

**VALSTS AKCIJU SABIEDRĪBA
"LATVIJAS DZELZCEĻŠ"**



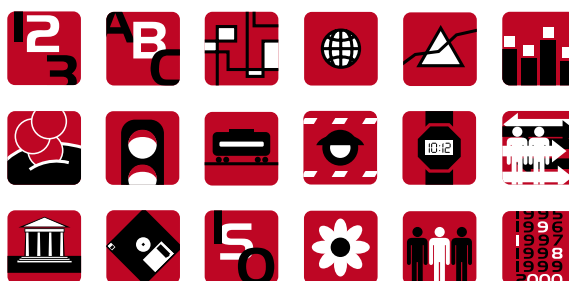
2000. GADA PĀRSKATS



VALSTS AKCIJU SABIEDRĪBA
"LATVIJAS DZELZCEĻŠ"



2000. GADA PĀRSKATS

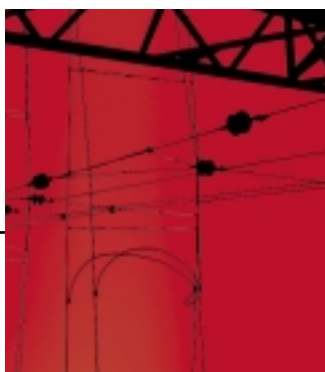




SATURS

Valdes priekšsēdētāja, ģenerāldirektora ziņojums	4
Organizatoriskā struktūra	6
Starptautiskā sadarbība	8
Ekonomiskā attīstība	10
Restrukturizācija	12
Ieguldījumi dzelzceļa attīstībā	13
Infrastruktūra	15
Kravu pārvadājumi	17
Vilcienu satiksmes drošība	21
Ritošais sastāvs	23
Pasažieru pārvadājumi	25
Nekustamais īpašums	26
Informatīvās tehnoloģijas	27
Kvalitātes vadība	29
Vides aizsardzība	30
Personāls	32
Latvijas dzelzceļa shēma	34
Finansu atskaite	35

2000. GADA



PĀRSKATS



Valsts akciju sabiedrība «Latvijas dzelzceļš» ir lielākais transporta uzņēmums Baltijā, kas ik gadu valsts budžetā nodokļos vien iemaksā vairāk nekā 30 miljonus latu. Mūsu uzņēmums 2000. gadā bija lielākais sociālās apdrošināšanas iemaksu un iedzīvotāju ienākumu nodokļa maksātājs valstī. Tas ir nozīmīgs ieguldījums gan valsts, gan pašvaldību budžetos.

Pārskata gads uzņēmumam bija veiksmīgs.

Pārskata gadā valsts akciju sabiedrības «Latvijas dzelzceļš» kolektīvs izturēja nopietnu pārbaudījumu uzņēmuma saimnieciskajā darbībā, pārvarot 1999. gada ekonomiskā krīzes sekas. Uzņēmuma veiksmīgo darbu un tālāko attīstību nodrošināja:

- tirgus ekonomikai atbilstošs menedžments un elastīga tarifu politika;
- efektīva mārketinga stratēģija, plānojot daudzveidīgu kravu struktūru;
- ražošanas izmaksu samazināšana un finansiālo resursu taupības režīms.

Ņemot vērā uzņēmuma attīstības dinamiku, izvir-

zījām uzdevumu – 2000. gads jābeidz ar peļņu. Mērķi sasniedzām. Valsts akciju sabiedrības «Latvijas dzelzceļš» 2000. gada auditētā peļņa ir 3,5 miljoni latu. Šī 2000. gada pieredze liecina – uzņēmuma kolektīvs spēj atrisināt sarežģītus menedžmenta un mārketinga uzdevumus.

Latvijas dzelzceļa transporta nozīmīgākā funkcija ir *Austrumu – Rietumu*, kā arī *Ziemeļu – Dienvidu* tranzītkoridoru un Latvijas ostu apkalpošana. 2000. gadā valsts akciju sabiedrība «Latvijas dzelzceļš» pārvadāja 36,4 miljonus tonnu kravu, kas ir par 9,7% vairāk nekā 1999. gadā. Tranzītkravu pārvadājumi veidoja 78,9% no kopējā kravu pārvadājumu apjoma, tas ir 28,7 miljonus tonnu. Pa dzelzceļu transportēta vairāk nekā puse no Latvijas ostās saņemtajām un nosūtītajām kravām, kas ir 25,9 miljoni tonnu. Salīdzinot Baltijas valstu dzelzceļa statistikas rādītājus, redzam, ka kravu pārvadājumu apjomu ziņā valsts akciju sabiedrība «Latvijas dzelzceļš» joprojām patur līdera pozīcijas.

Kravu pārvadājumu apjoma pieaugumu sauszemes un jūras tranzītā nodrošināja veiksmīgā sadarbība ar Krievijas Federācijas, Baltkrievijas, Kazahstānas, Ukrainas, Lietuvas, Igaunijas un citu valstu

pārvadātājiem. Pozitīvi vērtējams fakts, ka valsts akciju sabiedrības «Latvijas dzelzceļš» menedžments nodrošināja daudzveidīgu kravu struktūru un garantēja pārvadāto kravu drošību. Tieši daudzveidība kravu struktūrā uzņēmumam deva iespēju palielināt kravu apgrozījumu.

Kravu apjoma pieaugumu 2000. gadā sekmēja elastīga, stabila un prognozējama tarifu politika, jo tā apmierināja gan kravu īpašniekus, gan starptautiskos operatorus. Reorganizētā tarifu sistēma kravu pārvadājumos deva iespēju saglabāt:

- daudzveidību kravu struktūrā;
- konkurētspēju transporta pakalpojumu tirgū;
- progresu ekonomiskajā attīstībā;
- dinamiku tarifu politikā;
- starptautisku autoritāti.

Dzelzceļa pasažieru pārvadājumi ir sociāli nepieciešami.

Neraugoties uz pilnvērtīga valsts atbalsta trūkumu, valsts akciju sabiedrība «Latvijas dzelzceļš» turpināja veikt sociāli nepieciešamos dzelzceļa pasažieru pārvadājumus. 2000. gadā pa dzelzceļu pārvadāti 18,188 miljoni pasažieru. Piepilsētas satiksmē un Rīgas aglomerācijā dzelzceļa pārvadājumiem nav konkurentu un tādēļ tie ir perspektīvi. Piepilsētas satiksmē pārskata periodā pārvadāti 17,5 miljoni pasažieru.

2000. gadā ienākumi no pasažieru pārvadājumiem, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, samazinājās par 5%. Lielākais konkurents dzelzceļam atālumos līdz 300 kilometriem ir autotransports. Autopārvadātāji var aktīvāk iesaistīties pasažieru pārvadājumu tirgū, jo tos dotē valsts, un tādēļ to sniegto pakalpojumu pašizmaksa ir zemāka. Valsts akciju sabiedrība «Latvijas dzelzceļš» zaudējumus no pasažieru pārvadājumiem kompensē ar ienākumiem no kravu pārvadājumiem, kas ir pretrunā ar Latvijas Republikas Dzelzceļa likuma prasībām un Eiropas Savienības direktīvām. Pasažieru pārvadājumiem valsts akciju sabiedrība «Latvijas dzelzceļš» no valsts budžeta 2000. gadā saņēma dotāciju 300 000 latu apmērā. No šīs summas 100 000 latu tika izmantoti *Gulbenes – Alūksnes* šaursliežu dzelzceļa līnijas finansēšanai, bet 200 000 latu – divu elektrovilciena sekciju modernizācijai.

Pārskata gadā valsts akciju sabiedrības «Latvijas dzelzceļš» vadība valsts institūcijās un ar masu me-

diju starpniecību vairākkārt izteica savu viedokli, ka radikāli jāmaina valsts attieksme pret dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem, it īpaši Rīgas reģiona elektrificētajās līnijās. Tam bija pozitīvi rezultāti – 2000. gadā Latvijas valsts garantēja kredītu 1,68 miljons latu apmērā 46 elektrovilcieniem vagonu remontam, kas dos iespēju valsts akciju sabiedrībai «Latvijas dzelzceļš» daļēji atjaunot nolietoto ritošo sastāvu un pagarināt tā ekspluatācijas laiku.

Modernizējam dzelzceļa infrastruktūru.

Svarīgs faktors kravu pārvadājumu apjoma kāpinājumā un saimnieciskās darbības intensifikācijā ir galveno tranzītkoridoru infrastruktūras modernizācija. 2000. gadā tika rekonstruēti sliežu ceļi 42,2 kilometru garumā.

Valsts akciju sabiedrība «Latvijas dzelzceļš» investīciju programmu varēja realizēt, apgūstot Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības bankas un Eiropas Investīciju bankas piešķirtos, valsts garantētos kredītus par 20,5 miljoniem USD un 34 miljoniem EUR.

Viens no infrastruktūras modernizācijas mērķtiecīgā darba rezultātiem ir 1998. gadā sākta un 2000. gadā pabeigta sliežu ceļu un pārmiju pārvedu rekonstrukcija 85,9 kilometru garumā, ko finansēja Eiropas Savienība no PHARE līdzekļiem. 2000. gadā akceptēti jauni investīciju projekti dzelzceļa infrastruktūras attīstībai, kuriem piešķirti Eiropas Savienības ISPA fonda granti 34,4 miljonu EUR apmērā. Sešus gadus ilgs programma 780 pārmiju nomaiņai. Triju gadu programma paredz pieņemšanas parka izbūvi dzelzceļa stacijā *Rēzekne-2*, kur krustojas divi tranzītkoridori *Austrumi – Rietumi* un *Ziemeļi – Dienvidi*. Šis ir viens no nozīmīgākajiem projektiem ar mērķi – panākt Rēzeknes dzelzceļa mezglā lielāku kravas vagonu caurlaides un apstrādes potenciālu. Nozīmīgs ir arī Eiropas Savienības ISPA fonda grants tehniskajai palīdzībai attiecībā uz projektu «Vilcieniem kustības vadības automātisko sistēmu modernizācija un Ritošā sastāva sakarsušo bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija *Austrumi – Rietumi* dzelzceļa koridorā».

2000. gadā sākās vērienīgākā valsts akciju sabiedrības «Latvijas dzelzceļš» projekta – Ventspils dzelzceļa termināla *Jūras parks* projektēšana un būvniecība – realizācija. Projektā paredzēta dzelzceļa savienotājceļu un šķirošanas parka, kurā izmantos vismodernākās šķirošanas tehnoloģijas,

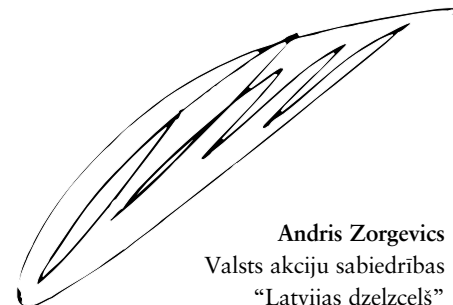
izbūve. Termināla *Jūras parks* celtniecību paredzēts pabeigt 2003. gada vasarā. Realizējot šo projektu, būs iespēja palielināt kravu plūsmu uz Ventspils dzelzceļa mezglu līdz pat 33 miljoniem tonnu gadā. Intensīvā investīciju programma valsts akciju sabiedrībai «Latvijas dzelzceļš» dos iespēju ne tikai nodrošināt *Austrumu – Rietumu* tranzītkoridora efektīvu darbību, bet arī integrēties kopējā Eiropas transporta tīklā. Tas ir viens no galvenajiem uzdevumiem uzņēmuma sekmīgai attīstībai nākotnē.

Pabeigts restrukturizācijas otrais posms.

Pārskata gadā beidzās valsts akciju sabiedrības «Latvijas dzelzceļš» restrukturizācijas otrais posms. Sperts vēl viens solis uz priekšu šādu mērķu sasniegšanai:

- panākt restrukturizētā uzņēmuma konkurētspēju dinamiskajos tirgus ekonomikas apstākļos;
- modernizēt dzelzceļa infrastruktūru *Austrumu – Rietumu* tranzītkoridorā atbilstoši Eiropas Savienības prasībām;
- nodrošināt Latvijas valsts budžetam stabilus ienākumus nodokļu veidā;
- veicināt uzticības palielināšanos uzņēmumam kā stabilam un drošam biznesa partnerim gan vietējā, gan starptautiskajā transporta pakalpojumu tirgū;
- saglabāt sociāli garantētas darba vietas dzelzceļa nozarē strādājošajiem.

Es vēlos pateikties visam valsts akciju sabiedrības «Latvijas dzelzceļš» kolektīvam par ieguldījumu uzņēmuma sasniegumos un esmu pārliecināts, ka turpmāk strādāsim tikpat sekmīgi. Paldies arī mūsu partneriem un klientiem par sadarbību, un ticu, ka arī nākotnē tā būs veiksmīga.

