienīgais kravu pārvadātājs Latvijā, kas nozīmē, ka konkurence cīņā par kravu piesaisti ir sākusies un turpināsies. Agrākais arguments par Latvijas izdevīgo ģeopolitisko stāvokli vairs neder, jo arī citu Baltijas jūras reģiona valstu ostas un dzelzceļi ir tikpat labās pozīcijās. Tādēļ LDz Valde par prioritāti izvirzīja uzdevumu aktīvāk iesaistīties loģistikā, lai pildītu ne tikai esošo klientu pasūtījumus, bet arī lai iesaistītu jaunus klientus tagad tik aktīvās kravu formēšanās vietās Āzijā, piemēram, Ķīnā, kā arī citur pasaulē. Jaunizveidotās meitassabiedrības SIA LDz Cargo galvenais uzdevums vairs nebūs tikai kravu pārvadājumi, bet arī loģistikas pakalpojumi. Situācija kravu pārvadājumu tirgū strauji mainās. 2006. gadā LDz pārvadāja 48, 7 milj. tonnu kravu, kas ir par 11,2% mazāk nekā 2005. gadā, kad uzņēmums apguva rekordlielu apjomu.

Galvenie iemesli kopējā kravu apjoma samazinājumam pārskata gadā bija svārstības kravu pārvadājumu tirgus konjunktūrā, pieaugoša konkurence starp Baltijas valstu ostām, izejvielu cenu svārstības pasaules tirgū, Latvijas, it īpaši Ventpils ostas termināļu neritmiskais darbs, kā arī citi faktori.

Atskaites periodā LDz saimniecisko un finansiālo stāvokli negatīvi ietekmēja inflācija valstī, ražošanas izmaksu kāpums,

asā konkurence starp kravu pārvadātājiem pa dzelzceļu un citi apstākļi. Tomēr, neraugoties uz minētajiem iemesliem, LDz ieņēmumi no kravu un pasažieru apgrozījuma bija lieli, kaut gan peļņa no saimnieciskās darbības – mazāka nekā iepriekšējos gados.

### Dzelzceļa transporta nozares nākotnei

Līdztekus citiem LDz Valdes uzdevumiem, kurus tā nemitīgi uztur savā redzeslokā, Valde rūpīgi izvērtē riska faktoros un problēmas, kas kavē dzelzceļa nozares tālāko attīstību. Tādēļ LDz Valde Satiksmes ministrijai un Latvijas valdībai iesniedza priekšlikumus virknei pasākumu, kurus realizējot, dzelzceļa transporta nozare varēs turpināt attīstīties un paaugstināt konkurētspēju. Šo priekšlikumu izstrādāšanā LDz Valde izmantoja citu Eiropas valstu dzelzceļu un starptautisko organizāciju, piemēram, Eiropas dzelzceļu un infrastruktūras savienību kopienas (CER) pieredzi un ieteikumus. Viens no būtiskākajiem uzdevumiem ir, lai, tāpat kā citās ES valstīs, tiktu sniegts valsts atbalsts dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un lai būtu valsts pasūtījums pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai valsts noteiktajā apjomā. Pretējā gadījumā dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas maksas palielināšanās ietekmēs kravu pārvadājumu tarifus, kas savukārt mazinās ne tikai LDz konkurētspēju, bet arī tranzīta nozari kopumā.

### Investīcijas infrastruktūrā

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

2006. gadā turpinājās darbs Eiropas Savienības ISPA un Kohēzijas fonda finanšu līdzekļu piesaistē vērīenīgu dzelzceļa infrastruktūras projektu realizācijai. Arī 2006. gadā LDz Valde turpināja četru, iepriekšējos gados iesāktu



dzelzceļa infrastruktūras projektu realizācijas uzraudzību tranzītkoridorā Austrumi – Rietumi. Dzelzceļa infrastruktūrā kopumā veiktas investīcijas par vairāk nekā 200 miljoniem eiro.

2006. gada 2. martā ekspluatācijā tika nodots stacijas Rēzekne-2 jaunais pieņemšanas parks. Tagad Rēzeknes dzelzceļa mezgla modernajā pieņemšanas parkā var pieņemt un apstrādāt vairāk kravas vilcienu ar lielāku vagonu skaitu sastāvos. Šī projekta realizācijā tika izmantots ES ISPA programmas finansējums 7,6 milj. eiro apjomā, bet kopumā projekts izmaksāja 10,2 milj. eiro.

Lai Rīgas dzelzceļa mezgla infrastruktūra spētu apstrādāt potenciālo kravu apjomu Rīgas ostā, dzelzceļa mezgla rekonstrukcijai nepieciešami vairāk nekā 50 miljoni eiro. Tādēļ 2006. gadā LDz Valde turpināja strādāt ar Rīgas dzelzceļa mezgla attīstības shēmu un skiču projektu. Ņemot vērā Satiksmes ministrijas izvirzīto uzdevumu – palielināt kravu apjomu, LDz Valde pieņēma lēmumu attīstības shēmā izdarīt būtiskas izmaiņas, jo ir nepieciešams projektēt jaunus sliežu ceļus Daugavas labajā krastā, savukārt upes kreisajā krastā nolemts būvēt jaunu pieņemšanas parku Bolderāja-2.

#### **Ritošā sastāva modernizācija**

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

Pārskata gadā veiksmīgi darbojās LDz ritošā sastāva remonta uzņēmumi Daugavpilī – lokomotīvu remonta

centrs un vagonu remonta centrs.

Ņemot vērā konteinerpārvadājumu straujo attīstību un pārvadājamā konteineru apjoma palielināšanos, pārskata gadā LDz Valde pieņēma lēmumu iepirkt 100 jaunas konteinerplatformas, lai nezaudētu potenciālās kravas nepietiekama ritošā sastāva dēļ.

Arī pasažieru pārvadājumos izmantoto vagonu un motorvagonu ekspluatācijas laiks tuvojas kritiskajai robežai. Tādēļ ievērojams skaits ritošā sastāva vienību tika izņemtas no apgrozības. Pārskata gadā LDz meitasuzņēmums – *akciju sabiedrība Pasažieru vilciens*, piesaistot Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzekļus, sāka 68 pasažieru elektrovilcienu vagonu modernizācijas projektu, paredzot būtiskas izmaiņas vagonu interjerā. Motorvagonos radikāli mainīts mašīnista kabīnes aprīkojums, tādējādi uzlabojot darba vidi lokomotīves brigādei.

#### **Galvenais kapitāls – motivēts darbinieks**

LDz ir viens no lielākajiem uzņēmumiem Latvijā strādājošo skaita ziņā – vairāk nekā 13 000 darbinieku. Ņemot vērā saspringto situāciju darba tirgū, LDz Valde par savas darbības prioritāro jomu atzina pilnveidot personāla politiku. Tās mērķis – lai Latvijas dzelzceļā būtu motivēti strādāt labākie visu dzelzceļa transporta nozarei nepieciešamo profesiju un kvalifikācijas inženieri. Personāla motivācijai tika izmantoti tādi instrumenti kā regulāra algas palielināšana, ikmēneša algas inflācijas piemaksa, ceturkšņa prēmija par labiem darba rezultātiem, kā arī citi materiālās stimulēšanas veidi. Sociālā dialoga veidošanā LDz Valdei laba sadarbība jau vairāku gadu garumā izveidojusies ar Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrību. Pārskata gadā tika atjaunots un parakstīts Ģenerālās vienošanās dokuments, kurā ir fiksētas dzelzceļa transporta nozarē strādājošo tiesības, pienākumi un sociālās garantijas, kā arī darba devēju atbildība un tiesības. Regulāri strādā arodbiedrības un LDz kopīga darba grupa, lai pilnveidotu Kolektīvo darba līgumu. Svarīgi atzīmēt, ka Ministru kabineta 2006.

gada 5. janvāra lēmumā par LDz reorganizāciju, sadaļā par strādājošo sociālo garantiju ievērošanu, līdzās citiem likumiem un normatīvajiem dokumentiem, Kolektīvais darba līgums ir tikpat līdzvērtīgs un tajā minētās normas ir obligāti izpildāmas.

#### **Uzņēmuma korporatīvās tradīcijas**

Pārskata gadā darbu sāka jauna struktūrvienība – Komunikācijas direkcija. 2006. gada 9. februārī LDz Valde apstiprināja Latvijas dzelzceļa korporatīvās komunikācijas koncepciju. Tās mērķis ir uzlabot un pilnveidot ārējo un iekšējo komunikāciju. Bez jau esošajām, gadiem ilgi koptajām tradīcijām, piemēram, labāko darbinieku apbalvošana Latvijas dzelzceļa dibināšanas gadadienā un valsts svētkos, ir jārada un jāattīsta jaunas. LDz Valde atbalsta dzelzceļa vēsturiskā mantojuma saglabāšanu, ikgadēju vasaras sporta spēļu rīkošanu, kopīgu Vasaras un Ziemas saulgriežu atzīmēšanu un citus pasākumus. Piemēram, 2006. gadā LDz Valde finansiāli un organizatoriski atbalstīja sporta spēļu norisi Ugālē un Vīrognā, ko rīkoja uzņēmums sadarbībā ar Latvijas Dzelzceļnieku biedrību un Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrību. Latvijas dzelzceļnieku futbola komandai tika organizēta draudzības spēle ar Lielbritānijas dzelzceļnieku komandu minifutbolā Rīgā un Londonā.


2006. gadā LDz Valde turpināja ar ziedojumiem atbalstīt dažādas invalīdu biedrības, skolas, bērnunamus, kā arī dažādus labdarības pasākumus. Lai pilnveidotu šo darbības jomu LDz Valde apstiprināja Atbalsta politiku.

LDz Valde uzskata, ka uzņēmumam ir jāpalielina tā sociālā atbildība, kas izpaužas rūpēs par koptu, saglabātu un tīru vidi, lai dzelzceļš Latvijas kultūras ainavā būtu harmoniska tā sastāvdaļa. Ne mazāk svarīgi ir nemitīgi izglītēt sabiedrību, it īpaši mazāko klašu skolēnus un skolu jaunatni par drošības normu ievērošanu atrodoties dzelzceļa teritorijā. 2006. gadā tika turpināta iesāktā sadarbību ar Izglītības ministriju, organizējot Drošības stundas, veicinot skolēnu

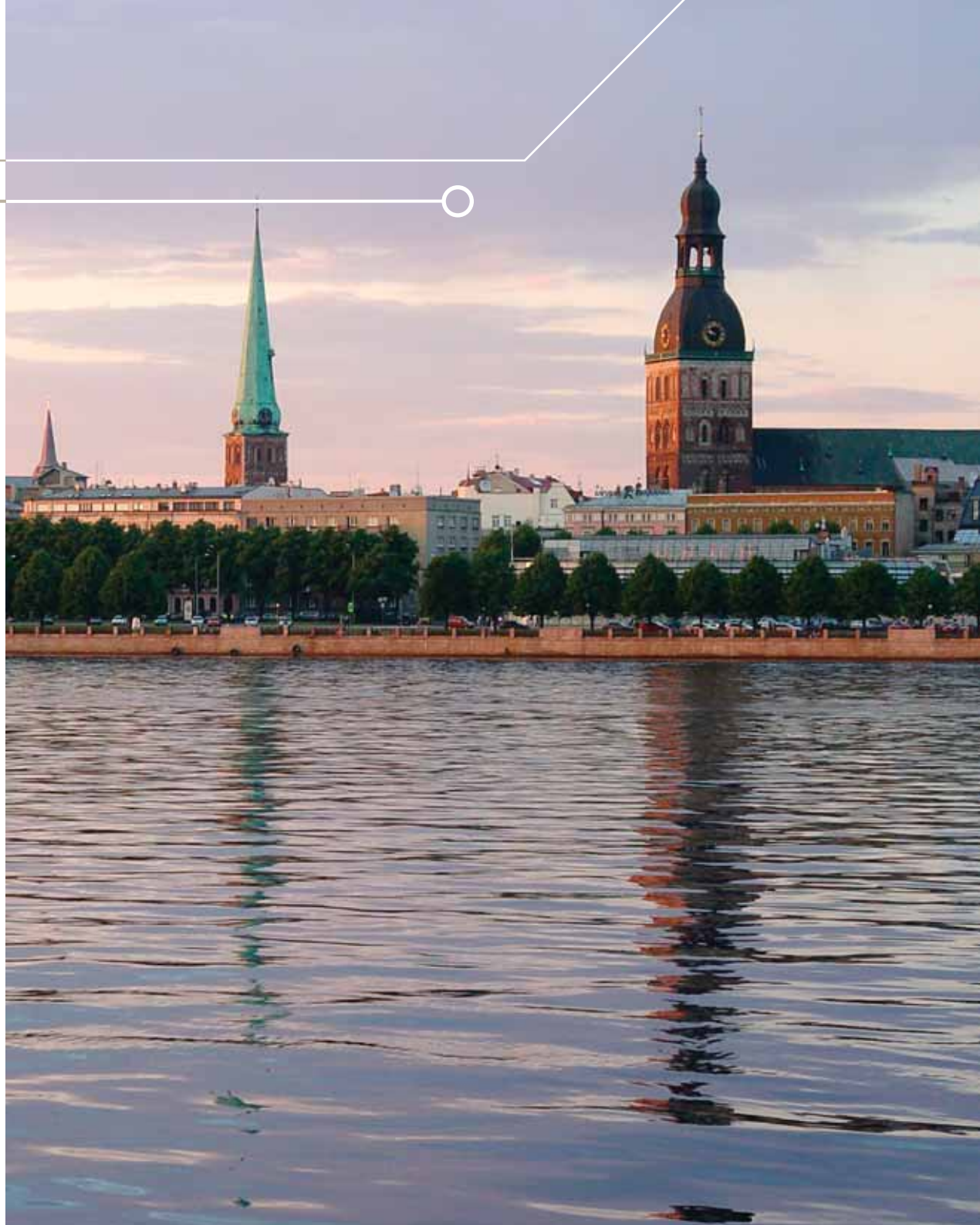
zināšanas un pareizas rīcības apguvi atrodoties dzelzceļa vidē. Tāpat tika atbalstīta televīzijas raidījumu un sižetu veidošana, LDz piedalījās arī spēlfilmas *Lai dzīvo bērni-3* veidošanā.