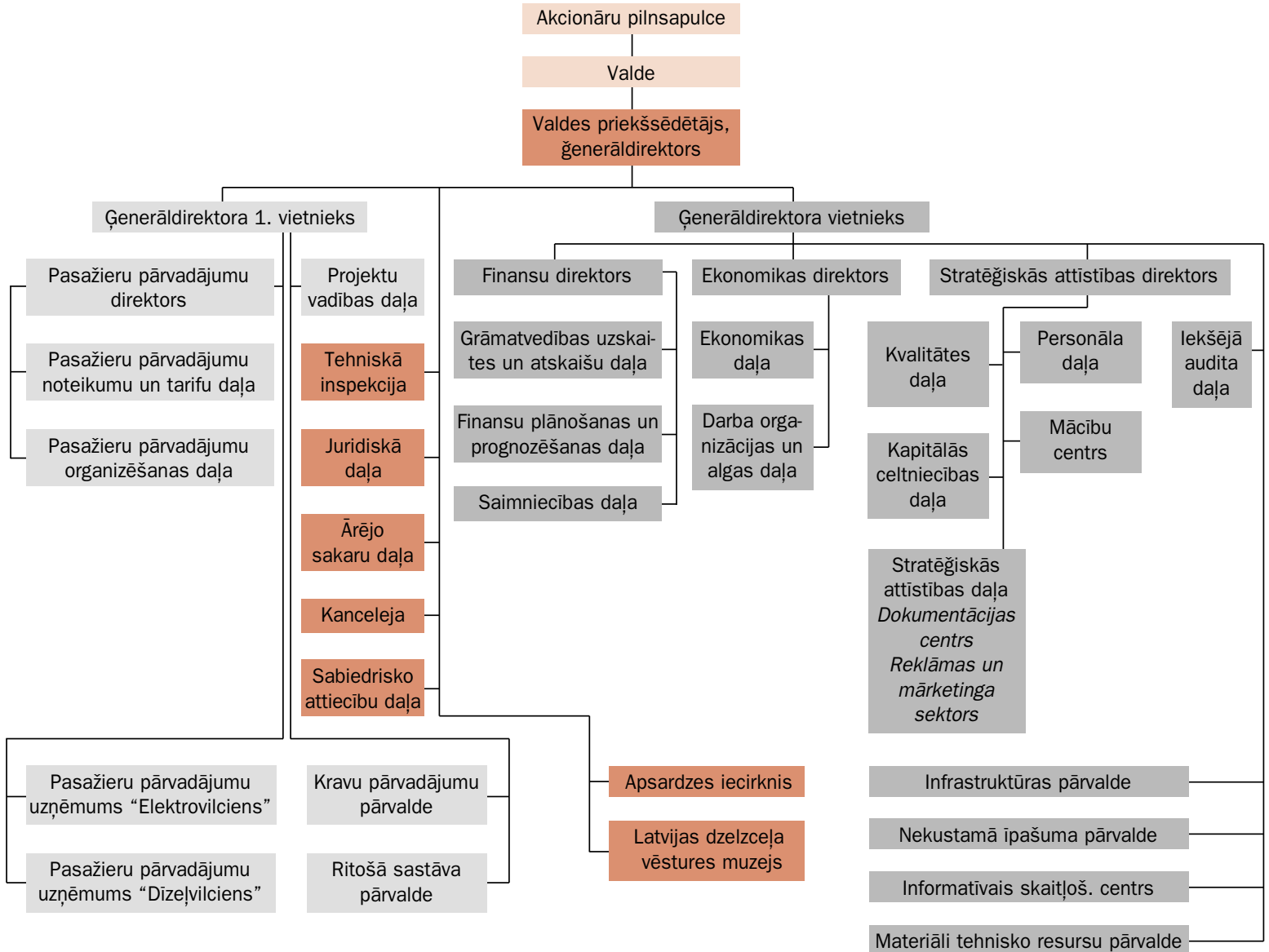


Andris Zorgevics
Valsts akciju sabiedrības
«Latvijas dzelzceļš»
valdes priekšsēdētājs,
ģenerāldirektors



ORGANIZATORISKĀ STRUKTŪRA

AKCIONĀRU PILNVARNIEKI UN VALDE



Akcionāru pilnvarnieki

Zigurds CĪRULIS	A/s Latvijas Unibanka / korporatīvo darījumu vadītājs
Guntars KRIEVIŅŠ	Liepājas Speciālā ekonomiskā zona / pārvaldnieks
Arvids KUCINS	Daugavpils rajona padome / priekšsēdētājs
Leonīds LOGINOVŠ	Rīgas Brīvostas pārvalde / pārvaldnieks
Imants SARMULIS	Ventspils Brīvostas pārvalde / pārvaldnieks
Žoržs TIKMERS	Savienība "Latvijas ceļš" / ģenerālsekretārs

Valdes locekļi

Andris Zorgevics	valdes priekšsēdētājs, ģenerāldirektors
Staņislavs Baiko	valdes priekšsēdētāja, ģenerāldirektora pirmais vietnieks
Rihards Peders	valdes priekšsēdētāja, ģenerāldirektora vietnieks
Vladimirs Grjaznovs	Ekonomikas direktors
Ēriks Šmuksts	Kravu pārvaldījumu pārvaldes direktors
Jānis Pētersons	Ritošā sastāva pārvaldes direktors
Mihails Jagodkins	Infrastruktūras pārvaldes direktors
Ārijs Sināts	Tehniskās inspekcijas priekšnieks





SADARBĪBA AR ĀRVALSTU DZELZCEĻIEM UN STARPTAUTISKĀM ORGANIZĀCIJĀM

2000. gadā valsts a/s «Latvijas dzelzceļš» ir turpinājusi sadarbību ar Rietumu, Austrumu un Centrālās Eiropas valstu dzelzceļu administrācijām, virkni Āzijas valstu dzelzceļiem, kā arī ar starptautiskajām dzelzceļa organizācijām un apvienībām.

Dzelzceļu sadarbības organizācijas (OSJD) pasākumu plāna ietvaros no 5. līdz 9. jūnijam Rīgā notika XXVIII OSJD ministru Sanāksmes sesija, kurā tika pieņemta virkne svarīgu dokumentu, kas attiecas uz dzelzceļa satiksmes Eiropa – Āzija attīstību.

Jūrmalā no 27. līdz 29. jūnijam notika OSJD un Starptautiskās dzelzceļu savienības (UIC) ekspertu apspriede, kurā tika izskatīta tēma par «Ritošā sastāva gabarītiem starptautiskajā interoperatīvajā satiksmē».

Kopā pērn OSJD pasākumus apmeklēja 63 valsts a/s «Latvijas dzelzceļš» darbinieki.

2000. gadā turpinājās aktīva valsts a/s «Latvijas dzelzceļš» dalība Starptautiskās dzelzceļu savienības mērķa pasākumos, kuros piedalījās 28 darbinieki.

Rīgu darba vizītē no 25. līdz 26. oktobrim apmeklēja UIC Austrumi – Rietumi departamenta direktors Jerži Višņevska kungs (Jerzy Wisniewski) un UIC pilnvarotais NVS un Baltijas valstu lietās Kalmans Šomodi kungs (Kalman Somodi), lai apspriestu nākotnes sadarbības jautājumus.

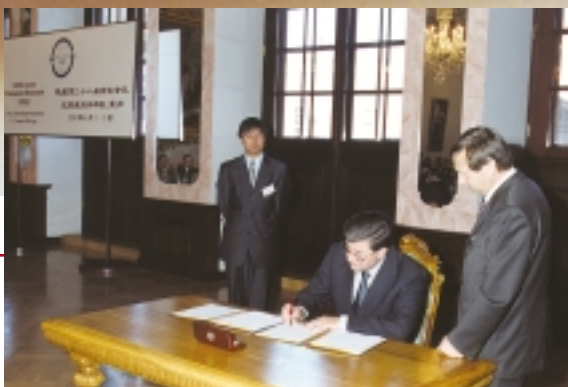
No 25. līdz 29. septembrim divi valsts a/s «Latvijas dzelzceļš» darbinieki piedalījās UIC rīkotajā Pasaules forumā par drošības jautājumiem.

Valsts a/s «Latvijas dzelzceļš» 79 vadītāji un speciālisti aktīvi pārstāvēja Latvijas dzelzceļa intereses Bulgārijas, NVS un Baltijas valstu Dzelzceļa transporta padomes sēdēs.

Septembri valsts a/s «Latvijas dzelzceļš» tika uzņemta Starptautiskās dzelzceļa transporta komitejas (CIT) sastāvā, kuras joma ir dzelzceļa pār-

vadājumu juridiskais aspekts. Tās sastāvā ir ap 300 dzelzceļa uzņēmumu, tostarp arī ekspeditori un infrastruktūras operatori, kā arī virkne valdības un citu organizāciju. CIT pārvaldes atrašanās vieta ir Berne (Šveice).

Oktobrī valsts a/s «Latvijas dzelzceļš» tika uzņemta par pastāvīgu locekli Transsibīrijas Pārveidējuma koordinācijas padomes (TSP KP) sastāvā. Padome nodibināta 1993. gadā un pašreiz apvie-





no vairāk nekā 40 dalībniekus – dzelzceļu, kuģu kompānijas, ostas, ekspeditoru un operatoru asociācijas.

Piedalīšanās TSP KP darbībā dod iespējas jaunu kravu plūsmas maršrutu izstrādāšanā posmā no Klusā okeāna reģiona līdz Latvijas ostām.

Ik gadus valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” piedāvā savus pakalpojumus starptautiskajās dzelzceļa izstādēs.

2000. gadā valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” speciālisti piedalījās:

- starptautiskajā izstādē un konferencē «TRANS-RUSSIA 2000», no 16. līdz 19. maijam Maskavā, Krievijas Federācijā;
- starptautiskajā izstādē un konferencē «Baltijas tranzīta ceļš», no 7. līdz 9. jūnijam Rīgā;
- starptautiskajā izstādē un konferencē «TRANS-KAZAKHSTAN», no 14. līdz 16. jūnijam Astanā, Kazahstānā;
- starptautiskajā izstādē «Transports un loģistika», no 7. līdz 10. novembrim Leipcigā, VFR;

Turpinot savstarpēji izdevīgās sadarbības tradīcijas ar vadošajiem NVS dzelzceļiem, 2000. gadā valsts a/s «Latvijas dzelzceļš» vadība parakstīja šādus dokumentus:

- ar Krievijas dzelzceļiem:
 1. Vienošanās par tarifiem attiecībā uz pārvadājumiem caur Latvijas Republikas ostām;
 2. Krievijas-Latvijas darba grupas apspriedes protokols par tarifu un ekonomiskajiem jautājumiem;
 3. Krievijas-Latvijas-Kazahstānas darba grupas apspriedes protokols par tarifu un ekonomiskajiem jautājumiem;

- ar Baltkrievijas dzelzceļu: Dzelzceļu pārstāvju apspriedes protokols par tarifu un ekonomiskajiem jautājumiem;
- ar Kazahstānas dzelzceļu: Latvijas un Kazahstānas dzelzceļu administrāciju pārstāvju darba sēdes protokols par koordinācijas un mijiedarbības jautājumiem ar ieinteresēto komercstruktūru piedalīšanos no Latvijas puses.

Starptautisks seminārs «Aktuāli aspekti un problēmas PECO dalībvalstu restrukturizācijā» notika Jūrmalā no 16. līdz 20. oktobrim. Semināru organizēja Eiropas dzelzceļnieku Asociācijas Latvijas sekcija ar Eiropas Komisijas delegācijas PHARE programmu vienības Latvijā finansiālu atbalstu. Kopā ar Latvijas dzelzceļa speciālistiem seminārā piedalījās arī Vācijas, Polijas, Lietuvas, Igaunijas u.c. valstu dzelzceļu pārstāvji.

Latvijas viesi no 28. līdz 30. maijam bija «Literatūras ekspresis Eiropa – 2000» projekta dalībnieki. Projektu sagatavoja 40 Eiropas valstis 120 rakstniekiem, žurnālistiem un organizatoriem. Ekspresa ceļš veda pa vēsturiskā Ziemeļu ekspresa maršruta pēdām. Valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” bija viena no koordinējošām organizācijām šī projekta veikšanā.

Ik gadus valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” piedāvā savus pakalpojumus starptautiskajās dzelzceļa izstādēs.



LATVIJAS EKONOMISKĀ ATTĪSTĪBA 2000. GADĀ

2000. gadā pasaulē kopumā bija vērojama labvēlīga ekonomiskā situācija, ko raksturoja straujie pasaules ekonomikas pieauguma tempi, veidojot 4,5% pieaugumu. Ekonomikas pieauguma tempu paātrinājums 2000. gadā bija vērojams visos lielākajos pasaules ekonomikas centros – ASV, Eiropas Savienībā, Japānā, Dienvidaustrumāzijas valstīs. Pieaugumu pasaules ekonomikā 2000. gadā noieca šādi faktori:

- turpinājās izaugsme ASV ekonomikā;
- paātrinājās ekonomiskās izaugsmes tempi ES valstīs;
- pēc strukturālo pārmaiņu radītās lejupslīdes

Japānas ekonomika pakāpeniski atjaunoja ekonomisko izaugsmi;

- Dienvidaustrumāzijas jaunās industriālās valstis jau otro gadu pēc 1997. – 1998. gada krīzes nodrošināja augstus attīstības tempus;
- attīstījās starptautiskā tirdzniecība, apsteidzot kopprodukta apjomu un tādējādi apliecinot globalizācijas tendences turpināšanos.

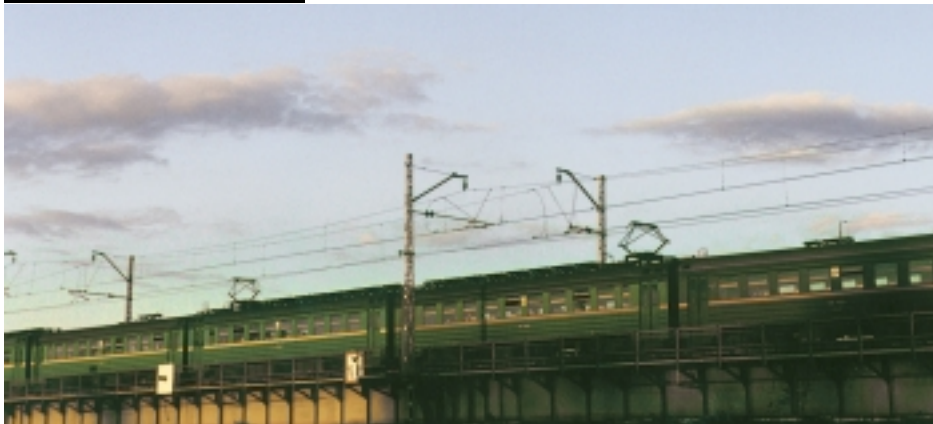
Izaugsmi nespēja būtiski ietekmēt arī straujais naftas cenu kāpums, aizvadītajā gadā vidēji par 63% salīdzinājumā ar 1999. gadu.

2000. gadā pozitīvās tendences kļuvas izteiktākas, kas liecina, ka Latvija ir pārvarējusi ārējo apstākļu radītās grūtības, īpaši Krievijas ekonomiskās krīzes radīto negatīvo ietekmi. Palielinās

eksports, rūpniecības un pakalpojumu apjomi, augstā līmenī ir kravu apgrozība dzelzceļa transportā un ostās. Strauji pieaug investīciju apjomi, paaugstinās ārvalstu investoru interese ieguldīt Latvijā. Rēķinot uz vienu iedzīvotāju, Latvija ir pietuvojusies tām Centrālās un Austrumeiropas pārejas ekonomikās valstīm, kuras ir līderes ārvalstu tiešo investīciju piesaistē. Ārvalstu investoriem tiek nodrošināts nacionālais režīms, tas ir, vietējiem un ārvalstu uzņēmējiem ir vienādi nosacījumi. Ārzemnieki var brīvi repatriēt peļņu un kapitālu.