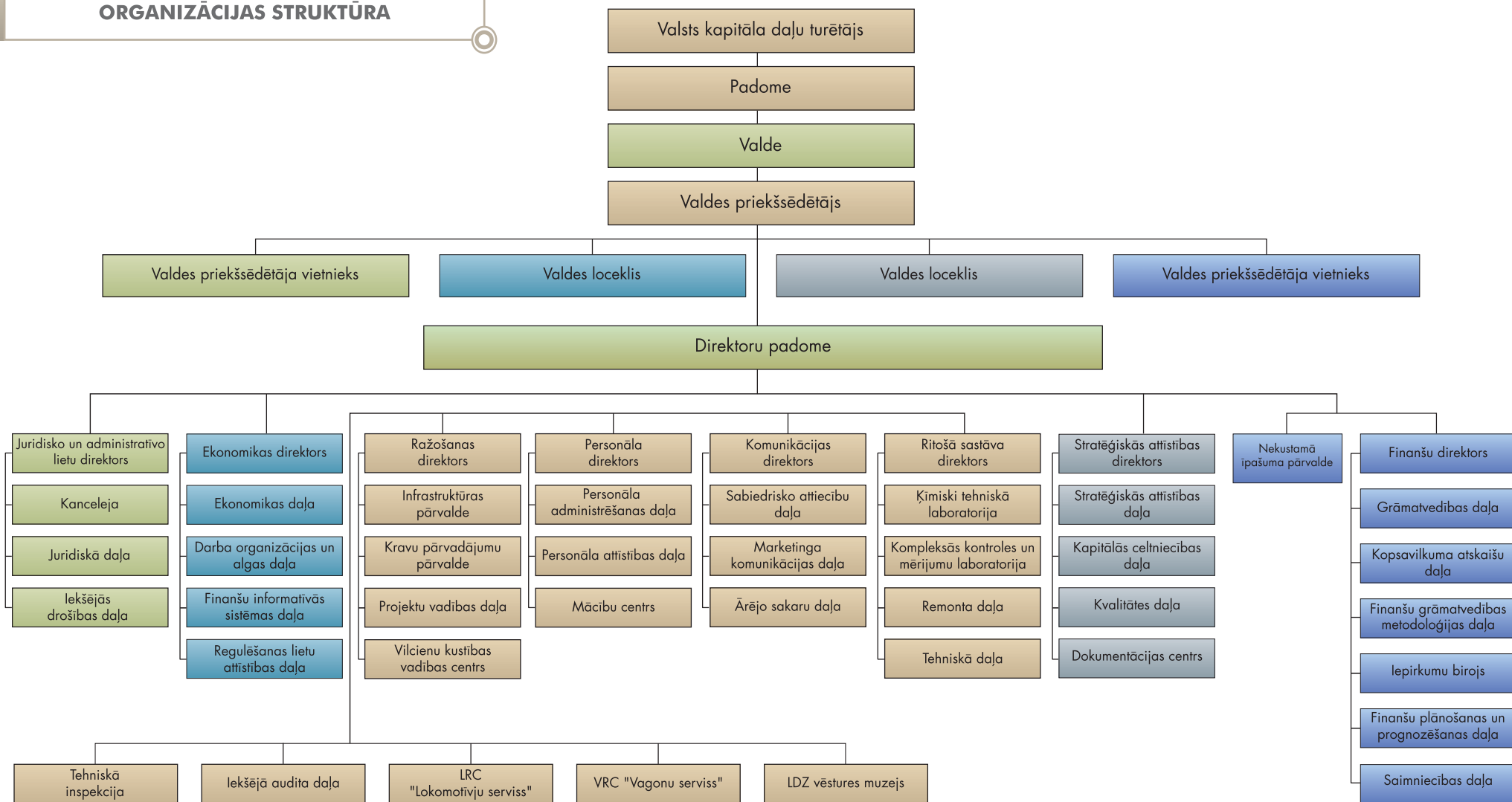
Par svarīgu savas darbības aspektu 2006. gadā LDz Valde atzina rūpes par dzelzceļa nozares un dzelzceļnieka profesijas prestiža vairošanu Latvijas sabiedrībā, lai darbs dzelzceļā būtu ikviena jaunā inženiera dzīves mērķis, bet jau strādājošajiem tajā – mūža darbs. Tādēļ 2006. gadā tika izveidots jauns apbalvojums - Goda nosaukums divās nominācijās – Par mūža ieguldījumu veterāniem un Par labāko zinātnisko darbu jaunajam speciālistam.

Valsts akciju sabiedrības Latvijas dzelzceļš Valde uzskata, ka uzņēmuma kolektīvs 2006. gadā izvirzītos mērķus ir sasniegjis.



**Uģis MAGONIS,**  
valsts akciju sabiedrības  
*Latvijas dzelzceļš*  
valdes priekšsēdētājs





## VALSTS A/S "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" ATKARĪGĀS SABIEDRĪBAS



**Valsts kapitāla daļu turētāja pārstāvis**

Jānis MARŠĀNS

**Atbildīgais darbinieks**

Austris CAUNĪTIS

**PADOME**

**Padomes priekšsēdētājs**

Guntis MAČS

Jānis EIDUKS

Kārlis GREIŠKALNS

Guntars KRIEVIŅŠ

Arvīds KUCINS

Leonīds LOGINOVŠ

Andrejs NAGLIS

Andrejs POŽARNOVS

Imants SARMULIS

Juris ŠMITS

Elmārs ŠVĒDE

**VALDE**

**Valdes priekšsēdētājs**

Uģis MAGONIS

Staņislavs BAIKO

Uldis PĒTERSONS

Aivars STRAKŠAS

Andris ŠTEINBRIKS

**Valsts kapitāla daļu turētājs**

Vigo LEGZDIŅŠ - līdz 30.05.2006.

**Padomes locekļi**

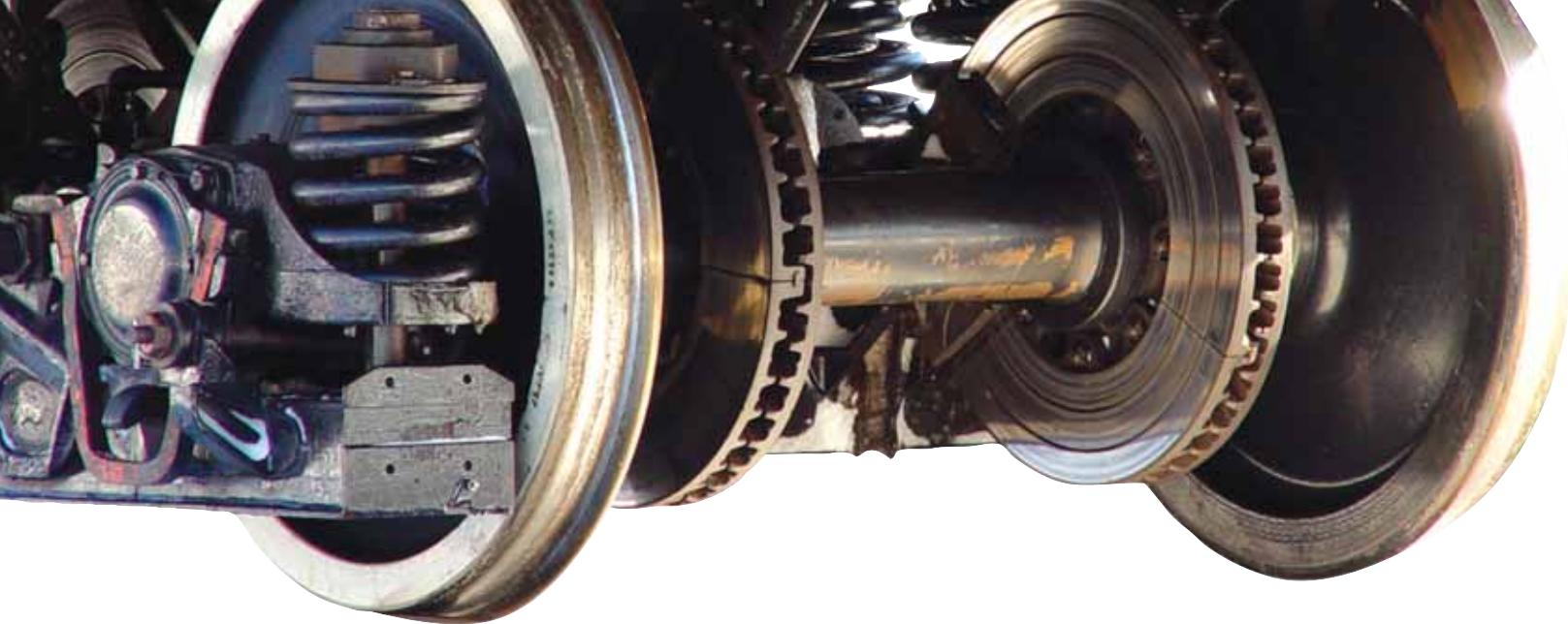
Andriāns ĻUBLINS - līdz 16.01.2006.

Zigurds STARKS - līdz 04.12.2006.

**Valdes locekļi**

Rihards PEDERS - līdz 09.10.2006.





## ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA

*Pārskata posmā liela uzmanība tika pievērsta tam, lai izveidotu jaunus, mūsdienīgām vadības teorijām un labākajai praksei atbilstošus koncerna stratēģiskās plānošanas sistēmas pamatus, lai izveidotu tādu ekonomiski pamatotu koncerna biznesa stratēģiju, kas nākotnē ļautu palielināt tā konkurētspēju visos svarīgākajos biznesa virzienos.*

Koncerna mātesuzņēmuma galvenais uzdevums būs infrastruktūras pārvaldīšana. Šajā jomā ilgtermiņa biznesa mērķis ir efektīvi organizēta un pārvaldīta infrastruktūra, kas dinamiski attīstās, pamatojoties uz modernām tehnoloģijām un ilgtermiņa pieprasījuma prognozi un piedāvā pasažieru un kravu pārvadātājiem mūsdienīgus infrastruktūras pakalpojumus.

Valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš* ir lielākais pasažieru un kravu pārvadātājs valstī. Šajā darbības jomā LDz mērķis ir piedāvāt tirgus vajadzībām atbilstošus – drošus, apkārtējai videi draudzīgus, augstas kvalitātes pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumus par konkurētspējīgu cenu.

## Organizācijas attīstība

LDz mērķis attīstības jomā – izveidot un nepārtraukti attīstīt mūsdienīgu un augsti efektīvu organizāciju.

Pārskata gadā turpinājās uzņēmuma restrukturizācija. Tās ietvaros tika nodibināti trīs meitasuzņēmumi: SIA LDz ritošā sastāva serviss, SIA LDz Cargo, SIA LDz infrastruktūra.

Sadarbībā ar konsultantu – SIA Ernst&Young – tika definēti jaunveidojamo atkarīgo sabiedrību darbības pamatmērķi un to funkcijas. Tika izstrādāta jauno uzņēmumu darbības un attīstības stratēģija laika posmam no 2006. līdz 2011. gadam. Katram uzņēmumam ir noteikta vīzija, misija, aprakstītas vērtības, stratēģiskās atšķirības, nosaukti mērķi un kritiskie faktori. Tāpat ir apzinātas šo mērķu sasniegšanai nepieciešamās darbības, lai ilgtermiņā sasniegtu stratēģiskos rezultātus – apmierināti akcionāri un darbinieki, lojāli klienti un efektīvi iekšējie procesi. Izstrādāti arī mātes sabiedrības korporatīvās stratēģijas pamatprincipi.

Saskaņā ar restrukturizācijas plānā noteiktajiem principiem, LDz nākotnes biznesa modeļa pamatā ir galveno biznesa jomu – infrastruktūras pārvaldīšanas un kravu un pasažieru pārvadājumu nodalīšana atsevišķās komercsabiedrībās. Koncerna pārziņā būs atkarīgo sabiedrību kapitāla daļu pārvaldība.



Koncerna valdošais uzņēmums sniegs atkarīgajām sabiedrībām vadības un atbalsta pakalpojumus.

### **Biznesa groza attīstība**

Būtiski jauns pavērsiens LDz attīstības stratēģijā ir tā biznesa jomu paplašināšana. Līdz šim LDz koncentrējās galvenokārt uz viena veida biznesu – kravu pārvadājumiem no Austrumiem uz Rietumiem. Šī faktora ietekmē veidojās situācija, ka LDz bija lielā mērā atkarīgs no sadarbības partneriem Austrumos un citiem faktoriem, ko koncerns nespēj būtiski ietekmēt. Lai mainītu šo situāciju un palielinātu LDz konkurētspēju, LDz attīstības stratēģijā tika iezīmēts jauns virziens – loģistikas pakalpojumu sniegšana. Tas nozīmē, ka tuvākajā nākotnē LDz biznesa jomas paplašināsies.

Vēl viens ļoti pozitīvs fakts ir, ka principiāli tika mainīta stratēģiskā attieksme pret pasažieru pārvadājumiem. Arī šī darbības joma ir iekļauta LDz ilgtermiņa biznesa plānā, paredzot būtiskas investīcijas ritošā sastāva modernizēšanā, jaunu pasažieru vilcienu iegādē, kā arī dzelzceļa staciju, peronu un citu objektu atjaunošanā un modernizācijā, lai pasažieri saņemtu daudz augstākas kvalitātes pakalpojumus.

LDz darbība aptver daudz atbalsta biznesa virzienu, kas vēsturiski ir saistīti ar dzelzceļa sistēmu. Daļa no tiem ir attīstījušies tiktāl, ka, papildu dzelzceļa sistēmas vajadzību apmierināšanai, to pakalpojumi tiek arī pārdoti citiem klientiem. Stratēģisks nākotnes uzdevums ir izvērtēt katru šādu atbalsta biznesa vietu tirgū un lomu dzelzceļa sistēmā, lai 2007. gadā pieņemtu ilgtermiņa lēmumu par tā turpmāko attīstību koncernā vai ārpus tā.

### **Investīciju politika attīstības stratēģijā**

Koncerna investīciju politiku veido, ievērojot to, ka ieguldījumus var dalīt divās grupās.

Viena grupa ir atjaunošanas investīcijas, kuras nepieciešamas regulāri, lai dzelzceļa sistēma (sliedes, signalizācijas ierīces, telekomunikācijas, vilcienu kustības vadība un citas sistēmas) darbotos nevainojami. Šajā gadījumā investīciju projekti ir vērsti uz to, lai modernizētu ekspluatācijā esošo infrastruktūru, piemēram, pārmiju pārvedu nomaiņa (sākts projekta 2. posms, kura ietvaros paredzēts nomainīt 360 pārmiju pārvedas); sakarsušo bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija; vilcienu

kustības vadības automātisko sistēmu modernizācija; sliežu ceļu rekonstrukcija atsevišķos tranzitkoridora Austrumi – Rietumi posmos. Minēto projektu realizācijā iesaistīti gan Eiropas Savienības strukturālo fondu, gan paša LDz finanšu līdzekļi.

Otra grupa ir ilgtermiņa stratēģiskās attīstības projekti. Šeit var minēt 2006. gadā pabeigto Rēzekne-2 stacijas pieņemšanas nodošanas parka būvniecību. Ne mazāk svarīgs ilgtermiņa attīstības stratēģijā ir vilces modernizācijas projekts LDz Valdes apstiprinātajos 30 kravas lokomotīvu modernizācijas programmas ietvaros laika periodam no 2005. līdz 2011. gadam. Pārskata gadā tika uzsākta divu dīzeļlokomotīvu modernizācija, kuras ekspluatācijā nodeva 2007. gada sākumā. 2006. gadā tika modernizēti arī trīs pasažieru elektrovilcieni (kopā 12 vagoni).

Tālākā perspektīvā LDz ilgtermiņa stratēģijā paredzēti vairāki liela mēroga attīstības projekti, piem. dzelzceļa elektrifikācija, jaunās paaudzes bezvadu sakaru un perspektīvā arī vilcienu kustības vadības atbalsta sistēmas GSM-R ieviešana, otra sliežu ceļa būve maršrutā Rīga – Krustpils, starptautiskās dzelzceļa līnijas RailBaltica attīstība.

Cits ilgtermiņa stratēģiskās attīstības virziens ir integrācija Eiropas Savienības valstu dzelzceļu tīklā. Šādā aspektā svarīgs uzdevums būs ieviest sliežu ceļu, informatīvo tehnoloģiju, signalizācijas un vilcienu kustības vadības un citu sistēmu savstarpējo savietojamību visur, kur tas ir lietderīgi, ņemot vērā biznesa intereses, tādos termiņos, kas ļauj vispirms īstenot tos investīciju projektus, kas dod vislielāko labumu. Mums ir svarīgi, lai nebūtu vienlaikus jāuztur divas paralēlas sistēmas. Tāpēc nepieciešams veicināt abu dzelzceļa sistēmu integrāciju, pārejas posmā pieļaujot tehniskās atšķirības tur, kur tas nerada problēmas klientiem vai neizraisa būtiskus tirgus sagrozījumus.

Galvenais veikums pārskata gadā: ir definēta vīzija, ko LDz nākotnē grib sasniegt. 2007. gadā to precizēsim, izmantojot jaunas zināšanas par tirgu un tā attīstību, izstrādāsim konkrētu ilgtermiņa biznesa plānu, kā sasniegt šo vīziju, racionāli izmantojot visus mūsu rīcībā esošos līdzekļus, un noteiksim tās vērtības, kuras nākotnē LDz būs svarīgas, lai šo plānu īstenotu.



Valsts akciju sabiedrības Latvijas dzelzceļš personāla vadības galvenais mērķis ir ilgtermiņā attīstīt un saglabāt profesionālu un lojālu personālu, kas spēj nodrošināt uzņēmuma stratēģisko uzdevumu izpildi.

### Nozīmīgākie uzdevumi pārskata periodā

2006. gadā LDz strādāja 12599 darbinieki. Nodarbināto skaits, salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, samazinājās par 1%. 37% no kopējā darbinieku skaita ir sievietes.

LDz reorganizācijas saistībā tika sagatavots un uzņēmuma Valdē apstiprināts vienošanās projekts par darbinieku pāreju uz jaunajām, koncerna atkarīgajām sabiedrībām. Personāla vadības jautājumu risināšanai pārmaiņu periodā ar LDz Valdes lēmumu tika izveidota un darbojās Restrukturizācijas izpildes darba grupa, kuras sastāvā savukārt darbojās Personāla vadības apakšgrupa.

Nozīmīgākie personāla vadības projekti 2006. gadā:

- LDz restrukturizācija un ar to saistītie personāla vadības aspekti.
- Sagatavošanas posms vadītāju un darbinieka attīstības pārrunām, vadītāju korporatīvās mācības.
- 2006. gadā Ministru kabineta pieņemto prasību realizācija, kas definētas Noteikumos par dzelzceļa speciālistiem.
- Dzelzceļa tehniskās literatūras un mācību līdzekļu izstrādes un to izdošanas koncepcija.

### Darbinieku profesionālās kompetences pilnveidošana

Pārskata periodā sāka vadītāju un speciālistu darba snieguma novērtēšanas procedūras ieviešanu: sagatavoti noteikumi un izdots informatīvais materiāls par vadītāja un darbinieka attīstības pārrunu organizēšanu LDz un atkarīgajās sabiedrībās. Personāla attīstības daļas un Mācību centra (MC) sadarbības rezultātā vairāk nekā puse uzņēmuma vadītāju apguvuši attīstības pārrunu organizēšanai un vadīšanai nepieciešamās prasmes.

Saskaņā ar 2006. gada Ministru kabineta izdotajiem Noteikumiem par dzelzceļa speciālistiem, dzelzceļa darbinieki savu kvalifikāciju un profesionālo kompetenci pilnveido:

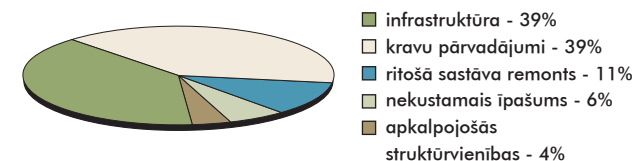
- speciālās struktūrvienību mācību klasēs atsevišķu profesiju apguvei;
- mācībās darba vietās, apgūstot pastāvīgam darbam 38 dzelzceļa speciālistu profesijās nepieciešamās zināšanas pirms darba attiecību sākšanas;
- Mācību centrā Rīgā un MC Daugavpils nodaļā;
- dzelzceļa profila mācību iestāžu tālākizglītības kursus.

2006. gada nogalē LDz Valde apstiprināja Dzelzceļa tehniskās literatūras un mācību līdzekļu izstrādes un izdošanas koncepciju, kas paredz LDz dzelzceļa speciālistu mācībām un darbam nepieciešamās tehniskās literatūras un mācību līdzekļu minimuma izstrādi un izdošanu valsts valodā.

2006. gadā tika izveidota darba grupa sadarbībai ar dzelzceļa profesionālās izglītības iestādēm par jauno dzelzceļa speciālistu sagatavošanu un piesaisti darbam LDz. Dzelzceļa speciālistu sagatavošanā galvenie sadarbības partneri ir Rīgas Tehniskās universitātes Dzelzceļa transporta institūts, Rīgas Dzelzceļnieku skola un Latgales transporta un sakaru tehniskā skola.

Jau trešo gadu uzņēmums organizēja mācību līdzekļu izstrādes projektu konkursu dzelzceļa profila mācību iestādēm, atbalstot tādu izglītības projektu finansēšanu, kas uzlabo mācību procesa un mācību prakses kvalitāti, sekmē valsts valodas vides paplašināšanu mācību iestādēs un nozarē kopumā. Uzņēmuma struktūrvienības 2006. gada nogalē saņēma projekta ietvaros tapušās mācību videofilmas *SCB ierīču tehniskā apkope*, II daļa *Pārmijū tehniskā apkope* un *Darba drošība uz sliežu ceļiem*.

### Darbinieku sadalījums pa struktūrvienībām



### Darbinieku sadalījums pēc izglītības





### Darbinieku mācības Mācību centrā

2006. gadā Mācību centrā Rīgā un MC Daugavpils nodaļā 2512 grupās mācījās 3020 kursu dalībnieki.

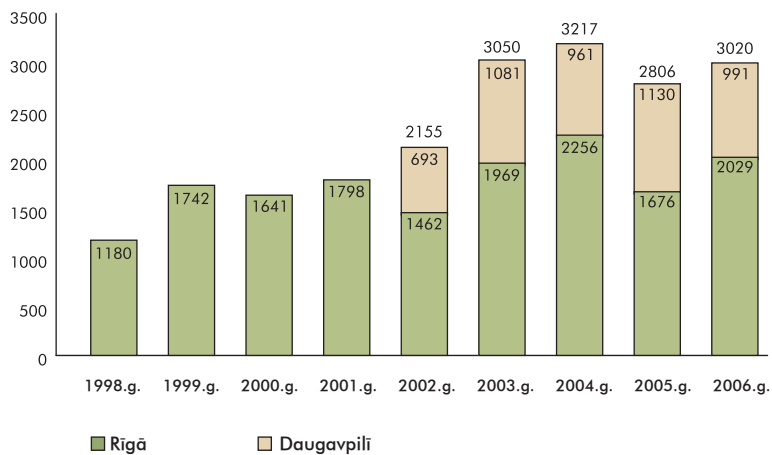
2006. gadā īpaša uzmanība tika pievērsta inženiertehnisko darbinieku tālākizglītibai, darba vides un drošības mācību programmu izveidei un organizācijai. Šo kursu organizācijas procesu ir sekmējusi 2005. gada nogalē atklātā *Inženiertehnisko darbinieku mācību klase* un jaunais *Psihofizioloģiskās novērtēšanas kabinets*. Inženiertehnisko darbinieku tālākizglītibas darbā izveidojusies sekmīga sadarbība ar Sanktpēterburgas Valsts satiksmes ceļu universitāti.

Lielākais kursu dalībnieku īpatsvars pārskata gadā bija Infrastruktūras un Kravu pārvadājumu pārvaldē.