Makroekonomiskās attīstības būtiskākās problēmas ir bezdarbs un relatīvi augstais tekošā konta deficīts. Vissmagāk bezdarbs ir skāris valsts





austrumu rajonus, kur tas atsevišķos rajonos pārsniedz 20%. Rīgā bezdarbs ir tikai 3,7% līmenī, bet vidēji valstī 2000. gada beigās tas bija 7,8%. Tekošā konta deficīts veidojās sakarā ar to, ka iekšzemes pieprasījums aug straujāk nekā iekšzemes kopprodukts. Šāds process ir raksturīgs gandrīz visām pārejas ekonomikas valstīm. To, galvenokārt, nosaka, no vienas puses, objektīva nepieciešamība pārstrukturēt un modernizēt ražošanu, kas prasa paātrinātu investīciju procesu un iekšzemes uzkrājumi var nebūt pietiekami, un, no otras puses, aktīvais privatizācijas process nodrošina ārvalstu līdzekļu piesaistišanu ekonomikai tiešo investīciju veidā. Raugoties no šāda aspekta, tekošā konta deficīta pieaugums ir attaisnojams, un tam nevajadzētu radīt tālejošas negatīvas sekas ārējā sektora sabalansētībai, jo investīcijas rada priekšnosacījumus straujākam IKP pieaugumam nākotnē un tiešās ārvalstu investīcijas nerada parādu saistības.

Pagājušajā gadā patēriņa cenu gada vidējā inflācija Latvijā bija 2,6%. Tiek prognozēts, ka arī nākamajos gados inflācija mūsu valstī saglabāsies 2-3 % robežās.

2000.gadā Latvijā iekšzemes kopprodukts, salī-

dzinājumā ar iepriekšējo gadu, ir pieaudzis par 5,7%, kas, galvenokārt, tika panākts saistībā ar eksporta iespēju paplašināšanos.

2000. gadā sekmīgi attīstījusies Latvijas ārējā tirdzniecība. 2000. gadā Latvijas preču eksporta apjoms bija 1,131 miljards latu, bet importa apjoms – 1,934 miljardi latu, un, salīdzinājumā ar 1999. gadu, gan preču importa, gan eksporta pieaugums ir 12,2%.

Aizvadītajā gadā ir palielinājies Latvijas eksporta apjoms uz Eiropas Savienības (ES) valstīm, sasniedzot 64,6% no eksporta kopapjoma, bet importa apjoms no ES valstīm bija 52,4% no importa kopapjoma. Savukārt, eksporta apjoms uz NVS valstīm pērn turpināja samazināties, veidojot 8,7% no eksporta preču kopapjoma.

2000. gadā ir sācijas jauns posms Latvijas un Eiropas Savienības attiecībās – ir uzsāktas sarunas par Latvijas dalību ES. Valdība ir izvirzījusi mērķi noslēgt sarunas ar ES līdz 2003. gadam. Par vienu no svarīgākajiem uzdevumiem pašreizējā attīstības posmā valdība uzskata nosacījumu radīšanu straujai ekonomikas izaugsmei. Valdības mērķis ir nākamajos gados nodrošināt iekšzemes kopprodukta pieaugumu par 5-7% gadā. Pare-

dzēts turpināt nostiprināt makroekonomisko vidi, uzturot stabilu lata maiņas kursu, noturot inflāciju 2-4% apmērā gadā, pakāpeniski samazinot budžeta fiskālo deficītu un uzlabot tekošā konta saldo.

Notiek plānveidīgs darbs uzņēmējdarbības vides uzlabošanā. Pastāvīgs dialogs ar Ārvalstu investoru padomi ļauj valdībai noskaidrot trūkumus uzņēmējdarbības vidē un izstrādāt pasākumus to novēršanai. Pakāpeniski tiek samazināts nodokļu slogs uzņēmējiem. Ar 2001. gada 1. janvāri likumā par uzņēmuma ienākumu nodokli ir ieviesti atvieglojumi lielajiem investīciju projektiem, sociālās apdrošināšanas obligātā iemaksu likme tiek samazināta par 1%. Augstais investīciju līmenis, iespējas saņemt būtisku atbalstu no ES pirmsstrukturālajiem fondiem, uzņēmējdarbības vides uzlabošanās vieš cerības, ka izaugsme būs noturīga arī nākamajos gados.

Ārvalstu investoriem tiek nodrošināts nacionālais režīms, tas ir, vietējiem un ārvalstu uzņēmējiem ir vienādi nosacījumi.



2000. gadā valsts a/s “Latvijas dzelzceļa” Satiksmes ministrijas vadībā konsekventi turpināja uzņēmuma restrukturizāciju. Restrukturizācijas gaitā veikti visi nepieciešamie pasākumi, lai pilnībā tiktu izpildītas Dzelzceļa likuma prasības attiecībā uz:

- dzelzceļa infrastruktūras nodalīšanu no dzelzceļa pārvadājumu darbības finansu uzskaites līmenī;
- juridisko priekšnosacījumu radīšanu dzelzceļa infrastruktūras lietošanā visiem pārvadātājiem ar vienādiem nosacījumiem.

2000. gada 21. decembrī tika pieņemts Dzelzceļa pārvadājumu likums. Līdz ar to ir pabeigta dzelz-

ceļa transporta nozari reglamentējošās likumdošanas bāzes radīšana.

2000. gada 5. maijā valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” Akcionāru pilnsapulcē tika apstiprināta Restrukturizācijas rīcības programma 2000. – 2003. gadam kas paredz koncerna izveidošanu uz valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” bāzes. Šo programmu 2000. gada 7. jūlijā atbalstīja Ministru Kabinets paredzot koncerna izveidi uz valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” bāzes līdz 2001. gada 31. decembrim.

Saskaņā ar restrukturizācijas rīcības programmu līdz 2002. gadam tiks izveidots koncerns, kura mātes uzņēmums pildīs valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas, koordinēs atkarīgo sabiedrību darbību, vadīs tālāko dzelzceļa reformēšanu un pārstāvēs Latvijas dzelzceļa transporta sistēmas intereses starptautiskā līmenī. Koncernā ietilpstošās atkarīgās

sabiedrības darbosies atsevišķos tirgus segmentos kā neatkarīgas juridiskas personas.

2000. gadā turpinājās personāla un materiāli tehnisko resursu pārdale starp valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” struktūrvienībām atbilstoši plānotajai koncerna izveides shēmai, tika ieviesta savstarpējo norēķinu sistēma starp valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” struktūrvienībām. Tiek izstrādāts koncerna pārvaldes mehānisms un gatavoti koncerna sabiedrību savstarpējo finansiālo, ekonomisko un civiltiesisko attiecību modeļi.

Aizvadītajā gadā valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” daudz paveikusi koncerna izveidošanai. Koncerna izveide palīdzēs valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” jaunā kvalitātē piedāvāt un nodrošināt pasažieru un kravas pārvadājumu pakalpojumus, apmierinot īpašnieku un klientu vajadzības, kā arī nodrošināt efektīvus un drošus dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumus, kas apmierinātu tirgus vajadzības.





IEGULDĪJUMI DZELZCEĻA ATTĪSTĪBĀ

Latvijas dzelzceļa ilglaicīgās attīstības mērķis ir piedāvāt un nodrošināt efektīvus, drošus, dabai draudzīgus un konkurētspējīgus augstākas kvalitātes kravu un pasažieru pārvadājumus, veikt vilcienu kustības regulēšanu, uzturēt, remontēt un attīstīt publisko dzelzceļa infrastruktūru un dzelzceļa ritošo sastāvu, apmierinot tirgus prasības un maksimizējot peļņu.

Dzelzceļa transporta spēju sekmīgi kalpot valsts tautsaimniecības interesēm lielā mērā nosaka publiskās dzelzceļa infrastruktūras un dzelzceļa ritošā sastāva tehniskais stāvoklis: dzelzceļa tehnisko ekspluatācijas noteikumu prasībām atbilstoši sliežu ceļi, nepārtraukts un stabils automātikas, signalizācijas, sakaru, elektroapgādes un drošības iekārtu darbs, kura bija un paliek galvenā kapitālieguldījumu prioritāte.

Investīcijas

Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" (LDz) 2000. gada Investīciju programma izpildīta 27264 tūkst. Ls apjomā, tas ir 83,9% no apstiprinātā gada plāna. Investīciju programmas izpildes apjomā apmaksāto kredītu un lizinga daļa sastāda 2704 tūkst. Ls. Investīciju programmas izpildei 2000. gadā izlietoti sekojoši līdzekļu resursi:

- LDz līdzekļi, ieskaitot līdzekļus, kas iegūti no pamatlīdzekļu un metāllūžņu pārdošanas, materiālu atkārtotas izmantošanas – 15195 tūkst. Ls;
- Kredītu līdzekļi – 10493 tūkst. Ls;
- PHARE līdzekļi – 1302 tūkst. Ls;
- Valsts budžeta līdzekļi – 266 tūkst. Ls, no kuriem 66 tūkst. Ls avansa veidā tika izmaksāti 1999. gadā;
- Piesaistītie līdzekļi – 8 tūkst. Ls.

Lielākie kapitālieguldījumi un darbu apjomi ir veikti:

- Sliežu ceļu uzturēšanas, remonta un rekonstrukcijas darbu izpildē;
- Optiskās sakaru līnijas Rīga – Krustpils – Rēzekne – Kārsava – valsts robeža un Krustpils – Daugavpils – Indra – valsts robeža izbūvē;
- Mikroprocesoru centralizācijas sistēmas izbūvē Rīgas pasažieru un Torņakalna stacijās;
- Kravu dīzeļlokomotīvu un vagonu remontā.

Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora iecirkņu caurlaides spējas nodrošināšanas un palielināšanas pasākumu realizācija, kravu dīzeļlokomotīvu un vagonu, elektrovilcienu kapitālais remonts bija LDz galvenā investīciju prioritāte 2000. gadā.

Saskaņā ar Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas izstrādāto "Transporta attīstības nacionālo programmu, laika posmam no 1996. līdz 2010. gadam" un valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" investīciju programmā paredzēto projektu "Austrumu – Rietumu dzelzceļa tranzīta koridora



..Izremontētas 22 kravas lokomotīvu sekcijas, izremontēti 616 un modernizēti 80 kravas vagoni, izremontētas 4 manevru lokomotīvu ČME-3 sekcijas..



IEGULDĪJUMI DZELZCEĻA ATTĪSTĪBĀ

rekonstrukciju” pašlaik tiek veikti šādi projekti:
1. Ventspils dzelzceļa termināla “Jūras parks” un tā savienojošo ceļu projektēšana un būvniecība par kopējo summu 14,017 milj. latu. Projekta izstrādāšana uzsākta 1997. gadā, bet to pabeigt paredzēts 2003. gadā;

2. Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora sliežu ceļa rekonstrukcija par kopējo summu 67,1 milj. latu. Projekts uzsākts 1998. gadā, pabeigšana plānota 2004. gadā;

3. Stacijas Rēzekne – II pieņemšanas parka būvniecība par kopējo summu 6,633 milj. latu. Projekts uzsākts 1997. gadā, projekta pabeigšana plānota 2004. gadā.

Nozīmīgākie pasākumi, kuri tika realizēti 2000. gadā:

Publiskajā dzelzceļa infrastruktūrā:

1. Paveikta 23 km sliežu ceļu rekonstrukcija, vienlaicīgi arī veicot bojāto pārmiju pārvedu nomaiņu, zemes klātnes un inženiertehnisko būvju remontu;

2. Paveikts 107,7 km sliežu ceļu B tipa kapitālais remonts;

3. Ielikts 20,1 km garmēra sliežu un nomainīti 86 pārmiju komplekti, noslipēti 165 km sliežu ceļi;

4. Pabeigta optiskās sakaru līnijas Rīga – Krustpils – Rēzekne – Kārsava – valsts robeža un Krustpils – Daugavpils – Indra – valsts robeža izbūve, kura nodrošina operatīvi-tehnoloģisko sakaru kvalitātes uzlabošanu;

5. Turpinājās Rīgas sliežu metināšanas vilciena tehnoloģiskās līnijas rekonstrukcija, kas pare-

dzēta garmēra sliežu izgatavošanai atbilstoši starptautiskajiem standartiem;

6. Turpinājās mikroprocesoru centralizācijas sistēmas izbūve Rīgas pasažieru un Torņakalna stacijās;

7. Pabeigti Ventspils stacijas Dienvidu parka attīstības 1. posma darbi;

8. Pabeigta Ventspils stacijas Pieostas parka ceļu kopsavienojuma pāra gala rekonstrukcija;

9. Parakstīti finansu memorandi par ES ISPA finansējumu projektiem:

- pārmiju pārvedu nomaiņa;
- Rēzekne II pieņemšanas parka celtniecība;
- tehniskās palīdzības finansējums projektam “Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora ritošā sastāva sakarsušu bukšu atklāšanas sistēmas modernizācija un Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora vilcieni kustības vadības automātisko sistēmu modernizācija”.

Kravu dīzeļlokomotīvu un vagonu kapitālajā remontā:

10. Izremontētas 22 kravas lokomotīvu sekcijas, izremontēti 616 un modernizēti 80 kravas vagoni;

11. Izremontētas 4 manevru lokomotīvu ČME-3 sekcijas.

Pasažieru dīzeļlokomotīvu un vagonu kapitālajā remontā:

12. Izremontētas 3 pasažieru lokomotīvu TEP 70 sekcijas;

13. Pabeigta elektrovilciena vienas sekcijas (divu vagonu) modernizācija par valsts budžeta līdzekļiem;

14. Uzsākts elektrovilcieni 23 sekciju galvenais remonts;

15. Paveikts 27 pasažieru vagonu un triju restorānvagonu vidējais remonts.

Latvijas dzelzceļa materiāli tehniskās un remonta bāzes nostiprināšanā:

16. Veikta dažādu tehnoloģisko iekārtu iegāde 2575 tūkst. Ls apjomā;

17. Veikts ēku un būvju kapitālais remonts 492 tūkst. Ls apjomā.

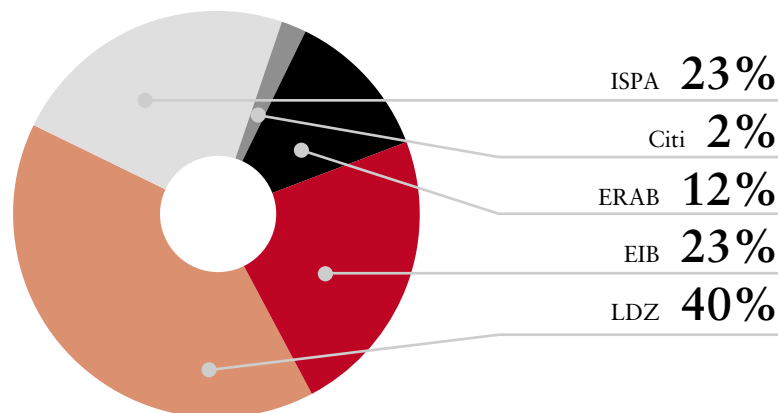
18. Pabeigts Liepājas un Ogres pasažieru staciju ēku kapitālais remonts.