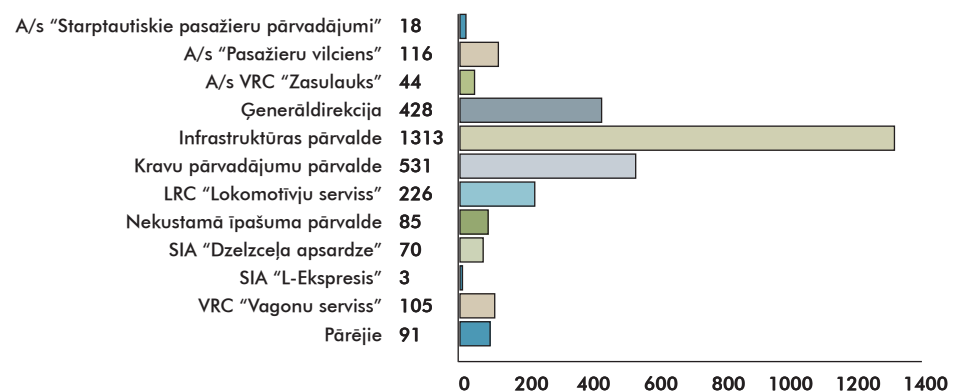
Pārskata periodā turpinājās darbs sistēmas pieejā nepieciešamo kompetenču apgūvē vadītājiem. Vadītāju un vadītāju rezerves profesionālās pilnveides programmas ietvaros, speciāli LDz izstrādātajos mācībuursos *levads LDz biznesa klasē* un *LDz biznesa klase*, nepieciešamās kompetences apguva 32 vadītāji. 2006. gada septembrī mācības šajā programmā iesāka vēl 36 topošie vadītāji, vadītāji ar nelielu vadības pieredzi, kā arī augstākā līmeņa vadītāji.

2006. gadā par profesionālās pieredzes nodošanu kolēģiem tika nodibināts gada nosaukums *LDz lektors konsultants*.

Kursu dalībnieku skaits (1998.-2006.g.)



Kursu dalībnieku skaits pa struktūrvienībām (2006 .g.)



Kopumā pārskata gads valsts akciju sabiedrībai Latvijas dzelzceļš kravu pārvadājumos nebija tik sekmīgs kā 2005. gads. Pārskata periodā bija vērojama kravu apjoma samazināšanās – tika pārvadāts 48,7 milj. tonnu kravu, kas ir par 11% (6,1 milj. tonnu) mazāk nekā iepriekšējā gadā.



### Kravu pārvadājumos pieaug konkurence

Kopējais kravu apgrozījums 2006. gadā LDz bija 15273 milj. tonnkilometru, kas ir par 14,8% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Citi kravu operatori pa Latvijas teritoriju pārvadāja 1602 milj. tonnkilometru, kas ir 9,5% no kopējiem kravu pārvadājumiem.

Galvenie iemesli pārvadāto kravu apjoma samazinājumam 2006. gadā bija pieaugoša konkurence starp Baltijas valstu un Krievijas ostām, kā arī Latvijas ostu, it īpaši Ventspils ostas, neritmiskais darbs un kravu pārvadājumu tirgus konjunktūras svārstības.

Lielākais kravu īpatsvars – 83%, līdzīgi kā iepriekšējos gados, bija importa un eksporta pārvadājumos caur Latvijas pieostu stacijām un sauszemes tranzītā. Tā apjoms 2006. gadā bija 40,7 milj. tonnu, kas ir par 5,8 milj. tonnām vai 12,6% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Samazinājās arī importa pārvadājumi – par 11,6%, pārvadājumi sauszemes tranzītā – par 15,1%, tomēr par 7,0% vairāk pārvadātas eksporta kravas.

### Kravu pārvadājumu struktūra

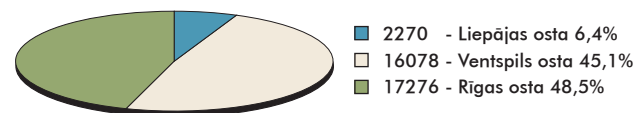
Pārskata periodā pārvadāto kravu struktūra būtiski nemainījās – naftas produkti, akmeņogles, minerālmēsli, kokmateriāli, melnie metāli un citas kravas. Naftas produkti pārvadāti par 18,3% jeb 3,8 milj. tonnu mazāk nekā iepriekšējā periodā. Samazinājās arī pārvadāto minerālmēsļu apjoms – par 21,3% jeb 1,5 milj. t, akmeņogles – par 7,4% jeb 1,1 milj. t, minerālvielas – par 7,1% jeb 180 tūkst. t, kokmateriāli – par 8,0% jeb 133 tūkst. tonnu.

Pārskata periodā pārvadāja vairāk cita veida kravu, piem., cukuru – par 52,8% jeb 170 tūkst. t, melnos metālus – par 22,3% jeb 419 tūkst. t, ķīmisko vielu kravas – par 14% jeb 179 tūkst. tonnu.

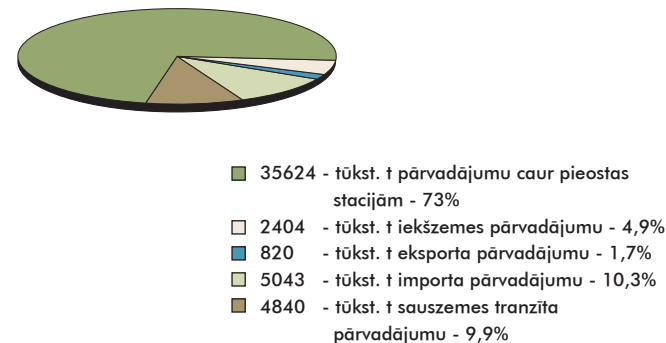
### Kravu apstrāde pieostas stacijās

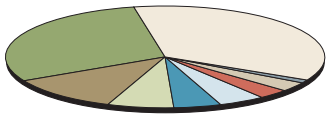
Importa un eksporta pārvadājumi caur ostām dzelzceļā vienmēr ir pārsvarā. Vislabākos rezultātus pārskata periodā sasniedza Rīgas pieostas stacijas, caur kurām kopā ar citiem

### Kravu pārvadājumi caur pieostu stacijām 2006. gadā (tūkst. t)

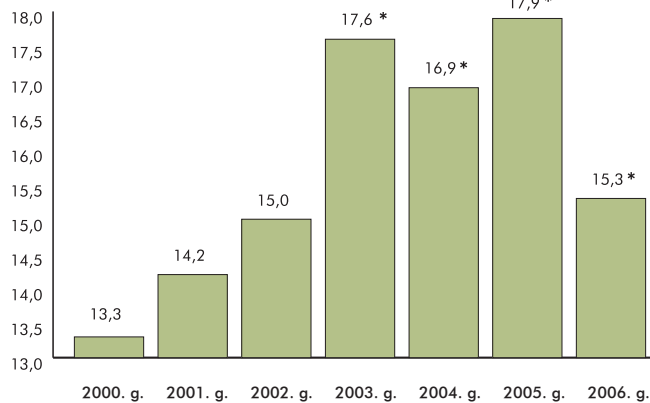


### Satiksmes veidu īpatsvars kopējos pārvadāšanas apjomos 2006. gadā (imports, eksports - izņemot pārvadājumus caur pieostas stacijām)



**Pārvadāto kravu struktūra 2006. gadā (tūkst. t)**


17360	- nafta un naftas produkti - 35,6%
492	- cukurs - 1%
1457	- ķīmiskās kravas - 3%
1532	- kokmateriāli - 3,1%
2298	- melnie metāli - 4,7%
2347	- minerālvielas - 7,8%
3266	- citas kravas - 6,7%
5535	- minerālmēsli - 11,4%
14444	- akmeņogles - 29,6%

**Pārvadāto kravu apgrozība 2000.-2006. g.g. (mljrd.tkm)**


\* izņemot citus pārvadātājus

pārvadātājiem tika pārvadāts 17,2 milj. tonnu jeb 48,5 % no visiem dzelzceļa pārvadājumiem caur pieostas stacijām. Otrs labākais rezultāts bija Ventspils pieostas stacijai, caur to pārvadāja 16 milj. tonnu jeb 45,1% no visiem dzelzceļa pārvadājumiem caur pieostas stacijām.

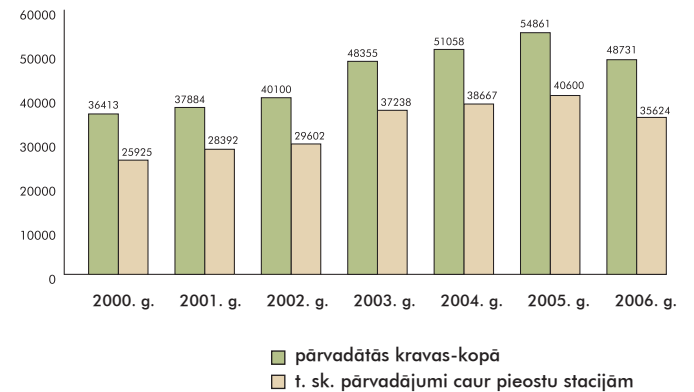
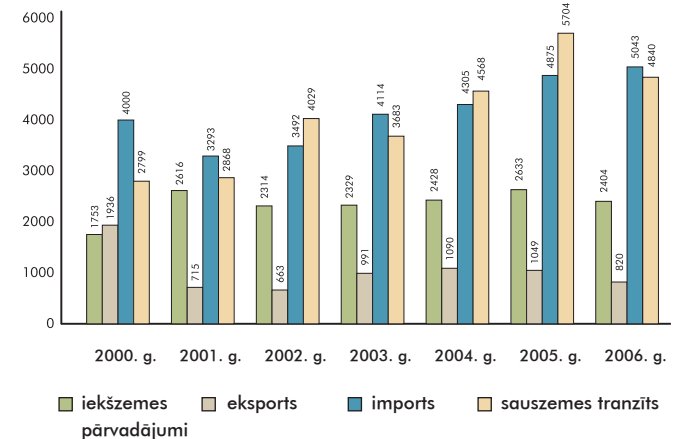
2006. gadā Rīgas pieostas stacijas palielināja kravu pārvadājumus par 682 tūkst. tonnu. Lielākais pieaugums tika sasniegts Ziemeļblāzmas stacijā – par 821 tūkst. tonnu jeb 40,4%. Rīgas Krasta stacijā kravu apstrādes apjoms palielinājās par 597 tūkst. tonnu jeb 6,8%, Liepājas stacijā – par 401 tūkst. tonnu jeb 21,5%.

Diemžēl atskaites periodā samazinājās kravu pārvadājumu apjoms caur Ventspils staciju – par 6,1 milj. tonnu jeb 27,4%.

Importa un eksporta pārvadājumos caur Rīgas pieostas stacijām pārvadāja 48,5% kravu, caur Ventspils staciju pārvadāja 45,1% , bet caur Liepājas staciju - 6,4%.

**Konteinerpārvadājumi**

Pārskata gadā veiksmīgi attīstījās konteinerpārvadājumi ar vilcienu *Baltika Tranzīts*. Pavisam 2006. gadā tika nosūtīti 104 vilcienu sastāvi ar 4940 vagoniem, kuros bija 5455 konteineri. Salīdzinājumam: 2005. gadā tika nosūtīti 76 vilcienu sastāvi ar 3422 vagoniem, kuros bija 3731 konteiners. Tātad konteineru vilcienu skaits palielinājās par 26,9%, vagonu – par 30,7%, bet konteineru skaits – 31,6%.

**Kravu pārvadājumu dinamika 2000.-2006. g. (tūkst.t)**

**Kravu pārvadājumi pēc satiksmes veidiem 2000.-2006. g.(tūkst.t)**


*Starptautiskos pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu Latvijā nodrošina valsts akciju sabiedrība Latvijas dzelzceļš kopā ar akciju sabiedrību Starptautiskie pasažieru pārvadājumi un sadarbības partneri SIA L-Ekspresis.*

2006. gadā starptautiskos pasažieru pārvadājumus raksturo šādi rādītāji:

- pārvadāti 0,400 milj. pasažieru;
- pārvadāto pasažieru skaits, salīdzinot ar 2005. gadu, ir palielinājies par 6%;
- pasažieru apgrozījums ir 99,1 milj. pasažierkilometri;
- salīdzinot ar 2005. gadu pasažieru apgrozījums ir palielinājies par 5,4%.

Starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem tiek izmantoti seši Latvijas dzelzceļā formēti pasažieru vilcieni. Maršrutā Rīga – Maskava kursē divi vilcieni. Bez šiem, maršrutos: Rīga – Sanktpēterburga, Rīga – Gomeļa, Rīga – Truskaveca, Rīga – Simferopole (vasarā) kursēja pa vienam vilcienam. Lai paplašinātu piedāvāto pakalpojumu spektru, pasažieru rīcībā ir Latvijas dzelzceļā formēti bezpārsēšanās vagoni

maršrutā Rīga – Odesa (divi vagoni vasarā), Rīga – Adlera (divi vagoni vasarā) un Rīga – Vitebska (viens vagoni vasarā).

Savukārt tranzītmarsrutā Viļņa – Sanktpēterburga, šķērsojot Latvijas teritoriju, kursēja Lietuvas dzelzceļā formēts pasažieru vilciens.

2006. g. izmantot starptautiskos pasažieru vilcienus izvēlējās 0,059 milj. Latvijas iedzīvotāju un viesu, kas ir par 1800 pasažieriem jeb 3% vairāk nekā 2005. gadā. Pasažieru apgrozījums iekšzemes satiksmē pārskata periodā bija 13,2 milj. pasažierkilometru (2005. gadā 12,8 milj. pasažierkilometru), kas ir par 3% vairāk nekā pagājušajā gadā.

Vidējais brauciena attālums Latvijas teritorijā starptautiskajos pasažieru vilcienos salīdzinājumā ar 2005. gadu ir samazinājies par 1,3 km un bija 247,6 km.