Projektu vadības daļa sadarbībā ar starptautiskajām konsultantu firmām ir veikusi projektu un konkursa dokumentu sagatavošanu, konkursu izsludināšanu un izvērtēšanu, dokumentu sagatavošanu līgumu slēgšanai.

Lai nodrošinātu starptautisko finansu institūciju finansēto projektu kvalitatīvu vadību, sadarbībā ar konsultantu firmu “DE-Consult” izstrādātas un valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” ieviesta Projektu vadības sistēma un Finanšu plūsmas kvalitātes vadības sistēma, kas atbilst starptautisko projektu vadības standartiem.

Projektu īstenošanai tiek izmantoti valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” pašu līdzekļi, Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības bankas (ERAB) kredīts, Eiropas Investīciju bankas (EIB) kredīts, ISPA līdzekļi, kā arī citi finansēšanas avoti (skat. diagrammu).

Līdzekļu sadalījums Austrumu – Rietumu koridora modernizācijai





Latvijas dzelzceļa Infrastruktūras pārvalde atbild par sliežu ceļa, inženierbūvju, vilcienu kustības vadības automātisko (pusautomātisko) sistēmu, dzelzceļa telekomunikāciju tīkla, radiosakaru, elektroapgādes un kontakttīkla un citu iekārtu uzturēšanu saskaņā ar “Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumiem”.

Galveno ceļu ekspluatācijas garums ir 2331 km, tai skaitā 258 km ir elektrificēti.

Dzelzceļa infrastruktūras kompleksa pamatobjektus skat. tabulā.

Infrastruktūras pārvaldes struktūra aptver 10 struktūrapakšvienības, t. sk. – 3 ceļu distances, 3 signalizācijas un sakaru (elektrotehniskās) distances, 2 ceļu mašīnu stacijas, ceļu remonta uzņēmums un sliežu metināšanas vilciens (centrs). Infrastruktūras pārvaldē un tās struktūrapakšvienībās strādā 5300 dažādu nozaru speciālisti. Infrastruktūras pārvaldes galvenie uzdevumi 2000. gadā bija:

- infrastruktūras uzturēšana, nodrošinot drošu vilcienu kustību ar noteiktajiem ātrumiem;
- uzturēšanas tehnoloģijas pilnveidošana;
- precīza investīciju plānošana apstākļos, kad valsts budžeta līdzekļi infrastruktūrai netiek paredzēti;
- jaunāko tehnoloģisko sasniegumu apgūšana un ieviešana;
- visefektīvākā investīciju apgūšanas tehnoloģiju nodrošināšana.

Latgales reģionā uzbūvēts Optiskais sakaru tīkls Rīga-Krustpils-Rēzekne-Latvijas valsts robeža, Krustpils-Daugavpils-Latvijas valsts robeža, t.sk.: izbūvētas 461,2 km optisko šķiedru kabeļu līnijas un 363,9 km vara signālbloķēšanas kabeļu līnijas.
Projekta izmaksa – 7 029 275 latu.

2. Sadarbībā ar firmu “ADTranz Signal” (Zviedrija) turpināta Rīgas pasažieru un Torņakalna stacijas mikroprocesoru centralizācijas sistēmas izbūve. Projektu paredzēts pabeigt 2001. gadā.
Projekta izmaksa – 5 473 224 latu.

3. Sadarbībā ar firmu “L. Geismar” (Francija) modernizēta Rīgas sliežu metināšanas vilcienu metināšanas tehnoloģiskā līnija. Darbus pabeigs 2001. gadā .

Projekta izmaksa – 1 821 555 latu.

4. Uzsākti projekti:

- Ventspils dzelzceļa termināla Jūras parks un tā savienošo ceļu projektēšana un būvniecība;
- Stacijas Rēzekne-2 pieņemšanas parka būvniecība;
- Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridoru sliežu ceļu rekonstrukcija.

	Infrastruktūras kompleksa pamatobjektu nosaukums	Mērvienība	Kopā
1.	Sliežu ceļu izvērsta garums, t.sk.: • galvenie • staciju	km	3867 2614 1065
2.	Pārmiju pārvedas	kompl.	3790
3.	Inženiertehniskās būves: • tilti • caurtekas	gab.	764 1021
4.	Pārbrauktuves		726
5.	Vilcienu kustības vadības sistēma: • automātiskā • pusautomātiskā • stacijas elektriskā centralizācija	km km stacija	918 942 148
6.	Maģistrālie sakaru kabeļi	km	1841
7.	Radiosakari	km	1990
8.	6, 10 kV augsprieguma elektrotīklu līnijas	km	1394



Infrastruktūras pārvaldes bilances pamatkapitāls ir 46,8 milj. latu (uz 01.01.2001.).

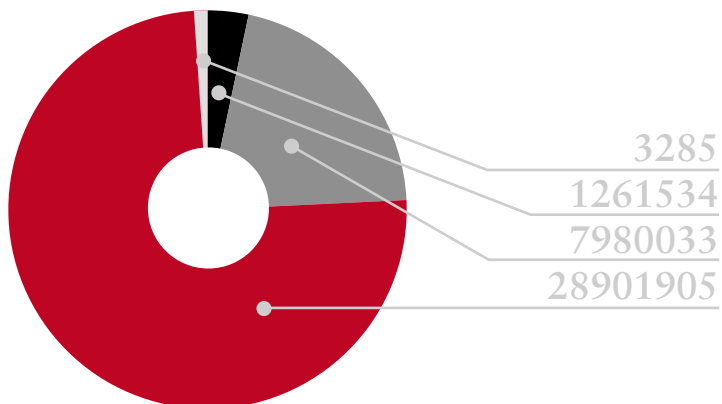
Infrastruktūras modernizācijas nozīmīgākie projekti 2000. gadā

1. Sadarbībā ar firmu “BELAM,INC” (ASV) pabeigta tehniskā realizācija projektam – “Valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” telekomunikāciju tīkla modernizācijas 3. etaps”.



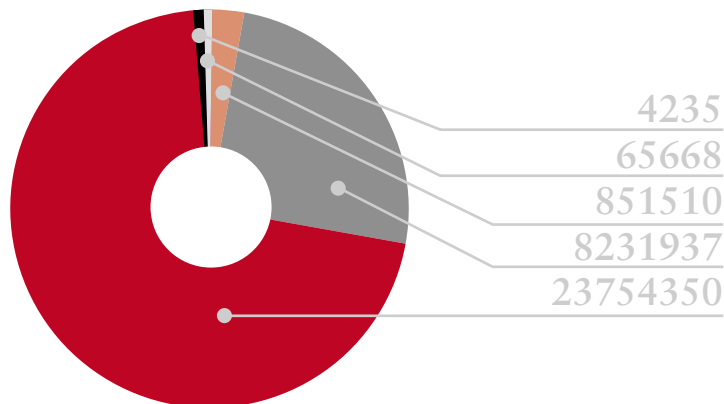
INFRASTRUKTŪRA

ĪENĀKUMI 2000. gadā (Ls)



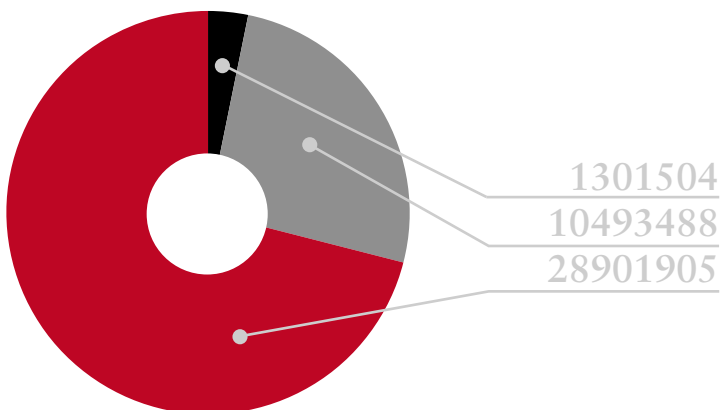
- Maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu
- Palīdzdarbības ienākumi no dzelzceļa uzņēmumiem
- Palīdzdarbības ienākumi no citiem uzņēmumiem
- Sociālās infrastruktūras ienākumi

IZDEVUMI 2000. gadā (Ls)



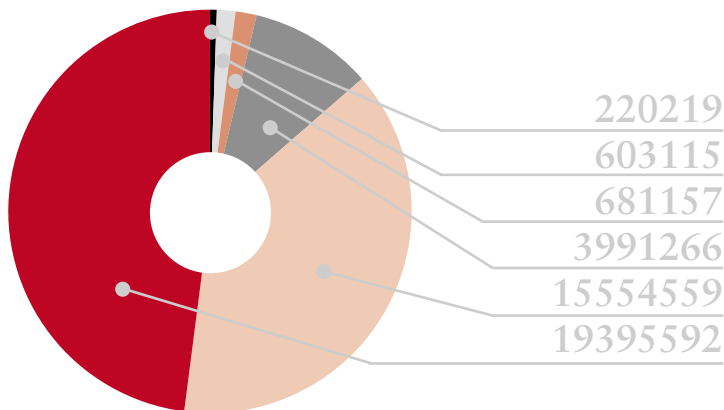
- Dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas izdevumi
- Palīdzdarbības izdevumi par pakalpojumiem dzelzceļa uzņēmumiem
- Palīdzdarbības izdevumi par pakalpojumiem citiem uzņēmumiem
- Sociālās infrastruktūras izdevumi
- Izmaksas, kas nav saistītas ar uzņēmējdarbību

RESURSI



- Dzelzceļa infrastruktūras fonda līdzekļi
- Līzings un kredīti
- PHARE

LĪDZEKĻU IZLIETOJUMS



- Uzturēšana
- Rekonstrukcija
- Jaunā būvniecība
- Iekārtas
- % par bankas aizdevumiem





KRAVU PARVADĀJUMI

2000. gads valsts akciju sabiedrībai “Latvijas dzelzceļš” bija stabils gads. Pēc ievērojamas kravu pārvadājumu apjoma lejupslīdes 1998. un 1999. gadā tas 2000. gadā sāka palielināties, lai gan 1997. gada līmeni sasniegt neizdevās.

Pārvadājumu apjoma palielināšanās notika galvenokārt uz tranzītpārvadājumu un importa/eksporta pārvadājumu rēķina. Diemžēl netika pilnībā izmantotas jaudas, pārkraujot naftas produktus Ventspils naftas pārkraušanas bāzē un galvenās kravas – Rīgas tirdzniecības ostā. Arī dzelzceļa caurvedes un caurlaides spēja netika izmantota pilnā apjomā.

2000. gadā ir pārvadāts 36,4 miljoni tonnu kravu – par 3,2 milj. tonnu jeb 9,7% vairāk nekā 1999. gadā. Lielāko īpatsvaru, tāpat kā iepriekšējos gados, veido tranzītpārvadājumi – 78,9%. To apjoms 2000. gadā bija 28,7 milj. tonnu – par 2,7 milj. tonnu jeb 10,3% vairāk nekā iepriekšējā gadā. Arī eksporta/importa pārvadājumu apjoms palielinājās par 16,4 milj. tonnu jeb 11,9%. Diemžēl pārvadājumi iekšzemes satiksmē samazinājās par 0,2 milj. tonnu jeb 9,6%.

Analizējot kravu pārvadājumus pa to veidiem, apjoms palielinājās šādām kravam: naftai un naftas produktiem – par 3444 tūkst. tonnu jeb



13,3%, minerālmēsliem – par 375 tūkst. tonnu jeb 5,7%, kokmateriāliem – par 35 tūkst. tonnu jeb 3,4%. Turpretī melno metālu pārvadājumu apjoms ir samazinājies par 700 tūkst. tonnu jeb 14,9%, minerālproduktu pārvadājumu apjoms – par 139 tūkst. tonnu jeb 7,0%.

Kopumā kravu apgrozījums 2000. gadā bija 13310 milj. tkm, kas ir par 9% vairāk, salīdzinot ar 1999. gadu.

Pateicoties izdevīgajam ģeogrāfiskajam stāvoklim, kravu tranzītpārvadājumiem pa Latvijas dzelzceļiem joprojām ir vadošā loma. Šā veida pārvadājumu lideris, tāpat kā iepriekšējos gados, ir Ventspils osta, caur kuru pārvadāti 17,3 milj. tonnu jeb 60,2% visu valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” tranzītkravu.

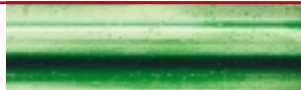
Pieostu staciju vidū vislielākais pieauguma temps bija Liepājas stacijai, kur kravu pārstrādes apjoms palielinājās par 266 tūkst. tonnu jeb 33,4%. Kravu pārvadājumu apjomi Rīgas mezglā pieostu stacijās kopumā ir palielinājušies par 1244 tūkst.

tonnu jeb 19,6%. Ventspils pieostas stacijā kravu pārvadājumi pieauguši par 531 tūkst. tonnu jeb 3,2%. Starp Rīgas mezglā pieostu stacijām ievērojams kravu pārstrādes apjoma pieaugums bija Mangaļu un Ziemeļbāzmas stacijā – attiecīgi par 1170 tūkst. tonnu un 291 tūkst. tonnu, jeb par 53,1% un 26,3%. Nedaudz kravu pārvadājumi samazinājušies Rīgas Krasta stacijā.