*Akciju sabiedrība Pasažieru vilciens ir valsts akciju sabiedrības Latvijas dzelzceļš meitassabiedrība, kas veic pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu ar elektrovilcieniem un dīzeļvilcieniem Latvijas teritorijā.*

Pasažieru pārvadājumi ar elektrovilcieniem tiek veikti piepilsētas satiksmē četros dzelzceļa iecirkņos: Rīga – Skulte, Rīga – Aizkraukle, Rīga – Jelgava un Rīga – Tukums.

Ardīzeļvilcieniem tiek nodrošināta iedzīvotāju pārvietošanās starp dažādiem Latvijas reģioniem un valsts galvaspilsētu. Pasažieru pārvadājumi ar dīzeļvilcieniem notiek astoņos iecirkņos: Rīga – Sigulda – Valmiera – Lugaži, Rīga – Ērgļi, Rīga – Gulbene, Rīga – Krustpils, Rīga – Krustpils – Rēzekne – Zilupe, Rīga – Krustpils – Daugavpils, Rīga – Jelgava – Reņģe un Rīga – Jelgava – Liepāja.

2006. gadā akciju sabiedrība *Pasažieru vilciens* veica vairākus būtiskus pasākumus pasažieru apkalpošanas uzlabošanā:

2006. gada 31. martā maršrutā Rīga – Liepāja – Rīga sāka kursēt paaugstināta komforta dīzeļvilciens *Kurzeme*. Šajā vilcienā pasažieru ricībā ir ērtāki sēdekļi, nelieli galdīņi pie loga, kā arī ir iespēja iegādāties kafiju vai tēju no automāta, bez maksas lasīt preses izdevumus vai skatīties televīziju. Šāda tipa dīzeļvilciens *Dinaburga* kursē arī maršrutā Rīga – Daugavpils – Rīga.

Sākot ar 2006. gada 19. jūliju ikvienam klientam ir iespēja rezervēt biļeti ar numurētu sēdvietu vilcienā *Dinaburga* un *Kurzeme*, izmantojot speciālo maksas tālrūni.

Eiropas Reģionālās attīstības fonda Nacionālās programmas *Rīgas pilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu attīstība no 2005. līdz 2013. gadam* ietvaros pašlaik tiek realizēts projekts *Esošo elektrovilcienu modernizācija*, kas paredz līdz 2008. gadam modernizēt 68 elektrovilcienu vagonus par 13,7 milj. latu. Daļa finansējuma tiks segta no Eiropas Reģionālās attīstības fonda. 2006. gada septembrī sāka kursēt pirmie modernizētie elektrovilcieni, kuros ir augstāks pasažieru komforta un drošības līmenis, kā arī radīta mūsdienīga darba vide vilciena mašīnista kabīnē.

2006. gadā tika sākts darbs otra nozīmīga Eiropas Reģionālās attīstības fonda Nacionālās programmas projekta *Jaunu elektrovilcienu iegāde* priekšizpētē. Šī projekta mērķis ir izstrādāt jauna elektrisko vilcienu ritošā sastāva ieviešanas stratēģiju, ņemot vērā uzturēšanas, ekspluatācijas, infrastruktūras, drošības, vides un sabiedrības prasību aspektus.

Minēto pasākumu rezultātā arī 2006. gadā turpināja palielināties pārvadāto pasažieru skaits, sasniedzot 2005. gadā. 2006. gadā pasažieru apgrozība bija 879 902 906 pasažierkilometru, kas ir par 11,9% vairāk nekā 2005. gadā.





## LATVIJAS DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRA

*Valsts akciju sabiedrības Latvijas dzelzceļš Infrastruktūras pārvalde atbild par sliežu ceļu, inženierbūvju, vilcienu kustības signalizācijas sistēmu, dzelzceļa telekomunikāciju tīkla, radiosakaru, elektroapgādes, kontakttīkla un citu iekārtu uzturēšanu saskaņā ar dzelzceļa Tehniskās ekspluatācijas noteikumiem. Galveno ceļu ekspluatācijas garums ir 2287,7 km.*

Infrastruktūras pārvaldes sastāvā darbojas 9 struktūrapakšvienības, to skaitā:

- 3 ceļu distances;
- 3 signalizācijas un sakaru (elektrotehniskās) distances;
- Dzelzceļa remonta serviss;
- Sliežu metināšanas centrs;
- Informatīvās skaitļošanas centrs.

Infrastruktūras pārvaldē un tās struktūrapakšvienības strādāja 4935 dažādu nozaru speciālisti.

Infrastruktūras pārvaldes galvenie uzdevumi pēdējos un pārskata gadā ir:

- infrastruktūras uzturēšana labā tehniskā stāvoklī, lai nodrošinātu drošu vilcienu kustību noteiktajos ātrumos; uzturēšanas tehnoloģijas pilnveidošana;
- precīza un skrupuloza investīciju plānošana apstākļos, kad valsts budžeta līdzekļi infrastruktūrai netiek paredzēti;
- jaunāko tehnoloģisko sasniegumu apgūšana un ieviešana;
- efektīva investīciju apgūšanas tehnoloģijas izstrādāšana.

**Infrastruktūras pārvaldes bilances pamatkapitāls 2007. gada 1. janvārī bija 56,310 milj. latu.**

Infrastruktūras pārvaldes kopējie ieņēmumi 2006. gadā bija 81,738 milj. latu, tajā skaitā:

no pamatdarbības pakalpojumiem	74,586 milj. latu;
no tiem dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas	49,452 milj. latu;
no pārējās saimnieciskās darbības	7,125 milj. latu;
Kopējie izdevumi 2006. gadā	76,529 milj. latu;
Bilances zaudējumi	5,209 milj. latu.

**2006. gadā ir veikti šādi būvniecības, rekonstrukcijas, renovācijas un uzturēšanas darbi:**

### **Būvniecība:**

dzelzceļa stacijas Rēzekne-2 pieņemšanas parka būvniecība	487,9 tūkst. latu;
dzelzceļa stacijas Rēzekne-2 pieņemšanas parka elektriskās centralizācijas būvniecība	14,2 tūkst. latu.

### **Rekonstrukcija (modernizācija):**

Ritošā sastāva sakarsušo bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridorā	1588,7 tūkst. latu;
sliežu ceļu rekonstrukcija 38,8 km garumā	9423,6 tūkst. latu;
elektrifikācijas ierīču modernizācija	219,8 tūkst. latu;



jaunās telekomunikāciju numerācijas ieviešana LDz tīklā	368,9 tūkst. latu;
optiskās sakaru līnijas modernizācija līnijā Rīga – Jelgava – Meitene	68,0 tūkst. latu.
<b>Renovācija (kapitālais remonts):</b>	
sliežu ceļa kapitālais remonts	
21,7 km garumā	1439,4 tūkst. latu;
pārmiju pārvedu nomaiņa 112 kompl.	4460,4 tūkst. latu;
inženiertehnisko būvju un zemes klātnes remonts	440,7 tūkst. latu;
bojāto garsliežu nomaiņa I kategorijas ceļos 19,4 km	1312,0 tūkst. latu.
<b>Uzturēšana:</b>	
sliežu ceļa kārtējais remonts	
30 km garumā	279,2 tūkst. latu;
sliežu nomaiņa pret jaunām sliedēm	
0,9 km garumā	36,8 tūkst. latu;
sliežu slīpēšana	245,7 tūkst. latu;
ceļa mašīnu remonts	282,8 tūkst. latu;
signalizācijas iekārtu kārtējais remonts	255,8 tūkst. latu;
sakaru iekārtu kārtējais remonts	109,6 tūkst. latu;
elektroapgādes iekārtu kārtējais remonts	278,9 tūkst. latu;
2006. gadā iegādātās iekārtas	1231,2 tūkst. latu.

#### Investīciju piesaiste

LDz Projektu vadības daļa sadarbībā ar Infrastruktūras pārvaldi sagatavoja pieteikumus Eiropas Savienības finansējuma saņemšanai infrastruktūras attīstības un modernizācijas projektiem, kā arī sagatavoja konkursa dokumentāciju, nodrošināja projektu sekmīgu vadību un koordinēja ar projektu ieviešanu saistīto jautājumu risināšanu valsts un pašvaldību institūcijās.

2006. gadā sagatavots pieteikums Kohēzijas fonda finansējuma saņemšanai projektam *Otrā sliežu ceļa izbūve iecirknī Rīga – Krustpils*, kuru paredzēts īstenot laikā no

2007. līdz 2013. gadam.

2006. gadā sagatavoja starptautiska atklāta konkursa noteikumus *Vilcienu kustības vadības automātisko sistēmu modernizācijas projekta 2. posma realizācijai*. Projekta 2. posmu paredzēts realizēt no 2007. līdz 2009. gadam.

2006. gadā uzsākta Tehniskās palīdzības finansētu divu liela mēroga investīcijas projektu priekšizpēte un pieteikumu sagatavošana:

- Vienotās dzelzceļa mobilo komunikāciju sistēmas GSM-R ieviešana;
- Rīgas dzelzceļa mezgla attīstība.

Šo projektu īstenošana paredzēta ar Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzfinansējumu laikā no 2007. līdz 2013. gadam.

#### 2006. gadā turpinājamais darbs iepriekšējo projektu īstenošanai

Nr. p.k.	Projekta nosaukums	Projekta kopējās izmaksas bez PVN (eiro)	2006. gadā apgūtie līdzekļi (milj. eiro)
1.	Sliežu pārmiju nomaiņa (780 gab.) Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridorā	35 240 000	6,142
2.	Dzelzceļa ritošā sastāva sakarsušu bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija	15 123 880	2,513
3.	Vilcienu kustības vadības automātisko sistēmu modernizācija 1. posms	89 950 964 47 597 197	2,166
4.	Sliežu ceļa atjaunošana Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora posmos	89 423 077	20,291
		<b>229 737 921</b>	<b>31,112</b>

#### Dzelzceļa infrastruktūras kompleksa pamatobjektu saraksts

Nr. p.k.	Infrastruktūras kompleksa pamatobjektu nosaukums	Mērvienība	Kopā
1.	Sliežu ceļa izvērtais garums, t.sk.: - galvenie ceļi - staciju ceļi - pievedceļi	km	3608,6 2567 836,1 205,5
2.	Pārmiju pārvedas	komplekti	3135
3.	Inženiertehniskās būves: - tilti - caurtekas	gab.	591 981
4.	Pārbrauktuves	pārbr.	498
5.	Vilcienu kustības vadības sistēma: -automātiskā bloķēšana -pusautomātiskā bloķēšana -staciju elektriskā centralizācija	km km stacija	1063,7 837,7 163
6.	Maģistrālie sakaru kabeli	km	3110,2
7.	Radiosakari	km	1917,3
8.	6, 10 kV augstsprieguma elektrotīklu līnijas	km	1401,0
9.	Kontaktīklu līnijas	km	257,4

*Vilcienu kustības drošības jomā valsts akciju sabiedrība Latvijas dzelzceļš aizvien plašāk savā darbībā piemēro Eiropas Savienības direktīvas 2004/49/EK prasības par drošību Kopienas dzelzceļos. Saskaņā ar šo direktīvu galvenais satiksmes drošības garantēšanas faktors ir satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēma. Dzelzceļa drošības sistēma tiek veidota atbilstoši direktīvai 2004/49/EK, kā arī pēc Dzelzceļa likumā noteiktajiem principiem, un tā ir saistoša gan infrastruktūras pārvaldītājam, gan pārvaldītājiem, kuri ir savstarpēji vienlīdzīgi tiesībās un pienākumos.*

Saskaņā ar *Dzelzceļa pārvaldājumu likumu* valsts akciju sabiedrībai *Latvijas dzelzceļš* kā bīstamo kravu nosūtītājam, saņēmējam un pārvaldītājam ir pienākums norīkot drošības konsultantus, kas uzrauga un kontrolē normatīvo aktu ievērošanu, pārvaldājot šādas kravas. Konsultanti, kuri ir norīkoti no ekspluatācijas iecirkņu un lielāko staciju dzelzceļa speciālistu loka, pirms sāk pildīt šos pienākumus, iir apguvuši speciālu mācību kursu un saņēmuši atbilstošu profesionālās kvalifikācijas sertifikātu.

Bīstamo kravu avāriju situāciju lokalizēšanas mācības notika Rīgas Krasta, Mangaļu, Daugavpils, Krustpils, Rēzeknes un Ventspils stacijā.

Palīdzības vilcienu un ugunsdzēsības komandu darba uzlabošanai ekspluatācijā ieviestas dažādas iekārtas: sūkņu iekārta agresīvo šķidrumu pārsūkņēšanai, pneimatiskie gumijas spilveni bojājumu lokalizēšanai cisternās, viens elektroģenerators Honda, kā arī citas mazās mehanizācijas iekārtas un aizsargtērpi pret ķīmiskām vielām.

Daugavpils palīdzības vilciena ceļņim EDK-300 un Rīgas palīdzības vilciena ceļņim EDK-500 tika veikts kapitālais remonts. Rēzeknes avārijas brigādes ceļņim EDK-500 veikta pilnīgā pārbaude.

Ugunsdzēsības komandu darbinieku darba un sadzīves apstākļu uzlabošanai sāka ugunsdzēsības vilcienu novecojušo pasažieru vagonu nomaiņa pret citiem vagoniem, modernizējot tos un aprīkojot ar mūsdienīgiem ūdenssūkņiem un citām iekārtām. Šāda modernizācija ir veikta Rīgas un Daugavpils ugunsdzēsības komandu vilcienos. Rēzekne-2 stacijā nodota ekspluatācijā ugunsdzēsības ūdenskrātuve.

Pēc darba vides riska novērtējuma (pēc Somijas Tampere universitātes 5 balļu metodikas) dzelzceļš kopumā ir paaugstinātas bīstamības objekts, kam ir IV riska pakāpe. Līdz ar to tā ekspluatācija, uzturēšana un tehniskā apkope var radīt ievērojamu risku dzelzceļa darbiniekiem, kuru darba vieta pārsvarā atrodas sliežu ceļu zonā – paaugstinātas bīstamības joslā, tas ir – staciju teritorijā un dzelzceļa posmos.

2006. gadā vairākkārt ir izdevies novērst un samazināt darba vides risku un tādējādi ir bijuši mazāk nelaimes gadījumi.



Vides aizsardzība ir viena no valsts akciju sabiedrības Latvijas dzelzceļš darbības prioritātēm. Vides aizsardzības principus nosaka LDz Valdes apstiprinātā Vides politika. Saskaņā ar to ik gadu tiek izstrādāts rīcības plāns un veikts konkrēts darbs, lai to realizētu. Galvenā prioritāte ir pasākumiem ar, tā saukto, dubulto efektu, proti, tiem, kas dod gan materiālu, gan resursu ekonomiju, gan samazina piesārņojuma noplūdi un novērš tās rašanās avotus. Īpaša uzmanība tiek pievērsta pārvadājumu drošībai un darbinieku mācībām vides aizsardzības jautājumos.

### Vides aizsardzībai lietotie finanšu līdzekļi

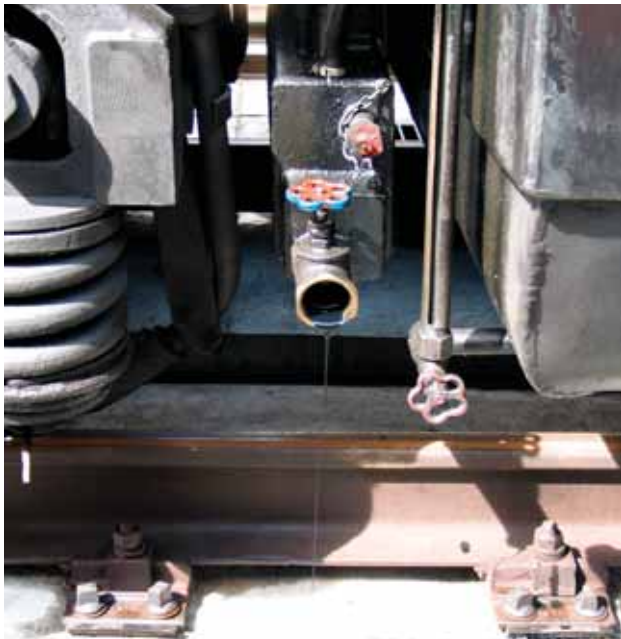
LDz Valdes apstiprinātās Vides politikas īstenošanā 2006. gadā kopumā tika veikti pasākumi par 2 093 885,00 latu. Līdzekļu izlietojums vides aizsardzības pasākumiem pārskata gadā ir šāds:

- atmosfēras aizsardzībai (apkures sistēmu remonts un modernizācija, atsevišķu katlumāju likvidēšana un to objektu pieslēgšana centralizētiem siltumtīkliem) – 156 257,00 latu;
- ūdens aizsardzībai un tā racionālai izmantošanai, kā arī hidroloģiskā režīma saglabāšanai sliežu ceļam piegulošajās teritorijās (ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmu remonts, ūdens novadišanas sistēmu remonts un ierīkošana dzelzceļa zemes nodalījuma joslā) – 434 250,00 latu;
- grunts un gruntsūdeņu aizsardzībai (degvielas un kurināmā bāzu un ekipēšanas saimniecības rekonstrukcija atbilstoši mūsdienu vides aizsardzības prasībām, speciālu laukumu projektēšana un būvniecība dīzeļlokomotīvu galveno rezervuāru izpūšanai un atstrādāto eļļu noliešanai no gaisa rezervuāriem, dīzeļlokomotīvu modernizācija ar speciālām ierīcēm naftas produktu noplūdes novēršanai gruntī, LDz teritoriju grunts un gruntsūdeņu kvalitātes monitorings, piesārņoto teritoriju grunts un gruntsūdeņu sanācija) – 574 041,00 latu;
- bīstamo atkritumu apsaimniekošanai (naftas produktu atkritumu, naftas produktus saturošu ražošanas atkritumu un ar naftas produktiem piesārņotas grunts utilizācija, kā arī nederīgu elektronisko iekārtu vai moduļu savākšana un utilizācija un citu bīstamo atkritumu utilizācija) – 133 980,00 latu;
- trokšņu samazināšanai (sliežu un pārmiju slīpēšana) – 245 700,00 latu;
- dzelzceļa aizsargstādījumu remontam un atjaunošanai – 7 211,00 latu;

- vilcienu kustības drošības un ugunsdrošības nodrošināšanai (pārmiju attīrīšanas ierīču remonts, pārbrauktuvju remonts un modernizācija, ugunsdrošības joslu aršana gar dabīgajiem mežiem un dzelzceļa aizsargstādījumiem, veco un bīstamo koku izciršana, krūmu izciršana, zāles nopļaušana un savākšana dzelzceļa zemes nodalījuma joslā, dzelzceļa zemes nodalījuma joslas attīrīšana no atkritumiem, nederīgiem sliežu ceļa virsbūves materiāliem, ciršanas atlikumiem un citiem degt spējīgiem materiāliem) – 375 574,00 latu;
- degvielas un enerģijas resursu ekonomijai (tehnoloģiskā tvaika cauruļvadu nomaiņa, darba telpu logu nomaiņa, sliežu ceļu remonta un uzturēšanas pašgājējas tehnikas vienību modernizācija ar dzinēja nomaiņu) – 84 633,00 latu;
- darba vides aizsardzībai un uzlabošanai (teritoriju labiekārtošana, darba telpu ventilācijas un gaisa apgādes sistēmu remonts un modernizācija) – 33 147,00 latu;
- citiem vides aizsardzības nozīmes pasākumiem – 49092,00 latu.

### Vides aizsardzība no naftas produktu piesārņojuma

No plašā 2006. gadā veikto pasākumu klāsta svarīgākie bija grunts un gruntsūdeņu aizsardzība no naftas produktu piesārņojuma. Pārskata gadā tika sākta Lokomotīvu remonta centra *Lokomotīvu serviss* ekipēšanas saimniecības rekonstrukcija Daugavpilī un Rīgas iecirkņa degvielas bāzes modernizācija atbilstoši mūsdienu tehniskajām un normatīvajos aktos noteiktajām vides aizsardzības prasībām. Pabeidzot rekonstrukcijas un modernizācijas darbus, šajos objektos tiks nodrošināta pilnīga grunts un gruntsūdeņu aizsardzība no naftas produktu piesārņojuma, ierīkota degvielas noplūdes aizsardzības un konstatēšanas sistēma, kā arī gruntsūdeņu kvalitātes novērošanas sistēma. Šo pasākumu ietvaros tika veikta arī dīzeļlokomotīvu galveno rezervuāru izpūšanas un atstrādāto eļļu noliešanas



*Jaunā parauga piesārņotās eļļas savākšanas tvertne ar atvērtu krānu, eļļas noliešanas brīdī*

laukuma būvniecība Daugavpils lokomotīvu ekspluatācijas nodaļas Rēzeknes cehā. Uzbūvētais objekts – dzelzsbetona laukums 40 metru garumā ar sliežu ceļu, uz kura var novietot un apstrādāt vienu divsekciju dīzeļlokomotīvi – ne tikai nodrošina praktiski pilnīgu gruntis un gruntsūdeņu aizsardzību no naftas produktu piesārņojuma, veicot dīzeļlokomotīves galveno rezervuāru izpūšanu un atstrādāto eļļu noliešanu, bet arī ievērojami atvieglo nolietās eļļas savākšanu utilizācijai.

Svarīgs pasākums vides aizsardzībā ir veiktā dīzeļlokomotīvu modernizācija ar speciālām uzlabota parauga piesārņotās eļļas savākšanas tvertnēm.

Dīzeļlokomotīvu aprīkošana ar piesārņotās eļļas savākšanas tvertnēm, ja pilnībā tiek ievērota lokomotīvu remonta un apkopes tehnoloģija, pilnībā novērš naftas produktu noplūdi uz sliežu ceļiem. 2006. gadā ar uzlabotā parauga tvertnēm tika aprīkotas 19 dīzeļlokomotīves.

#### **Svarīgākie pasākumi 2007. gadā**

Vides politikas īstenošanai 2007. gadā, saskaņā ar LDz Valdes lēmumu, ieplānoti pasākumi 2 762 730,00 latu apmērā. To skaitā paredzēts turpināt 2006. gadā iesākto Lokomotīvu remonta centra *Lokomotīvu serviss* ekipēšanas saimniecības rekonstrukciju Daugavpilī un Rīgas iecirkņa degvielas bāzes modernizāciju, kā arī dīzeļlokomotīvu aprīkošanu ar uzlabotā parauga piesārņotās eļļas savākšanas tvertnēm

un būvēt dīzeļlokomotīvu galveno rezervuāru izpūšanas un atstrādātās eļļas noliešanas laukumu Rīgas ekspluatācijas iecirkņa Lokomotīvu ekspluatācijas nodaļas Rīgas cehā. 2007. gadā Lokomotīvu remonta centra *Lokomotīvu serviss* teritorijā Daugavpilī tiks uzsākts jauns projekts – piesārņotā iecirkņa sanācija. Paredzēta arī piesārņotās grunts attīrīšana Nekustamā īpašuma pārvaldes Jelgavas būvju un teritorijas apsaimniekošanas iecirkņa saimniecības kompleksa teritorijā Ventspilī.

Valsts akciju sabiedrība Latvijas dzelzceļš Nekustamā īpašuma pārvaldes (NĪP) galvenais uzdevums ir saimnieciski un racionāli pārvaldīt LDz nekustamo īpašumu. Svarīgākie pienākumi attiecas uz sakoptu staciju, tīru dzelzceļa teritoriju un remontētu peronu uzturēšanu.



### Galvenie darbības virzieni

Pārskata periodā LDz īpašumā bija vairāk nekā 2 tūkst. ēku, kuru atlikusī bilances vērtība 2006. gada beigās pārsniedza 9,7 miljonus latu. Nekustamais īpašums ir ne tikai ēkas, bet arī staciju peroni, kravu pārkraušanas laukumi un citi objekti, kuru kopējais skaits ir vairāk nekā 4 tūkst. vienību. Bez tam LDz īpašumā un pārvaldīšanā nodotas zemes vairāk nekā 15,3 tūkst. hektāru platībā.

Viens no LDz nekustamā īpašuma apsaimniekošanas veidiem ir dažādu objektu, telpu un pamatlīdzekļu iznomāšana. Pārskata periodā nomas ieņēmumi palielinājās par 15,5%. Daļa LDz darbībā neizmantotā nekustamā īpašuma tiek pārdots. 2006. gadā pārdoti 8 objekti par kopējo summu 262,00 tūkst. latu. Šādu objektu, kas lielākoties ir sliktā tehniskā stāvoklī, pārdošana samazina LDz kopējos nekustamā īpašuma uzturēšanas izdevumus. Ieekonomētos līdzekļus novirza pārējā nekustamā īpašuma uzturēšanai un atjaunošanai. NĪP veicina LDz telpu nomnieku līdzdalību nomātā īpašuma un telpu rekonstrukcijā un remontā. Nomnieki LDz objektos finansēja un veica būvniecības darbus, uzlabojot nomātā īpašuma stāvokli, piemēram, Rīgā, Katoļu ielā 22, Turgeņeva ielā 14, Kalna ielā 68.

### Paveiktā rezumējums

Lielākie kapitālieguldījumi tika izlietoti Jelgavas stacijas ēkas remontam, piemēram, ēkas pamatu un sienu hidroizolācijai un sanācijai, jumta, dienesta telpu un inženierkomunikāciju remontam. Remontam izlietoti 536,6 tūkst. latu.