KRAVU PARVADĀJUMI



Lai palielinātu pārvadājumu apjomu un paaugstinātu konkurētspēju, izveidota stabila un prognozējama tarifu sistēma, kura apmierina kravu īpašnieku un starptautisko operatoru prasības. 2000. gadā, kā tirgus metode tarifu regulēšanā, plaši tika lietotas kontraktu attiecības ar Latvijas dzelzceļa pakalpojumu izmantotājiem.

Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš", aktīvi sadarbojoties ar saviem partneriem, ir izstrādājis saskaņotu pieeju dzelzceļa transporta pakalpojumu cenu veidošanas jautājumam. Tarifu politikas jomā pieņemti attiecīgi lēmumi, radīta diferencēta pieeja attiecībā uz kravu pārvadājumu tarifu veidošanu, ņemot vērā šādu faktoru ietekmi:

- citu transporta veidu un ārzemju dzelzceļu radītais konkurences līmenis alternatīvajos maršrutos;
- ekonomiski pamatotu dzelzceļa izmaksu nodrošināšana ar tarifu un citu kompensācijas līdzekļu palīdzību;
- visu dzelzceļa transporta pakalpojumu izmantotāju nodrošināšana ar iespējami lielu atklātību attiecībā uz tarifu līmeni, tarifu izmaiņām un tarifu lietošanas noteikumiem;
- uzskaitē par iepriekšējos gados veiktajiem klientu kravu pārvadājumiem, kas ir viens no stimuliem papildu atlaižu iegūšanai;
- vienādu nosacījumu nodrošināšana dzelzceļa transporta infrastruktūras pakalpojumu izmantotājiem;
- investīciju komponentu veidi un apjomi.

Konkurētspējīgi tarifi tika veidoti reālos apstākļos, izpētot kravu pārvadājumu pieprasījumus un tarifu nosacījumus kopumā visā kravu virzības ceļā, kā arī, ņemot vērā iespējas radīt konkurences nosacījumus, izmantojot atvieglojumus

un atlaides pārvadājumiem Latvijas teritorijā un vienošanās ar citu valstu dzelzceļiem.

Tarifu politika tika orientēta uz papildu pārvadājumu apjoma piesaistišanu, kas, pēc valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" speciālistu domām, ir vispieņemamākais līdzeklis ienākumu palielināšanai, dodot pakalpojumu izmantotājiem atlaides par apjoma palielināšanu, organizējot kravu pārvadājumus maršrutos, izmantojot privāto ritošo sastāvu un privātos konteinerus, diferencējot tarifu – to samazinot, ņemot vērā pārvadājuma attālumu.

Minētie tarifu politikas principi radīja iespēju 2000. gadā palielināt kravu pārvadājumu apjomu, palielināt gan valsts a/s "Latvijas dzelzceļš", gan arī mūsu partneru – Latvijas biznesmeņu un, netieši, visas Latvijas Republikas ienākumus.

Liela vērtība Latvijas dzelzceļā tiek veltīta pārvadājamo kravu drošībai. Ir izveidota un darbojas organizatoriski tehnisku pasākumu sistēma, kas paredzēta pārvadājamo kravu bojājumu un zudumu novēršanai, gan arī vilcienu un vagonu komercapskates kvalitātes paaugstināšanai:

- vagonu un konteineru plombēšanā ir ieviesta plombēšanas slēgierīču lietošanas kārtība;
- visi naftas produkti, krāsainie metāli un citas vērtīgās kravas pa Latvijas teritoriju tiek pārvadātas apsardzes pavadībā;
- Ventspils galvenajā preču stacijā ieviesta rūpnieciskā televīzija.

Šie pasākumi ievērojami paaugstināja Latvijas dzelzceļa pārvadājamo kravu drošību. Tādējādi kopš 1992. gada kravu nesaglabāšanas rezultātā radušies zaudējumi vidēji ir tikai 10 santimi uz katrēm 100 latiem ienākumu no kravu pārvadājumiem (0,10%).

Latvijas dzelzceļa pārvadājumu, to skaitā tranzītpārvadājumu uz ostām un no ostām, priekšrocība ir to paātrināta virzība.

Turpinājās Kravu pārvadājumu pārvaldes struktūrapakšvienību aprīkošana ar skaitļošanas tehniku, datu pārraides tīklu un līdzekļu modernizācija, tika izstrādāts jauns un pilnveidots jau esošais programmnodrošinājums.

Gada laikā nodotas ekspluatācijā šādas automatizētās darba vietas:

- Saldus stacijas preču kases darbiniekiem;
- brīdinājumu dokumentu izsniegšanai kravas vilcieniem Ventspils stacijā;
- informācijas apstrādei starptautiskajiem pārvadājumiem (sauszemes tranzīts);
- pavadzīmju noformēšanai Ventspils stacijas vagonu nodošanas kantorī.

Šķirotavas stacijā sākušies kompleksi darbi jaunās automatizētās pārvaldes sistēmas ieviešanā.

Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" ir visi priekšnoteikumi, lai palielinātu kravu pārvadājumu apjomu: 1) ir pieredze krauto un tukšo konteineru pārvadājumos gan maršrutu konteinvilcienos, gan arī vagonu maršrutu grupās starp Latvijas ostām un galastacijām Krievijā un citās NVS valstīs; 2) ir nodrošināta pilnīga un operatīva privāto tukšo konteineru atgriešana to īpašniekiem.

Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" ir noorganizēti un sekmīgi attīstās ātrbīdīgo kravu pārvadājumi refrižeratorkonteineros. Atbilstoši tam ir izveidotas vairākas īpaši aprīkotas sakabes, sastāvošas no platformām ar stiprinājumiem un elektrostacijas

Tarifu politikas principi radīja iespēju 2000. gadā palielināt kravu pārvadājumu apjomu, palielināt gan valsts a/s "Latvijas dzelzceļš", gan arī mūsu partneru – Latvijas biznesmeņu un, netieši, visas Latvijas Republikas ienākumus.



KRAVU PĀRVADĀJUMI



vagona, no kura konteineru saldējamās iekārtas saņem enerģiju. Šādā veidā vienā reisā tiek pārvadāti no 12 līdz 18 četrdesmitpēdu refrīžerator-konteineri. 2000. gadā maršrutu vilcieni ar refrīžerator-konteineriem regulāri kursēja starp Rīgas tirdzniecības ostu un kravu saņēmējiem Krievijā, Kazahstānā, Uzbekistānā, Kirgizijā un Turkmenistānā.

Pabeigti projektēšanas darbi, kas paredzēti caurlaides un caurvedes spēju palielināšanai dzelzceļa kustību ierobežojošajos iecirkņos. Pieaugot kravu pārvadājumu apjomam, tiks atvērti papildu

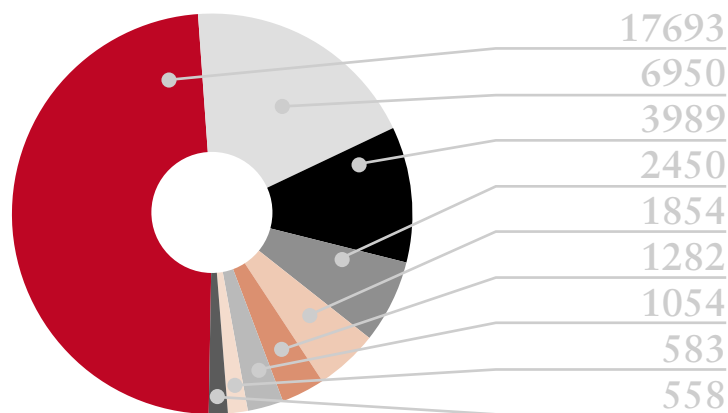
sadales punkti, no kuriem vairākiem jau izstrādāti tehniskie projekti. Sadales punktu celtniecības sākuma termiņi uz dzelzceļa kustības ierobežojošajiem ceļa posmiem tiks noteikti atkarībā no kravu pārvadājumu "kritisko" apjomu sasniegšanas konkrētos virzienos.

Pamatojoties uz izstrādāto tehnisko projektu, kas paredzēts vilcieni pieņemšanas un nosūtīšanas papildus parka celtniecībai Rēzeknes dzelzceļa mezglā, sagatavoti nepieciešamie dokumenti, lai finansēšanā varētu sākt izmantot ES ISPA fonda līdzekļus.

Sakarā ar jaunā konteineru termināla "Nord Natie Ventspils Terminals" nodošanu ekspluatācijā veikti celtniecības darbi, lai papildus attīstītu dzelzceļa parku Ventspils mezglā, tādējādi diennaktī spējot apstrādāt līdz 100 ar konteineriem un galvenajām kravām krautu vagonu.

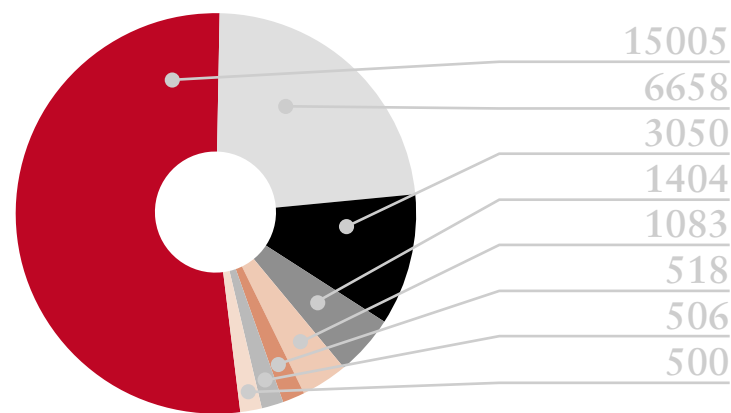
Veikti projektēšanas darbi Mangaļu stacijas papildu attīstībai, kas dos iespēju principā mainīt dažu dzelzceļa pievedceļu apkalpošanas tehnoloģiju un palielināt stacijas pārstrādes spēju par 3 milj. tonnu gadā. Celtniecības darbi tiks pabeigti 2001. gada pirmajā pusē.

2000. GADĀ PĀRVADĀTO KRAVU STRUKTŪRA (tūkst. tonnu)

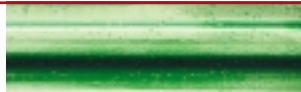


- Naftas produkti
- Minerālmēsli
- Melnie metāli
- Citas kravas
- Minerālprodukti
- Ķīmiskie produkti
- Kokmateriāli
- Akmeņogles
- Cukurs

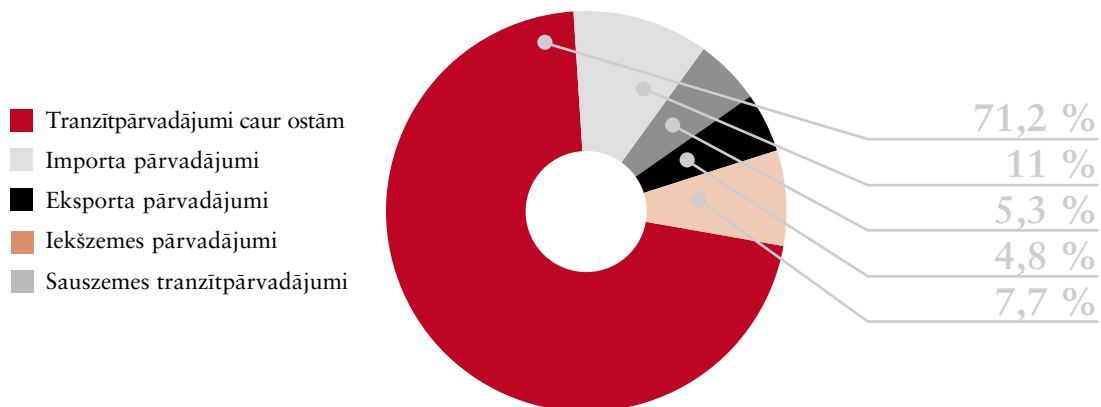
2000. GADĀ PĀRVADĀTO TRANZĪT- KRAVU STRUKTŪRA (tūkst. tonnu)



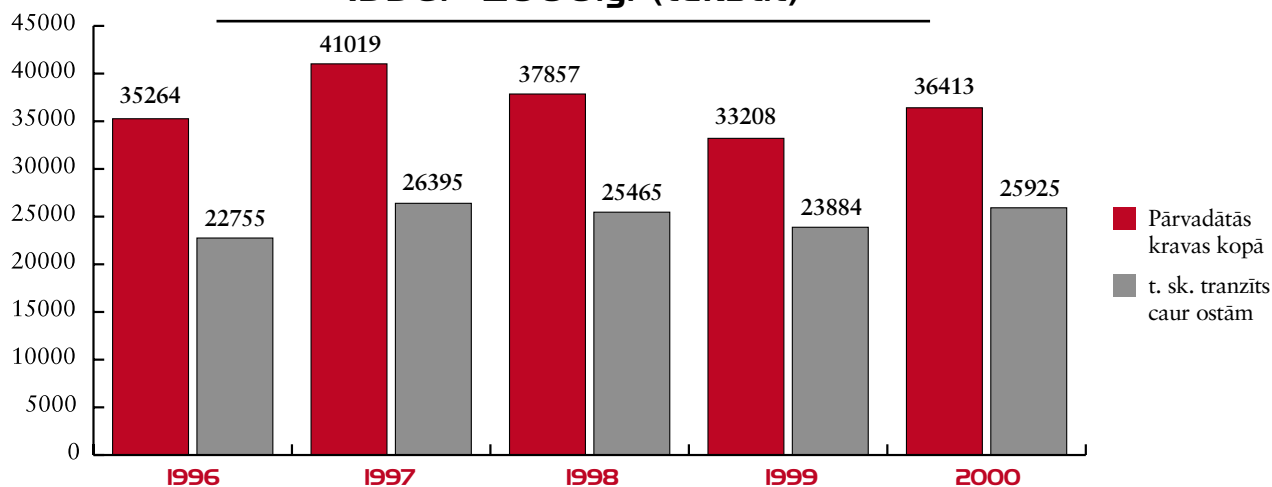
- Naftas produkti
- Minerālmēsli
- Melnie metāli
- Citas kravas
- Ķīmiskie produkti
- Cukurs
- Kokmateriāli
- Akmeņogles