Pārskata periodā NĪP veica arī citu dzelzceļa infrastruktūras objektu remontu, lai uzlabotu dzelzceļa darbinieku darba un sadzīves apstākļus. 2006. gadā tika paveikts:

- Torņakalna stacijas MRC posteņa ēkas remonts;
- Šķirotavas stacijas MRC posteņa dežūrtelpu remonts;
- Šķirotavas stacijas A parka MRC posteņa jumta remonts;
- vagonu tehniskās apskates punkta ēkas remonts Daugavpilī;

- Daugavpils stacijas A parka manevru torņa Nr. 2 ēkas remonts;
- Rēzekne-2 stacijas EC posteņa ēkas remonts;
- mašīnistu atpūtas nama telpu remonts Krustpils stacijā;
- Daugavpils stacijas šķirošanas parka manevru torņa remonts;
- naftas parka MRC ēkas remonts Ventspilī;
- dzelzceļa policijas dienesta telpu remonts Jelgavā;
- Jelgavas lokomotīvu depo jumta remonts;
- Jelgavas MRC stacijas ēkas remonts;
- modernizēti siltummezgli Juglas stacijas DC postenī, šķirotavas stacijas MRC postenī, atpūtas namā Lauvas ielā 7;
- stacijas ēka Vecāķos pieslēgta pilsētas ūdensvadam.

### Pasažieru ērtībām

Nekustamā īpašuma pārvaldes darbinieku pienākumos ietilpst arī rūpes par dzelzceļa pasažieru ērtībām. 2006. gadā tika veikts remonts Vaivaru pieturas punkta un Ziemeļblāzmas pieturas punkta ēkās. Skrīveru stacijas peronam nomainīti perona bloki un izveidots betona bruģa segums. Tāpat atjaunoti soli uz peroniem Bulduru, Jumpravas, Aizkraukles, Sauriešu un Kokneses stacijā.

Ikšķiles stacijā ierīkots panduss pasažieriem ar kustības traucējumiem. Nīcgales stacijas ēkā veikts uzgaidāmās zāles kārtējais remonts. Mežāres un Atašienes stacijas ēkā nomainīti logi.

Pirms pasažieru pārvadājumu atjaunošanas maršrutā Rīga – Liepāja tika veikts remonts Dobeles, Saldus, Brocēnu un Skrundas stacijas biļešu kasē. Saremontēta Ugāles stacijas fasāde.

### **Nekustamā īpašuma informācijas sistēma**

2006. gadā tika veikts nozīmīgs darbs visu zemes vienību, pār kurām LDz ir valdījuma vai īpašuma tiesības, uzskaites un dokumentācijas sakārtošanā. Izveidota Nekustamā īpašuma informācijas sistēma (NĪIS) ar kartogrāfisko un teksta programmatūras sadaļu un sāka NĪIS aizpildīšana ar aktuālāko nekustamā īpašuma informāciju. Veikta NĪIS kartogrāfiskā materiāla sakārtošana serverī un kartogrāfiskā materiāla sagrupēšana.

Pārskata gadā tika veikta valsts publiskās infrastruktūras dzelzceļa zemes nodalījuma joslas topogrāfiskā uzmērīšana, kas nepieciešama zemes robežu noteikšanas projektu izstrādāšanai un dzelzceļa infrastruktūras remonta darbiem kopējā platībā 579,3 hektāri. Veikta būvju kadastrālā uzmērīšana 86 objektiem. Turpinājās dzelzceļa zemes nodalījuma joslas nekustamo īpašumu reģistrācija Zemesgrāmatā. Zemes gabalu kopējā platība ir 209,19 hektāri.

Iesniegti priekšlikumi par sešpadsmit Ministru kabineta normatīvo dokumentu projektiem, kas saistīti ar Kadastra likumu, nekustamā īpašuma reģistrāciju, uzmērīšanu, aizsargjoslu lielumu noteikšanu u.c. Precizēta publiskās dzelzceļa infrastruktūras dzelzceļa zemes nodalījuma aizsargjosla Rīgā, tās iestrādāšanai Rīgas Attīstības plānā (2006. – 2018. g.).





*Mūsdienās, kad tranzītkravu pārvadājumi iegūst arvien globālākas aprises, uzņēmuma veiksmīga darbība un konkurētspējīga pastāvēšana nav iedomājama bez aktīvas starptautiskas sadarbības. Tādēļ arī 2006. gadā valsts akciju sabiedrība Latvijas dzelzceļš turpināja un attīstīja daudzveidīgu sadarbību ar ārzemju dzelzceļu administrācijām, kā arī ar dažādām starptautiskām dzelzceļu apvienībām un institūcijām.*

Kopš 1992. gada valsts akciju sabiedrība Latvijas dzelzceļš aktīvi piedalās Dzelzceļu sadarbības organizācijas (DzSO) darbā, kurā ir pārstāvētas 27 valstis. Papildus tām šajā organizācijā novērotāju statusā darbojas arī vairāki dzelzceļi un uzņēmumi. 2006. gadā DzSO atzīmēja 50. pastāvēšanas gadadienu. 2006. gadā 98 LDz darbinieki piedalījās 62 DzSO sanāksmēs, bet divas no tām LDz sarīkoja Latvijā.

Kopš 1992. gada LDz piedalās Dzelzceļa transporta padomes darbā novērotāja statusā, bet kopš 1996. gadā LDz ir šīs padomes asociētā dalībniece. Šis statuss dzelzceļam dod lielākas tiesības un iespējas ietekmēt lēmumus, bet neierobežo LDz rīcības brīvību pieņemto lēmumu izpildē. 2006. gadā 83 LDz darbinieki piedalījās 64 Dzelzceļa transporta padomes sanāksmēs.

Kopš 2000. gada LDz pastāvīga dalībnieka statusā ir uzņemts Starptautiskajā Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomē, un tās ietvaros aktīvi sadarbojas ar vairāk nekā 40 dzelzceļu administrācijām, kuģniecībām, ostām, kā arī kravu operatoru un ekspeditoru organizācijām. Dalībnieku skaits šajā padomē palielinās ik gadu un tas liecina par tās lielo ietekmi tranzītpārvadājumos. 2006. gada oktobrī Viļņā notika kārtējā Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes sēde, kurā piedalījās arī LDz pārstāvji.

Kopš 1992. gada LDz ir aktīvais Starptautiskās dzelzceļu savienības (UIC) biedrs. Šīs starptautiskās organizācijas galvenā mītne atrodas Parīzē. Statistikas dati, kas tika apkopoti 2006. gada beigās, liecina, ka UIC apvieno vairāk nekā 160 dzelzceļu administrācijas un uzņēmumus no pieciem pasaules kontinentiem. LDz pārstāvji regulāri piedalās UIC asamblejās, konferencēs un dažādu darba grupu sēdēs.

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

2006. gada maijā Rīgā notika Eiropas muitas un dzelzceļu 46. konference, kurā piedalījās vairāk nekā 50 dalībnieku no 24 valstīm.

2006. gada oktobrī Rīgā notika seminārs par attiecībām starp valsti un dzelzceļiem atbilstoši ES jaunajai dzelzceļa politikai. Šajā sanāksmē piedalījās vairāk nekā 40 dalībnieku no 9 valstīm.

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

Lai veiksmīgāk risinātu drošības jautājumus dzelzceļa pārvadājumos, izmantojot Eiropas pieredzi, 1999. gada septembrī LDz tika uzņemts Starptautiskajā dzelzceļu policijas un drošības dienestu sadarbības organizācijas (COLPOFER) sastāvā. 2006. gadā LDz pārstāvji piedalījās COLPOFER Ģenerālās asamblejas darbā Berlīnē.

Vadošie LDz partneri starptautiskās sadarbības jomā ir Krievijas Federācijas, Baltkrievijas, Lietuvas, Igaunijas,

Ukrainas, Kazahstānas, Vācijas un Polijas dzelzceļu administrācijas.

Jau vairākus gadus tiek organizētas Baltijas valstu dzelzceļu ģenerāldirektoru sanāksmes, kurās tiek apspriesti daudzi aktuāli sadarbības jautājumi. Sanāksmes rotācijas kārtībā organizē katrs dalībvalstu dzelzceļš pēc iepriekš saskaņota plāna. 2006. gada februārī šāda sanāksme notika Jūrmalā.

Lai piedalītos lietīšķās pārrunās, starptautiskās konferencēs, semināros, izstādēs, darba grupu sēdēs, kongresos un citos pasākumos, 2006. gadā 299 LDz darbinieki brauca dienesta komandējumos uz 34 pasaules valstīm un piedalījās daudzās starptautiskās transporta izstādēs un konferencēs Maskavā, Sanktpēterburgā, Viļņā, Astanā, Berlīnē, Minhenē, Parīzē, Romā un Stokholmā. Daudzas starptautiska mēroga sanāksmes tiek rīkotas arī Rīgā, par ko tiek saņemtas atzinīgas atsauksmes, piemēram, no CER, DzSO.







*Pārskata gadā muzeja dzīves centrā bija darbs ar Ritekļu kolekciju, kas ir muzeja lielākais lepnums un viens no galvenajiem apmeklētāju piesaistes līdzekļiem.*



### **Ritekļu kolekcijas restaurācija un papildināšana**

Kolekcijas izpēte, saglabāšana un eksponēšana prasa laiku, piederzi, zināšanas un finanses. Jau otro gadu muzeja speciālisti vada plašus ritekļu restaurācijas darbus. Pavasarī tika pabeigta XX gs. sākuma arestantu vagona restaurācija, manevru dīzeļlokomotīves TEM2 konservācija un augustā brīvdabas ekspozīcijā eksponēja restaurēto elektrovilcienu ER2 galvasvagonu un motorvagonu. Gada nogalē tika sākti XX gs. sākuma bagāžas vagona atjaunošanas darbi. Vagonu kolekciju papildināja 1965. gadā būvētais salonvagona Nr. 00870014. Ārēji tas maz atšķiras no parasta pasažieru vagona, tomēr tā aprīkojums un plašais salons ar konferenču zāli liecina par vagona īpašo nozīmi. Šāda tipa salonvagoni jeb īpašie dienesta vagoni tika savulaik izgatavoti Vācijas Demokrātiskajā Republikā nelielā skaitā pēc PSRS valdošās elites pasūtījuma. Pēc papildu aprīkojuma uzstādīšanas Maskavas speciālajā rūpnīcā, vagoni tika nodoti Baltijas dzelzceļam. Līdz 1991. gadam to izmantoja LPSR Ministru padome, nodrošinot tās priekšsēdētāja un viņa pavadoņu komfortablus braucienus uz Maskavu un citām PSRS pilsētām.

### **Dzelzceļa muzeja atpazīstamība sabiedrībā**

Dzelzceļa muzeja vārds kļūst aizvien pazīstamāks Latvijas sabiedrībā. Par to liecina muzeja apmeklētība ikdienā, kas pieaug katru gadu. 2006. gadā muzeju kopumā apmeklēja 11599 cilvēki, no tiem 3705 bez maksas. 20. maijā muzejs piedalījās akcijā Muzeju nakts. Vakara programmā *Dzelzceļnieki darbā, atpūtā un sportā* bija apskatāma izstāde par dzelzceļnieku sportiskajiem sasniegumiem, civilo aizsardzību un aktīvo atpūtu, kā arī darbojās Dzelzceļa operatīvo darbinieku psiholoģisko īpašību treniņš. Dažu stundu laikā muzeju apmeklēja ap 1300 cilvēku.

Muzejs ir aktīvs kultūras dzīves līdzdalībnieks. Lielā halle ir vieta koncertiem, teātra izrādēm, svinīgiem pasākumiem un izstādēm. Īpaši emocionāls un spilgts bija 14. jūnijs. Pieminot izsūtītos, kuru vidū bija arī vairāki simti dzelzceļnieku un

viņu ģimenes, muzejā tika izpildīta komponista J. Kulakova un dzejnieka P. Aigara poēma *Sarkanais vilciens*. Koncertu apmeklēja un ar muzeju iepazīnās Latvijas Republikas prezidente Vaira Vīķe-Freiberga ar dzīvesbiedru Imantu Freibergu.

Muzeja darba apjomu nevar mērīt tikai skaitļos, daudz būtiskāk ir apzināties, vai tas rosina apmeklētāju interesi un sajūtas. Vai tas palīdz pētniekiem atrast atbildes par dzelzceļu vēsturi Latvijā? Vai muzejs ir vieta, kur ģimenes labprāt pavada savu brīvo laiku? Dzelzceļa muzeja darbinieki 2006. gadā domāja tieši par šo muzeja darbības aspektu – pilnveidot ekspozīciju, radīt patīkamu atmosfēru, lai ikviens apmeklētājs sajustu dzelzceļa vides šarmu.

Elektrovilcienu ER2 sekcijas galvasvagoni 39701. Tas būvēts Kaļiņinas vagonbūves rūpnīcā 1963. gadā, un tika paredzēts Rīgas Vagonbūves rūpnīcā (RVR) formētā vilcienu ER2-397 sastāvam. Šīs sērijas vilcieni RVR tika izgatavoti no 1962. gada līdz 1984. gadam. Pavisam RVR saformēti 850 ER2 sērijas vilcienu sastāvi, kuros ietilpa pa diviem galvasvagoniem un piekabvagoniem, kā arī pa četriem motorvagoniem. Galvasvagoni tika restaurēti akciju sabiedrībā VRC *Zasulauks*.