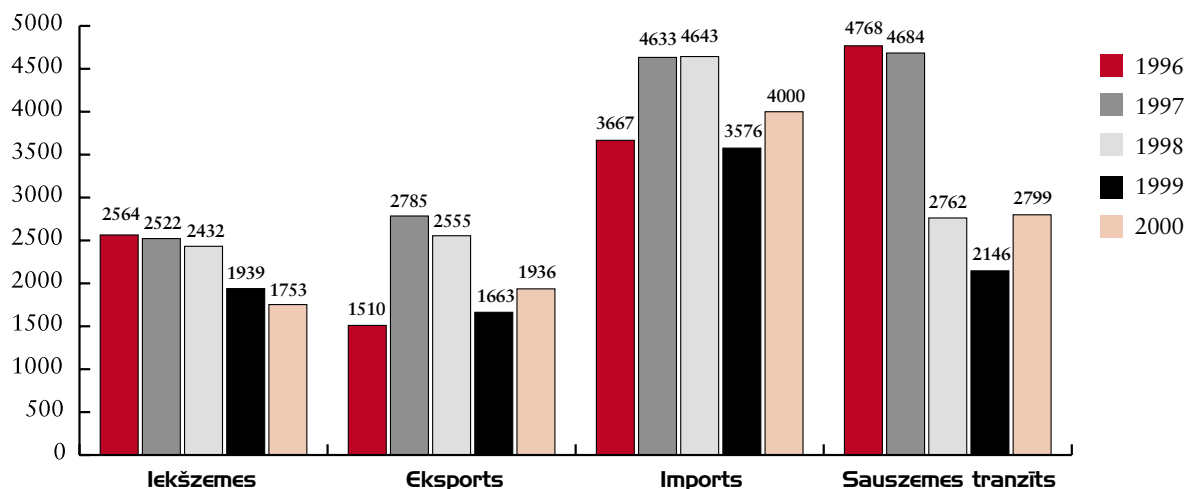
PĀRVADĀJUMU VEIDU ĪPATSVARŠ 2000. GADĀ



KRAVU PĀRVADĀJUMU DINAMIKA 1996. – 2000.g. (tūkst.t)



KRAVU PĀRVADĀJUMI PA SATIKSMES VEIDIEM 1996. – 2000.g. (tūkst.t)





VILCIENU SATIKSMES DROŠĪBA



Kopumā satiksmes drošības stāvoklis uzlabojās 2000. gadā, vairākās struktūrvienībās pārkāpumu skaits krasi samazinājās vai to vispār nebija. Diemžēl negadījumā Līvberzes stacijā, no dzelzceļa neatkarīgu apstākļu dēļ, notika vilciena sa-

iekārtām, ierīcēm, instrumentiem, radiosakariem, lai atbilstoši būtu darbinieku zināšanas, darba disciplīna un organizētība. Kontrolējot situāciju satiksmes drošībā, Tehniskās inspekcijas darbinieki veic rūpīgas struktūrvienību (staciju, depo, ekspluatācijas iecirkņu,

tu transporta līdzekļu un iekārtu ekspluatācija līdz trūkumu novēršanai. Neskatoties uz to, ka bīstamās kravas ir liela daļa kopējā kravu pārvadājuma, avārijas situāciju gadījumu skaits, pārvadājot bīstamās kravas, izdevās samazināt par 36%.

dursme ar automašīnu, gāja bojā 4 cilvēki un valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" cieta lielus materiālos zaudējumus. Restrukturizācijas gaitā valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" Tehniskās inspekcijas speciālisti aizvien lielāku uzmanību pievērš jaunizveidoto uzņēmumu un struktūrvienību darbībai, kontrolē, lai katra darbavieta būtu nodrošināta ar modernām

distanču u.c.) darba pārbaudes un revīzijas, infrastruktūras un ritošā sastāva tehniskā stāvokļa apsekošanu. Pārbaužu un apsekošanu rezultāti tiek izskatīti, kā arī tiek veikti pasākumi, lai atklātos trūkumus novērstu un nepieļautu turpmāk. Nepieciešamības gadījumā, atklājot draudus satiksmes drošībai, tiek aizliegta nederīga vai bojāto ierīču, ritošā sastāva, sliežu ceļu un ci-

Avārijas situāciju likvidācijā piedalījās palīdzības vilcienu darbinieki, izmantojot dažādas jaudas sūkņus, elastīgos plastmasas konteinerus šķidro kravu savākšanai, individuālos aizsarglīdzekļus. Savlaicīgi atklātās avāriju situācijas, pārvadājot bīstamās kravas, stacijās un palīdzības vilcienos esošo tehnisko līdzekļu prasmīga izmantošana ļāva izvairīties no soda sankcijām par vides piesārņošanu.



VILCIENU SATIKSMES DROŠĪBA

Lielajās stacijās esošās avāriju grupas novietoja uz speciāli iedalītiem sliežu ceļiem vagonus un cisternas, kurās konstatēta kravas sūce.

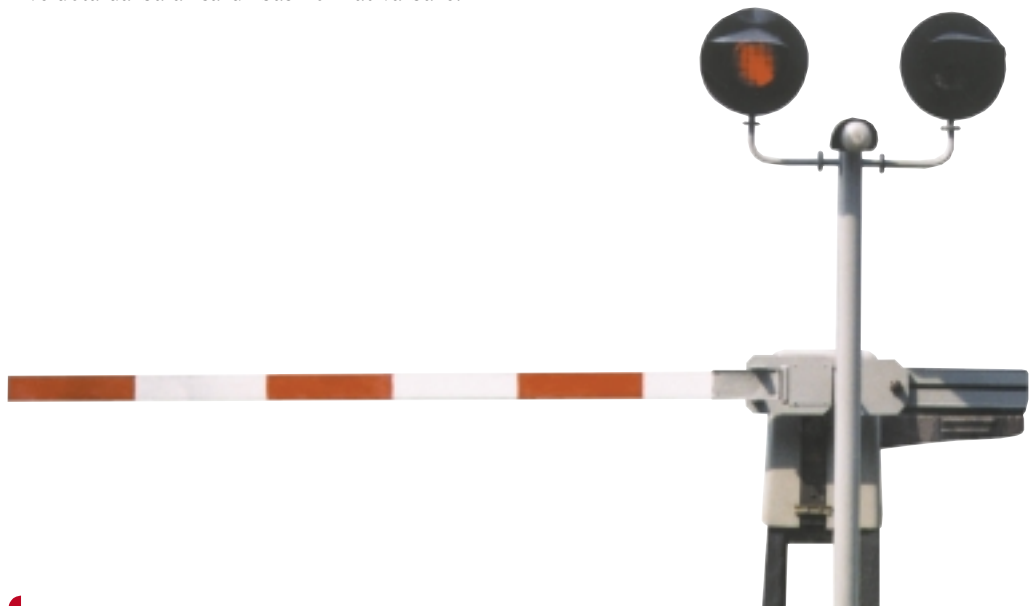
Mācības ar palīdzības vilcienu un stacijas avārijas grupu personālu, staciju dežurantiem un vadības personālu orientēja uz praktiskās pieredzes apgūšanu, veicot mācību avārijas situāciju likvidācijas darbus un sadarbojoties ar valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta struktūrām.

Jelgava-2 stacijā pabeigta dzelzceļa celtņu pārbaudes poligona būvniecība, kurš paredzēts celtņu periodiskās pārbaudes veikšanai. Poligons aprīkots ar stiegrotu dzelzsbetona laukumu, nokomplektēts ar dažāda svara čuguna un dzelzsbetona kontrolkravu, štropu komplektu, speciālas konstrukcijas traversu kontrolkravas komplektēšanai, kas dod iespēju dzelzceļa celtņiem ar celtspēju līdz 250 tonnām veikt statisko un dinamisko pārbaudi. Pārbaudes veikšanai izstrādāta un apstiprināta tehnoloģija.

2000.gadā samazinājās nelaimes gadījumu kopējais skaits, uzlabojās darba vide. Darbā notika 32 nelaimes gadījumi, par 8 nelaimes gadījumiem mazāk nekā 1999.gadā. Nebija nelaimes gadījumu ar letālu iznākumu. Tādējādi daudzkārt samazinājās izmaksas

sakarā ar darba traumām un darbnespējas dienu skaitu.

Uzņēmumā jau ilgu laiku darbojas darba aizsardzības stāvokļa vadības un kontroles sistēma, kuras darbības pamatā ir iespējamo nelaimes gadījumu cēloņu savlaicīga novēršana. Šajā sistēmā iesaistīti visi – darba devējs, arodbiedrības uzticības personas, darbu vadītājs un darba izpildītājs. Pastāvīgi pilnveidojas personāla apmācības, atestācijas un instruēšanas kārtība darba aizsardzībā. Izveidota darba aizsardzības normatīvā bāze.





RITOŠAIS SASTĀVS



Ritošā sastāva pārvaldes pārziņā ir trīs lokomotīvu depo, t. sk. specializēts depo motorvagonu vilcienu apkalpošanai, un trīs vagonu depo t. sk. specializēts pasažieru vagonu depo, kuri pastāvīgi nodrošina valsts a/s «Latvijas dzelzceļš» ritošā sastāva remontu un uzturēšanu

šanu, veic darbību ārejo sakaru jomā, lai īstenotu Pārvaldes nolikumā noteiktos uzdevumus, kā arī izstrādā instrukcijas un normatīvos dokumentus savas kompetences ietvaros. Ritošā sastāva remontus veic arī kaimiņvalstu dzelzceļu vajadzībam. Valsts a/s «Latvijas dzelzceļš» restrukturizācijas gaitā

vagona un motorvagona) modernizācija, izmantojot valsts pasažieru pārvadājumiem piešķirtos līdzekļus. Modernizētajiem vagoniem ir pastiprināta virsbūve, nodrošinot to drošu izmantošanu vēl 20 gadu, nomainītas spēka elektroiekārtas un vadības aparatūra, uzlabots pasažieru salonu

darbderīgā stāvoklī, veicot tā tehniskās apskates un remontus. Pārvalde organizē ritošā sastāva modernizāciju un jauna dzelzceļa ritošā sastāva iegādi, kā arī organizē dzelzceļa ritošā sastāva remonta personāla sagatavošanu, apmācību un kvalifikācijas paaugstināšanu, nodrošina depo saimniecības, degvielas un eļļu ekipēšanas punktu un noliktavu uzturē-

funkcijas, kas attiecas uz ritošā sastāva ekspluatāciju, ir nodotas citām struktūrvienībām: Kravu pārvadājumu pārvaldei, pasažieru pārvadājumu uzņēmumiem «Dīzelvilciens» un «Elektrovilciens».

2000. gadā, sadarbībā ar firmu «RRA», tika veikta vēl vienas elektrovilciena sekcijas (galvas

komforts (pusmīkstie sēdekļi, uzlabots un ekonomiskāks kļūvis apgaismojums, ierīkoti moderni vagonu logi, salona durvis, ir moderns vilciena krāsojums, datorizēta pasažieru vizuālās un akustiskās informēšanas sistēma u.c.), paplašināta mašīnista kabīne, uzstādīta jauna, moderna vadības pulsts, tādējādi uzlaboti lokomotīvu



RĪTOŠAIS SASTĀVS



Šādi pulksteņi – MMKTS sistēmas nēsājamās daļas – kontrolē mašīnista stāvokli un pārraida informāciju par to uz borta ierīcēm.



MMKTS ierīces uztvērēja bloks ar indikatoru automotrires AR2-01 kabinē.



Modernizētais elektrovilciens "ER-2m"



MMKTS nēsājamo daļu pārbaudes stends.

brigādes darba apstākļi. Atbilstoši iespējām turpmāk vajadzētu modernizēt divus sešvagonu vilcienus gadā. Elektrovilcienu modernizāciju veic arī rietumvalstu dzelzceļi – īpaši Vācija, Francija, Lielbritānija, Zviedrija u.c., kur atjauno pat 30 un vairāk gadu vecus vilcienus.

Turpinās depo saimniecības attīstība. Ir uz būvēta vēl viena jauna moderna katlu māja Liepājas lokomotīvu apgrozības depo. Sadarbībā ar SIA "Rivels" ieviesta jaunas teh-

noloģiskas iekārtas: bukšu pavadiņu pārbaudes un remonta stends, iekārta gultņu otrā apjoma revīzijas veikšanai, kravas vagonu trijstūrvārpstu remonta un izmēģinājumu stends, mazgāšanas mašīna vagonu riteņpāru mazgāšanai, automātisko bremžu gaisdaļu pārbaudes stends.

Rīgas vagonu depo ieviesta riteņu ceha meistara automatizēta darba vieta. Šajā depo ir apgūta kravas pusvagonu gala durvju izgatavošana vagonu kapitālremonta veikšanai, lai pagarinātu kalpošanas laiku.

Rīgas pasažieru vagonu depo ierīkots speciāls riteņpāru rulliņu gultņu informācijas – mērīšanas komplekss ar gultņu detaļu automatizētu piemeklēšanu to komplektācijas gaitā, kas uzlabo rulliņu gultņu tehniskās uzturēšanas līmeni.

Kopīgi ar Pasažieru pārvadājumu uzņēmumu "Dīzelvilciens" un sadarbībā ar Maskavas firmu "Neurocom" uzsākta modernas drošības ierīces – mašīnista modrības telemehāniskās kontroles sistēmas (MMKTS) eksperimentāla ekspluatācija.





PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI

Valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” Pasažieru pārvadājumu galvenais uzdevums – nodrošināt pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu iekšzemes un starptautiskajā satiksmē. 2000. gadā Pasažieru pārvadājumu paveikto darbu raksturo šādi dati:

- pārvadāto pasažieru skaits – 18,188 milj. pasažieru;
- ieņēmumi no pasažieru pārvadājumiem – 8,5 milj. Ls;
- pārvadāto pasažieru skaits, salīdzinot ar 1999.gadu (procentos) – 75,3%;
- ieņēmumi no pasažieru pārvadājumiem, salīdzinot ar 1999.gadu (procentos) – 92,3%.

Latvijas teritorijā 2000. gadā pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu veica divi pārvadātāji – Pasažieru pārvadājumu uzņēmums “Elektrovilciens”, pārvadājot 13,987 milj. pasažieru, un Pasažieru pārvadājumu uzņēmums “Dīzeļvilciens”, pārvadājot 3,508 milj. pasažieru. Starptautiskajā satiksmē 2000. gadā tika pārvadāti 0,686 milj. pasažieru. Turpinās Pasažieru pārvadājumu restrukturizācija saskaņā ar valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” restrukturizācijas programmu.

Valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” pasažieru pārvadājumu speciālisti piedalās vairākos pētniecības darbos:

- izstrādā valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” pasažieru pārvadājumu tarifu politiku;
- piedalās Dzelzceļu sadarbības organizācijas komisiju darbā;
- izstrādā un veic korekcijas pasažieru vilcienu kustības grafikā.

Sarežģītā valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” finansiālā stāvokļa un Valsts atbalsta trūkuma dēļ pārcelti uz nenoteiktu laiku sekojoši pasažieru pārvadājumu tālākās attīstības plāni:

- pasažieru pārvadājumu uzņēmuma “Elektrovilciens” un pasažieru pārvadājumu uzņēmuma “Dīzeļvilciens” ritošā sastāva tālākā modernizācija;
- biļešu pārdošanas mobilo terminālu ieviešana;
- biļešu pārdošanas automātu uzstādīšana lielākajās stacijās;
- stacionāro biļešu kases aparātu tālāka modernizācija.

2000. gadā starptautiskos pārvadājumus veica septiņi valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” formēti vilcieni: divi vilcieni maršrutā Rīga – Maskava un pa vienam vilcienam maršrutos Rīga – Sankt-Pēterburga, Rīga – Gomeļa, Rīga – Ļvova, Rīga – Simferopole un Rīga – Adlera. Maršrutā Rīga – Odesa kursēja divi bezpārsēšanās vagoni, maršrutā Rīga – Kijeva kursēja viens bezpārsēšanās vagonis. Maršrutos Rīga – Voroneža un Rīga – Viļņa kursēja arī citu dzelzceļu formēti vilcieni.





Nekustamā īpašuma pārvalde veic valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” nekustamā īpašuma un ar to saistītās zemes apzināšanu, pārvaldīšanu, apsaimniekošanu, iznomāšanu, novērtēšanu, pārdošanu, kā arī dzīvojamā fonda apsaimniekošanu un nodošanu privatizācijai.

Pārvaldes primārais mērķis ir nodrošināt efektīvu nekustamā īpašuma un zemes pārvaldi un to izmantošanu, palielinot peļņu un piedāvājot atbilstošus komerciālus pakalpojumus.

Saskaņā ar valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” Restrukturizācijas rīcības programmu ar 2000. gada 1. maiju uzsāka strukturāpakšvienību reorganizācija:

- pārtraukta Dzelzceļa namu pārvaldes darbība, tās funkcijas pārdaļot pārējām strukturāpakšvienībām;
- kārtējo un kapitālo remontdarbu veikšanai, kuru apjoms pārsniedz 5 tūkst. latu, tiek organizēti konkursi;
- pārņemot staciju sanitārās apkopes darbus un apkures katlu ekspluatāciju, daļēji izmainījušās strukturāpakšvienību darba funkcijas.

Pēc reorganizācijas Nekustamā īpašuma pārvaldes sastāvā ir četras strukturāpakšvienības: Rīgas pasažieru stacijas ēka, Rīgas, Daugavpils un Jelgavas būvju un teritorijas apsaimniekošanas iecirkņi, kuri apsaimnieko vairāk nekā 2,6 tūkst. ēkas, būves un ar tām saistīto zemi dažādu Latvijas reģionu pilsētās un lau-

ku rajonos. Apsaimniekojamo objektu skaits un platība katru gadu pieaug sakarā ar nekustamā īpašuma pārņemšanu no citām pārvaldēm. 2000. gadā no citām pārvaldēm pārņemti 32 objekti Ventspilī un 7 objekti Liepājā.

Kārtējie remontdarbi veikti 81 objektā, t.sk., konkursi par remontdarbu veikšanu, kuri pārsniedz 5 tūkst. latu, organizēti 9 objektos.

Pabeigti iepriekšējos gados iesāktie kapitālie remontdarbi Liepājas un Ogres stacijās, kā arī veikts Ventspils naftas stacijas ūdensvada kapitālremonts un Daugavpils stacijas laukuma asfaltēšana. Uzsākts Daugavpils ekspluatācijas iecirkņa ēkas kapitālremonts. 2000. gadā uzsākta jaunas Indras stacijas ēkas projektēšana, bet būvniecību plānots sākt 2001. gadā. Saskaņā ar likumu “Par valsts un pašvaldību dzīvojamā māju privatizāciju” piecu gadu laikā pašvaldībām nodotas 594 dzīvojamās mājas un ar tām saistītie objekti (2000. g. – 12) un Centrālajai dzīvojamo māju privatizācijas komisijai – 1782 dzīvojamās mājas (2000. g. – 37). Līdz ar to dzīvojamo māju nodošanu privatizācijai var uzskatīt par pabeigtu. Turpinās ar dzīvojamām mājām funkcionāli saistīto inženierkomunikāciju nodošana pašvaldībām. 2000. gadā Salaspilij, Rīgas rajona Carnikavas pagastam, Madonas rajona Ērgļu pagastam, Ogrēi, Saldus pilsētai un pagastam nodoti inženiertīkli 9225 m garumā.

2000. gadā Nekustamā īpašuma pārvalde organizēja tikšanos ar Lietuvas un Igaunijas dzelzceļa pārstāvjiem, kuras gaitā notika pieredzes apmaiņa darbā ar nekustamo īpašumu Latvijas, Lietuvas un Igaunijas dzelzceļos.

2000. gadā noslēgti 412 neapdzīvojamo telpu, ze-

mes un pamatlīdzekļu nomas līgumi (1999. g. – 396 līgumi) un, salīdzinot ar 1999. gadu, 1,4 reizes pieaugusi nomas maksa. Nomas maksas pieaugums panākts, palielinot gan nomnieku skaitu, gan iznomājamās platības, gan viena kvadrātmetra cenu.

2000. gadā sagatavoti un parakstīti vairāki līgumi par nomnieku līdzekļu izmantošanu dzelzceļam piederošo ēku un būvju remontā. Ar SIA “Strinks” noslēgtajā ilgtermiņa līgumā par Zasuļauka dzelzceļa stacijas un tās bagāžas noliktavas ēkas nomu paredzēts, ka nomnieks ēku un laukumu remontā ieguldīs 88,3 tūkst. latu. Noslēgti līgumi ar nomniekiem par 8,5 tūkst. latu lielu līdzdalības maksu Liepājas stacijas kapitālremontā. Kopš 2000. gada otrā pusgada nomas līgumos ir iekļauts nosacījums, ka nomniekam jāapdrošina nomātās telpas. Nomniekiem, kuri iznomā objektus ilgāk par 5 gadiem, tie jāreģistrē zemesgrāmatā par saviem līdzekļiem uz valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” vārda.

2000. gadā izsolēs pārdoti 13 objekti. Pārdoto objektu skaitam ir tendence samazināties, jo galveno nozīmi velti iznomāšanai, nevis pārdošanai, pie tam komerciāli izdevīgākie objekti jau ir pārdoti. Atbilstoši Restrukturizācijas rīcības programmai veikta pāreja uz līgumattiecībām ar citām struktūrvienībām, saskaņotas nomājamās platības, noslēgti līgumi par objektu, telpu nomu un ūdensapgādi.

2000. gadā izstrādāts “Nolikums par valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” uz dzelzceļa infrastruktūru attiecināmā nekustamā īpašuma apsaimniekošanā veicamiem darbiem un to iedalījumu”.

Saskaņā ar Restrukturizācijas rīcības programmas izpildes darba grupā apstiprinātajiem kritērijiem sagatavots un iesniegts izskatīšanai citās pārvaldēs dzelzceļa publiskās infrastruktūras objektu, kas atrodas Nekustamā īpašuma pārvaldes bilancē, saraksts.

Nekustamā īpašuma pārvalde turpina veikt investīciju piesaisti dzelzceļa nekustamā īpašuma objektiem, turpinās ģenerālnomas projektu un objektu apsaimniekošanas finansu modeļa izstrādāšanu, līgumattiecību pilnveidošana ar citām pārvaldēm, dzelzceļa publiskās infrastruktūras objektu saraksta precizēšana.

Siltumenerģijas programmas ietvaros kopīgi ar ģenerāldirekcijas Ekonomikas daļu un citām pārvaldēm uzsākts darbs pie Ventspils dzelzceļa mezgla siltumapgādes optimizācijas projekta koncepcijas izstrādāšanas.



Informatīvās tehnoloģijas (IT) valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” darbā ir ieņēmušas stabilu vietu, nodrošinot dzelzceļa kvalitatīvu funkcionēšanu. 2000. gadā turpinājās Informatīvo sistēmu attīstība, uzlabojās sadarbība informācijas apmaiņā ar partnerdzelzceļiem, klientiem, muitu, bankām u. c. valsts un valsts nozīmes informatīvajām sistēmām. 2000. gadā IT attīstība tika orientēta uz:

- Interneta tehnoloģijām;
- bāzēta Datu pārraides tīkla (LDzDAT) izveidi;
- vienotas Latvijas dzelzceļa finansu ekonomikas vadības sistēmas izveidi.

DATU PĀRRAIDES TĪKLS

Personālo datoru skaits Latvijas dzelzceļā tuvojās 1,5 tūkst., bet tikai to trešdaļa ir apvienota modernā uz Interneta tehnoloģijām bāzētā tīklā. Tāpēc 2000. gadā galvenā uzmanība tika pie-

nes, Liepājas un Rīgas reģionālie datu pārraides tīkli. Attīstoties tīklam, kļuvis plašāks arī pakalpojumu klāsts un apjoms: pašlaik valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” iekšējam tīklam (Intranet) pieslēgti un to izmanto 473 datorlietotāji, to skaitā 352 (139 pieslēgti 2000. gadā) ir pieeja ārējam (Internet) tīklam. Gandrīz visi Interneta tīkla abonenti izmanto elektronisko pastu (E-mail), 205 datorlietotāji izmanto arī sistēmas Lotus Notes pakalpojumus. Darbojas arī Novell tīkls, kurā apvienoti 274 datorlietotāji. Pārvadājumu operatīvās vadības sistēma (573 abonenti, tai skaitā 299 datori) un pasažieru pārvadājumu informatīvā sistēma (158 abonenti) pagaidām vēl izmanto specifiskus tīklus, bet ir uzsākta šo tīklu unifikācija – pāreja uz Interneta tehnoloģijām. Līdztekus datu pārraides tīkla izveidei 2000. gadā tika veikta gan esošo informatīvo sistēmu funkciju paplašināšana, gan jaunu informatīvo sistēmu projektēšana.

iespēju nākotnē tai pieslēgties visām struktūrvienībām un operatīvi veikt šīs informācijas apstrādi (saņemt, koriģēt un uzturēt to aktuālu). Šī informācija tiks izmantota arī vienotas Finanšu ekonomikas vadības sistēmas ietvaros.

KRAVU PĀRVADĀJUMU INFORMATĪVAJĀ SISTĒMĀ

Turpinājās automatizētās pārvadājumu operatīvās vadības sistēmas “APOVS” (operētājsistēma OS/390, skaitļošanas komplekss uz divu IBM 9672. R14 lieldatoru bāzes) ekspluatācija. Sistēmai pieslēgti 573 abonenti, t.sk. 299 datori. Vidēji diennaktī tiek saņemti un izdoti 23798 dažādi ziņojumi (33 MB informācijas), apstrādāti 2350 ziņojumi par vilcieniem (tai skaitā 417 nāturlapas).

Uz sistēmas “APOVS” bāzes pastāvīgā ekspluatācijā ieviesta “Kravas vagonu noskrējiena” uzskaites sistēma. Šīs sistēmas ieviešana veicot to

vērsta šī tīkla attīstībai: tika izveidoti 10 jauni lokālie datortīkli dažādos uzņēmumos; tika uzsākta Ventpils mezgla datu pārraides tīkla modernizācija, kā rezultātā nākotnē tiks sasniegts 2 Mbps liels datu pārraides ātrums gan Ventpils mezglā, gan starp Ventpili un Rīgu. Modernizācijai paredzēti arī Daugavpils, Jelgavas, Rēzek-

FINANSU UN EKONOMIKAS INFORMATĪVAJĀ SISTĒMĀ

Tika veikti sagatavošanās darbi Finanšu ekonomikas paketes ieviešanai – pamatlīdzekļu, materiālu un citu vienotu klasifikatoru izstrāde. Tika izstrādāta programmatūra un veidota valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” pamatlīdzekļu datu bāze ar

pašu pārvadājumu apjomu, ļaus samazināt kravas vagonu remontu skaitu un to izmaksas par 30%. Sistēmas “APOVS” ietvaros turpinājās darbs konteineru uzskaites automatizācijā: tika veikta konteineru uzskaites datu bāzes sakārtošana, uzsākta savstarpējo norēķinu sistēmas izmēģinājuma ekspluatācija.



Vilcienu kustības organizēšanas un drošības paaugstināšanas funkciju automatizācijas ietvaros:

- darbojas un tika modernizētas: vagonu nodošanas kantora ADV – Rēzeknes, Daugavpils, Jelgavas un Šķirotavas stacijā; tehniskā kantora ADV – Rēzeknes, Jelgavas, Liepājas, Ventspils (MRC un Naftas parkos) stacijā; izpildītā kustības grafika analīzes ADV – Rīgas, Daugavpils, Jelgavas vilcienu dispečerpunktos; vadītāja ADV – 22 darba vietās; automatizētā brīdinājumu izsniegšanas ADV vilcienu lokomotīvu brigādēm – Jelgavas, Rēzeknes, Rīgas pasažieru, Šķirotavas stacijā;
- ieviestas ekspluatācijā: tehniskā kantora operatīvo pārskatu izdošanas ADV (SOP ADV) – Jelgavas stacijā; automatizētā brīdinājumu izsniegšanas ADV vilcienu lokomotīvu brigādēm Ventspils (MRC un Naftas parkos) stacijā; APOVS termināls Interneta vidē; “Negadījuma uzskaites” ADV.

Turpinājās automatizētās pārvadājumu ienākumu kontroles sistēmas “APIKS” ekspluatācija. Sistēmai pieslēgtas 10 lielāko staciju preču kases un 4 nodošanas kantori. Sistēmas ietvaros tiek veikta kravas pārvadājumu pavadzīmju un citu dokumentu datu sagatavošana un uzkrāšana.