Elektrovilcienu ER2 sekcijas motorvagoni 82104 (sākotnējais Nr. 59606) būvēti RVR 1966. gadā. Pēc izgatavošanas iekļauti eksperimentālajā vilcienā ER2B-596. 1972. gadā vagoni Nr. 59606 saskaņā ar Vissavienības vagonbūves zinātniski pētnieciskā institūta Rīgas filiāles sabiedriskā konstruktoru biroja iniciatīvu ierīkoti impulsu strāvas pārveidotāji, kas ļauj vienmērīgāk uzsākt vilcienu gaitu un samazināt elektroenerģijas patēriņu. Kopā ar trim citiem modernizētiem motorvagoniem, diviem atsevišķi izgatavotiem galvasvagoniem un diviem rezerves piekabvagoniem tika izveidots ER2i sērijas elektrovilciens Nr. 821. Tā ekspluatācija ļāva konstruktoriem izpētīt tobrīd mazpazīstamo tiristoru strāvas pārveidotāju darbību dažādos vilcienu gaitas režīmos, iegūtās zināšanas tika izmantotas



projektējot nākamās paaudzes vilcienus. Motorvagonu restaurēja akciju sabiedrībā VRC *Zasulauks*.

Manevru dīzeļlokomotīve ТЭМ2-1000. Izgatavota 1971. gadā Brjanskas dīzeļlokomotīvu rūpnīcā. Izmantota manevru darbos Daugavpils lokomotīvu depo apkalpotajos dzelzceļa mezglos. Izslēgta no valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* inventāra 1995. gadā.

ТЭМ2 (otrā tipa manevru dīzeļlokomotīve ar elektrisko spēka pār vadu) sērijas lokomotīves dažādās modifikācijās, kopskaitā vairāk par 9000 vienību, ražoja no 1960. līdz 2000. gadam. Izgatavošanas laikā to pamatmodelis vairākas reizes modernizēts, piešķirot lokomotīvēm attiecīgus indeksus. Lokomotīve ТЭМ2-1000 aprīkota ar Penzas dīzeļbūves rūpnīcā izgatavotu ПД1М tipa četrtaktu sešu cilindru dīzeļdzinēju ar turbopūti. Tā galvenais ģenerators ar elektroenerģiju var apgādāt sešus vilces elektromotorus, kuri ar reduktoru starpniecību savienoti katrs ar savu riteņpāri.

Latvijā ТЭМ2 sērijas lokomotīves ekspluatē kopš 1969. gada. Tās sākotnēji aizstāja tvaika lokomotīves Daugavpils un Rēzeknes dzelzceļa mezglos, vēlāk tika ekspluatētas arī citos, kā arī dažu uzņēmumu piededceļos. Vairākas ТЭМ2 sērijas mašīnas Latvijā patlaban ekspluatē sliežu ceļu remonta un uzturēšanas tehnikas apkalpošanas vajadzībām.

Cietumnieku vagona precīzais būvniecības laiks nav zināms, tomēr konstrukcijas īpatnības liecina, ka tas pilnīgi noteikti ir līdzgaitnieks vagoniem, ko sāka būvēt cariskajā Krievijā kopš 1906. gada un savus «ziedu laikus» piedzīvoja Staļina Personības kulta laikā, lai ieslodzītos pa etapu sūfitu uz tā sauktajām labošanas darbu nometnēm. Par vagona bāzi kalpo XIX-XX gs. mijā Krievijas dzelzceļos par standartu pieņemtais 20,2 metru garais koka pasažieru vagonu stāvs ar skārda apšuvumu. Parasti šādus vagonus izmantoja starppilsētu pasažieru satiksmē. Zaļie cietumnieku vagoni no ārpuses atgādināja bagāžas vagonus, bet to interjers ir atšķirīgs. No vagona deviņām kupejām piecas ierīkotas cietumniekiem. No gaitēņa tās atdalītas ar restēm, kas ļauj pārskatīt, kas notiek kupejā. Restes stieņas visā vagona augstumā. Gaitēņa pusē ir restoti logi. Cietumnieku kupejās logu nav. Līdzās četrām kupejām ir karceri – ar dēļu sienu uz pusēm sadalīta kupeja, kurā ierīkotas divas lāvas.

Pēc aprēķiniem Stolipina vagona kupejā seši cilvēki varēja sēdēt lejā, trīs gulēt uz vidējā plaukta, kas savā starpā savienoti ar nolaižamu dēli, kam kājgali atstāts caurums, lai varētu uzkāpt augšā. Un vēl diviem bija jāguļ uz bagāžas plauktiem. Tomēr parasti vienā kupejā tika izvietoti nevis vienpadsmit, bet vēl vismaz divtik ieslodzīto.



## FINANŠU PĀRSKATS

Neatkarīga revidenta ziņojums valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" akcionāram	30
Bilance uz 2006. gada 31. decembri	31
2006. gada peļņas vai zaudējumu aprēķins	31
Neatkarīgā revidenta ziņojums valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" akcionāram	32
Konsolidēta bilance uz 2006. gada 31. decembri	33
Konsolidēta 2006. gada peļņas vai zaudējumu aprēķins	33



Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" akcionāram

Mēs esam veikuši VAS "Latvijas dzelzceļš" 2006.gada finanšu pārskata, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais finanšu pārskats, revīziju. Mēs veicām revīziju atbilstoši Starptautiskās Grāmatvežu federācijas izdotajiem Starptautiskajiem revīzijas standartiem. Mūsu 2007.gada 14.jūnijā ziņojumā mēs sniedzām neatkarīgā revidenta ziņojumu bez iebildēm par pilna apjoma 2006.gada finanšu pārskatu, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais finanšu pārskats.

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

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

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

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'S. Vilcāne'.

Sandra Vilcāne  
zvērīnāta revidente, sertifikāts Nr.30  
direktore

2007. gada 14.jūnijā, Rīgā

## Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" bilance uz 2006. gada 31.decembri (latos)

	uz 31.12.2006.	uz 01.01.2006.
<b>AKTĪVS</b>		
1. Nemateriālie ieguldījumi	743 573	759 646
2. Pamatlīdzekļi	203 372 242	185 116 714
3. Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	12 839 788	14 178 342
4. Apgrozāmie līdzekļi	21 148 423	16 800 930
4.1.Krājumi	12 602 443	9 145 372
4.2.Debitori	6 779 279	5 857 180
4.3.Naudas līdzekļi	1 766 701	1 798 378
<b>Bilance</b>	<b>238 104 026</b>	<b>216 855 632</b>
<b>PASĪVS</b>		
1. Pašu kapitāls	108 253 020	107 287 573
1.1.Pamatkapitāls	90 168 321	90 168 321
1.2.Rezerves	16 179 938	15 884 385
1.3.Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa	830 000	830 000
1.4.Pārskata gada nesadalītā peļņa	1 074 761	404 867
2. Uzkrājumi	12 978 642	7 234 388
3. Kreditori	116 872 364	102 333 671
3.1.Ilgtermiņa parādi	72 878 573	59 493 972
3.2.Īstermiņa parādi	43 993 791	42 839 699
<b>Bilance</b>	<b>238 104 026</b>	<b>216 855 632</b>

## Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" 2006. gada peļņas vai zaudējumu aprēķins (latos)

(pēc apgrozījuma izmaksu metodes)

Rādītāja nosaukums	
1. Neto apgrozījums	189 809 819
2. Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	(166 154 928)
<b>3. Bruto peļņa vai zaudējumi (no apgrozījuma)</b>	<b>23 654 891</b>
4. Administrācijas izmaksas	(15 177 620)
5. Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi	13 366 953
6. Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	(16 300 847)
7. Ieņēmumi no vērtspapīriem un aizdevumiem, kas veidojuši ilgtermiņa ieguldījumus	150 344
8. Pārējie procentu ieņēmumi u. tml. ieņēmumi	1 343
9. Procentu maksājumi u. tml. izmaksas	(2 497 947)
<b>10. Peļņa vai zaudējumi pirms ārkārtas posteņiem un nodokļiem</b>	<b>3 197 117</b>
11. Ārkārtas ieņēmumi	27 849
12. Ārkārtas izmaksas	(6 066)
<b>13. Peļņa vai zaudējumi pirms nodokļiem</b>	<b>3 218 900</b>
14. Uzņēmuma ienākuma nodoklis	(1 822 132)
15. Atliktais uzņēmuma ienākuma nodoklis	(171 489)
16. Pārējie nodokļi	(150 518)
<b>17. Pārskata perioda peļņa vai zaudējumi pēc nodokļiem</b>	<b>1 074 761</b>

Valsts kapitāla daļas  
turētāja pārstāvis

A. Židkova

Padomes priekšsēdētājs

G. Mača

Valdes priekšsēdētājs

U. Magonis

Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" akcionāram

Mēs esam veikuši VAS "Latvijas dzelzceļš" 2006.gada konsolidētā finanšu pārskata, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais finanšu pārskats, revīziju. Mēs veicām revīziju atbilstoši Starptautiskās Grāmatvežu federācijas izdotajiem Starptautiskajiem revīzijas standartiem. Mūsu 2007.gada 14.jūnijā ziņojumā mēs sniedzām neatkarīgā revidenta ziņojumu bez iebildēm par pilna apjoma 2006.gada konsolidēto finanšu pārskatu, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats. Mūsaprāt, klāt pievienotais saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats visos būtiskajos aspektos ir atbilstošs pilna apjoma konsolidētajam finanšu pārskatam, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats. Lai gūtu pilnīgāku priekšstatu par VAS "Latvijas dzelzceļš" koncerna finansiālo stāvokli un tā darbības rezultātiem pārskata gadā, kā arī par mūsu veiktās revīzijas saturu, saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats būtu jālasa kontekstā ar pilna apjoma konsolidēto finanšu pārskatu, uz kuru balstoties ir sagatavots saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats, kā arī mūsu ziņojumu par pilna apjoma konsolidēto finanšu pārskatu.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S. Vilcāne'.

Sandra Vilcāne  
zvērīnāta revidente, sertifikāts Nr.30  
direktore

2007. gada 14.jūnijā, Rīgā



## Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" konsolidēta bilance uz 2006. gada 31.decembri (latos)

	uz 31.12.2006.	uz 01.01.2006.
<b>AKTĪVS</b>		
1. Nemateriālie ieguldījumi	801 949	848 277
2. Pamatlīdzekļi	216 211 661	194 687 669
3. Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	596 141	614 360
4. Apgrozāmie līdzekļi	25 091 691	20 211 935
4.1.Krājumi	13 095 814	9 726 348
4.2.Debitori	8 045 699	5 674 898
4.3.Naudas līdzekļi	3 950 178	4 810 689
<b>Bilance</b>	<b>242 701 442</b>	<b>216 362 241</b>
<b>PASĪVS</b>		
1. Pašu kapitāls	110 927 757	108 041 861
1.1.Pamatkapitāls	90 168 321	90 168 321
1.2.Rezerves	16 179 938	15 884 385
1.3.Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa	1 527 699	1 382 235
1.4.Pārskata gada nesadalītā peļņa	2 848 923	493 744
1.5. Mazākuma daļa	202 876	113 176
2. Uzkrājumi	9 694 719	3 668 799
3. Kreditori	122 078 966	104 651 581
3.1.Ilgtermiņa parādi	74 917 641	60 564 184
3.2.Īstermiņa parādi	47 161 325	44 087 397
<b>Bilance</b>	<b>242 701 442</b>	<b>216 362 241</b>

## Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" konsolidētais 2006. gada peļņas vai zaudējumu aprēķins (latos)

(pēc apgrozījuma izmaksu metodes)

Rādītāja nosaukums	
1. Neto apgrozījums	204 085 782
2. Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	(177 208 416)
<b>3. Bruto peļņa vai zaudējumi (no apgrozījuma)</b>	<b>26 877 366</b>
4. Pārdošanas izmaksas	(187 985)
5. Administrācijas izmaksas	(17 582 743)
6. Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi	11 919 918
7. Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	(13 660 913)
8. Ieņēmumi no vērtspapīriem un aizdevumiem, kas veidojuši ilgtermiņa ieguldījumus	150 344
9. Pārējie procentu ieņēmumi u. tml. ieņēmumi	37 847
10. Procentu maksājumi u. tml. izmaksas	(2 497 947)
<b>11. Peļņa vai zaudējumi pirms ārkārtas posteņiem un nodokļiem</b>	<b>5 055 887</b>
12. Ārkārtas ieņēmumi	28 037
13. Ārkārtas izmaksas	(6 066)
<b>14. Peļņa vai zaudējumi pirms nodokļiem</b>	<b>5 077 858</b>
15. Uzņēmuma ienākuma nodoklis	(1 889 829)
16. Atliktais uzņēmuma ienākuma nodoklis	(164 027)
17. Pārējie nodokļi	(151 292)
18. Mazākuma daļa	(23 787)
<b>19. Pārskata perioda peļņa vai zaudējumi pēc nodokļiem</b>	<b>2 848 923</b>

Valsts kapitāla daļas  
turētāja pārstāvis

A. Židkova

Padomes priekšsēdētājs

G. Mača

Valdes priekšsēdētājs

U. Magonis