Vidēji diennakti tiek apstrādāti 5482 dokumenti (saņemts vidēji diennakti 21,17 MB pirmējās informācijas un izdots 221,17 MB pārstrādātās informācijas), sistēmas klientu skaits – 5343 (no tiem pastāvīgi strādājošie – 1500).

Darbojas un tika modernizētas preču kases ADV – Rēzeknes, Daugavpils, Jelgavas, Šķirotavas, Ziemeļblāzmas, Rīgas-Krasta, Mangaļu, Bolderājas, Liepājas, Ventspils stacijā, “Ventspils Nafta” teritorijā un DKNB.

Ieviesta ekspluatācijā preču kasu ADV – Saldus stacijā, inspektora ADV – DKNB apstākļos. Kravu pieņēmēja ADV – Ventspils stacijā (“Ventspils Nafta”) ieviesta izmēģinājuma ekspluatācijā.

INFRASTRUKTŪRAS INFORMATĪVAJĀ SISTĒMĀ

Turpinājās Infrastruktūras lietošanas maksas aprēķinu sistēmas modernizācija un ekspluatācija.

Izstrādāta un ieviesta programmatūra sliežu ceļu kapitālremontu projektēšanai (garenprofila aprēķinam un rasējumu izveidošanai).

Izstrādāta SCB, sakaru un energoapgādes ierīču darbības atteižu uzskaites un analīzes sistēma.

PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU INFORMATĪVAJĀ SISTĒMĀ

Turpinājās biļešu rezervēšanas sistēmas “Ekspresis – 2” (uz skaitļošanas kompleksa IBM 4381. P13 bāzes) ekspluatācija.

Sistēmai pieslēgti 158 termināli (t.sk. Latvijā – 93, Lietuvā – 37, Igaunijā – 28); vidēji diennakti tika pārdotas 5850 biļešu (t.sk. Latvijā – 3000, Lietuvā – 2500, Igaunijā – 350). Izmēģinājuma ekspluatācijā ieviesta decentralizētā ienākumu norēķinu sistēma.

Veikta programmu kompleksa izstrāde vienota (dati par sistēmā “Ekspresis – 2”, biļešu kases aparātos KR – 1Ž un “manuāli” pārdotajām biļetēm) statistiskā un finansu pārskata sagatavošanai iekšzemes satiksmē par katru pārvadātāju atsevišķi. DB2 datu bāzes un citu progresīvu programmu izmantošana ļauj veidot dažādus finansu statistiskos pārskatus pasažieru pārvadājumu analīzei.



Latvijas dzelzceļa pasažieru vilcienu saraksts iekļauts Vācijas dzelzceļa informācijas sistēmā “HAFAS” un “EVA”.

NEKUSTAMĀ ĪPAŠUMA INFORMATĪVAJĀ SISTĒMĀ

Nekustamā īpašuma informatīvās sistēmas (NIS) projektā eksperimentālai ekspluatācijai sagatavoti un Nekustamā īpašuma pārvaldē uzstādīti sekojoši uzdevumi: Objektu uzskaites informatīvā sistēma (UIS), Celtņu UIS, Zemes UIS.

RITOŠĀ SASTĀVA INFORMATĪVAJĀ SISTĒMĀ

Darbojas un tika modernizētas: mašīnistu maršrutu un degvielas talonu apstrādes sistēma (AM-MAS) statistisko atskaišu izdošanai – vidēji mēnesi tiek apstrādāti 7,98 tūkst. mašīnistu maršrutu un 8,3 tūkst. degvielas talonu; mašīnistu maršrutu apstrādes ADV – Jelgavas un Daugavpils depo; vagonu tehniskās apkopes punkta ADV – Šķirotavas, Rēzeknes un Jelgavas stacijā; lokomotīvu depo degvielu noliktavu ADV – Rīgas un Daugavpils depo; kravas vagonu tehnisko pasu uzskaites ADV – Rīgas un Daugavpils vagonu depo un valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” ģenerāldirekcijā.

Izstrādātas un ieviestas ekspluatācijā: lokomotīvu remonta termiņu aprēķina ADV – Kravu pārvadājumu pārvaldē (izmēģinājuma ekspluatācijā); riteņpāru remonta uzskaites ADV – Rīgas vagonu depo (pastāvīgā ekspluatācijā).

LIETVEDĪBAS INFORMATĪVAJĀ SISTĒMĀ

Lietvedības informatīvās sistēmas (LIS) projektā, sadarbojoties ar valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” ģenerāldirekcijas Personāla daļu un a/s “SWH Tehnoloģija”, izstrādāta Personāla uzskaites sistēma Lotus Notes vidē. Tā uzturēs vairāk nekā 200 dažādus statistikas datus par darbiniekiem un iespējamiem kandidātiem.

2000. gadā LIS projektā Lotus Notes vidē sagatavota Lietvedības dokumentu sistēma, ko iespējams ekspluatēt divējādi – uzskaitē un kontrolei vienā darbavietā (piem., sekretārei) vai, izmantojot pilnu izpildes, saskaņošanas un apstiprināšanas ciklu, visās datorizētajās darbavietās struktūrvienības ietvaros. Turklāt šī sistēma nodrošina dokumentu elektronisku nosūtīšanu no vienas struktūrvienības citai struktūrvienībai.



Valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” apstiprinātās kvalitātes politikas īstenošanā tiek veiktas aktivitātes visa uzņēmuma mērogā. Uzņēmuma vadības sistēmas sakārtošanai nepieciešami definēti procesi un vadības principi. Infrastruktūras pārvaldes divās struktūrvienībās izveidotas kvalitātes vadības sistēmas atbilstoši ISO 9001:1994 standartam. Attīstoties tālāk paredzēts ieviest kvalitātes vadības sistēmu visā In-frastruktūras pārvaldē un tās struktūrvienībās

un iegūt sertifikātu atbilstoši ISO 9001:2000. Lai izvērtētu šīs sistēmas efektivitāti, sadarbībā ar valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” Mācību centru apmācīti 14 iekšējie kvalitātes sistēmas auditori.

Valsts SIA “Latvijas standarts” reģistrēts pirmais nacionālais standarts dzelzceļa nozarē (LVS 282:2000. Dzelzceļa būvju tuvinājuma un ritošā sastāva gabarīti.) un apstiprināts turpmākais standartizācijas plāns. Nacionālo standartu iz-

strādē par pamatu tiek ņemti dzelzceļa nozares starptautiskie un reģionālie standarti un starptautiskie dokumenti. Izstrādātajos nacionālajos standartos noteiktas vienotas prasības, kas attiecas uz visu dzelzceļa transporta sistēmu un kas palīdzēs sakārtot vilcienu kustības drošības sistēmu. Dzelzceļa standartizācijas jomā turpinās sadarbību ar citu valstu dzelzceļu kolēģiem izveidotajā NVS un Baltijas valstu starpvalstu standartizācijas tehniskajā komitejā.





Valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” vienmēr ir veikts zināms darbs, lai samazinātu savas darbības negatīvo ietekmi uz apkārtējo vidi. Tomēr pēdējos gados vides aizsardzības jautājumiem mūsu uzņēmumā tiek pievērsta arvien lielāka uzmanība.

Par pagrieziena punktu attieksmē pret vides aizsardzību uzskatāms 1998. gads, kad ar valdes lēmumu tika apstiprināta valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” Vides politika, līdz ar to publiski paziņojot, ka vides aizsardzībai uzņēmumā ir piešķirta īpaša prioritāte un vides aizsardzība ir būtisks uzņēmuma mērķis un svarīgs vadības uzdevums.

Mūsu Vides politikas galvenā būtība ir sistemātiska, mērķtiecīga un preventīva pieeja vides problēmām un visu valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” strādājošo atbildība par savu darba vidi un apkārtējo vidi.

Mūsu Vides politikas galvenā būtība ir sistemātiska, mērķtiecīga un preventīva pieeja vides problēmām un visu valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” strādājošo atbildība par savu darba vidi un apkārtējo vidi.



Mēs esam sapratuši, ka uzņēmumi, kas pievērš vajadzīgo uzmanību savam vides stāvoklim, no tā gūst arī ekonomisku labumu, turklāt darbība, kas novērš vides problēmu rašanos, nodrošina uzņēmuma ilglaicīgu attīstību, veido pozitīvu uzņēmuma tēlu un paaugstina konkurētspēju. Bet pats galvenais - mūsdienīga jeb preventīva pieeja vides problēmām ir priekšnoteikums sekmīgai sadarbībai ar starptautiskām finansu organizācijām, biznesa partneriem, klientiem un uzņēmuma integrācijai Eiropas transporta sistēmā – mūsu stratēģiskajam mērķim.

Valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” Vides politikas īstenošanā 2000. gadā veikts daudzveidīgs darbs, galveno prioritāti piešķirot pasākumiem, kas dod materiālu un resursu ekonomiju un samazina vai novērš piesārņojumu noplūdi to rašanās vietā, nodrošina kustības drošību un ugunsdrošību, kā arī teritoriju piesārņojuma inventarizācijai, uzraudzībai un sanācijai, kopsummā par Ls 833 582, t.sk.:

- ūdensvada un kanalizācijas tīklu ierīkošanai un renovācijai, kā arī teritorijas apzaļumošanai – Ls 46 205;
- ugunsdrošības un kustības drošības nodrošināšanai (ugunsdrošības joslu aršana gar mežiem, krūmu izciršana, zāles nopļaušana un savākšana dzelzceļa zemes nodalījuma joslā, dzelzceļa zemes

nodalījuma joslas attīrīšana no atkritumiem) – Ls 99 297;

- hidroloģiskā režīma saglabāšanai ceļa posmos (drenāžas ierīkošana un ūdens novadišanas sistēmu atjaunošana) – Ls 89 384;
- trokšņa emisijas samazināšanai un izplatības ierobežošanai (bezsalaiduma sliežu ceļa iekļāšana, dzelzceļa aizsargstādījumu atjaunošana) – Ls 544 104;
- Latvijas dzelzceļa teritoriju piesārņojuma izplatības un apjoma noteikšanai, naftas produktu piesārņoto teritoriju sanācijai, gruntsūdeņu kvalitātes novērošanas aku tīklu izveidei, kā arī gruntsūdeņu un virszemes notekūdeņu kvalitātes monitorēšanai – Ls 32 071;
- enerģijas resursu ekonomijai jeb patēriņa samazināšanai (vecu tvaika un apkures cauruļvadu nomaiņa, cehu siltināšana) – Ls 15 200;
- citiem vides aizsardzības nozīmes pasākumiem – Ls 7321.

Finansu līdzekļu trūkuma dēļ 2000.gadā netika veikta valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” Vides aizsardzības pasākumu plānā paredzētā pasažieru dizelvilcienu DR1A 2 (divu) sekciju modernizācija, jo valsts budžetā netika piešķirts šī darba veikšanai paredzētais finansējums Ls 1 140 000 apmērā, kā arī citi pasākumi par Ls 24 700.



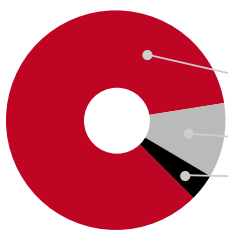
Mēs esam sapratuši, ka uzņēmumi, kas pievērš vajadzīgo uzmanību savam vides stāvoklim, no tā gūst arī ekonomisku labumu, turklāt darbība, kas novērš vides problēmu rašanos, nodrošina uzņēmuma ilglaicīgu attīstību, veido pozitīvu uzņēmuma tēlu un paaugstina konkurētspēju.





Valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” personāls ir profesionāli labi sagatavots un augsti kvalificēts. Uzņēmuma restrukturizācijas gaitā personālam jāstrādā atbilstoši funkcionāli-strukturālām izmaiņām. Personāla skaits un funkcijas tiek regulāri optimizētas.

Personāla klasifikācija



Strādnieki 85%
Administratīvie darbinieki 11%
Vadītāji 4%

Jaunu speciālistu sagatavošanas galvenie sadarbības partneri ir Rīgas Tehniskās universitātes Dzelzeļa transporta institūts, Rīgas Dzelzceļnieku skola un Latgales Transporta koledža.

Radoši kontakti ar dažādu augstskolu labākajiem studentiem uzņēmējdarbības, ekonomikas un finansu specialitātēs veidojas līdzdarbojoties Latvijas Izglītības fonda mērķprogrammā “Izglītībai, kultūrai un zinātnei”.

2000. gadā sāka īstenot valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” valdē apstiprinātā Personāla politika, kas izstrādāta, pamatojoties uz Biznesa plānu 2000. – 2004. gadam. Īpaša vieta Personāla politikā veltīta jauno darbinieku adaptācijai uzņēmumā, sagatavota speciāla adaptācijas programma Mācību centrā. Būtiska loma darbinieku novērtēšanā un motivē-

šanā ir jaunajai apbalvošanas sistēmai. Labākos darbiniekus apbalvo ar valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” Goda zīmi (augstākais apbalvojums), vērtīgām balvām, nozīmēm “Par ilggadēju darbu” (30 un 40 gadu stāžs), nozīmi “Par avārijas novēršanu”, Atzinības rakstiem un Pateicības rakstiem.

Darbinieki

Kopējais pamatdarbībā nodarbināto skaits 2000. gadā bija 15 319, kas ir par 1 231 (7,4%) darbinieku mazāk nekā iepriekšējā gadā. Darbinieku skaita samazināšana notikusi vairāku iemeslu dēļ: atdalot vai likvidējot dzelzceļam neraksturīgās biznesa vienības, restrukturizējot uzņēmuma darbu, palielinot darba efektivitāti, ieviešot jaunas tehnoloģijas, kā arī darbiniekiem pārtraucot darba attiecības uzņēmumā.

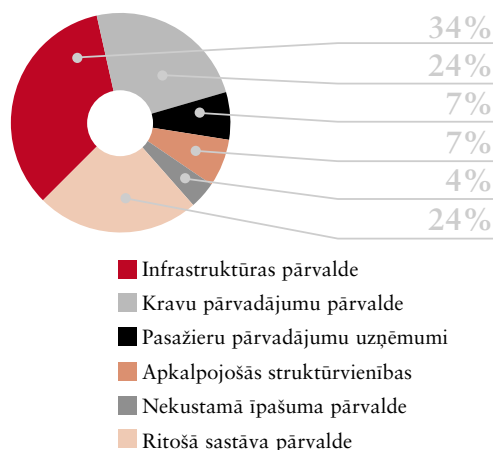


Darba algas

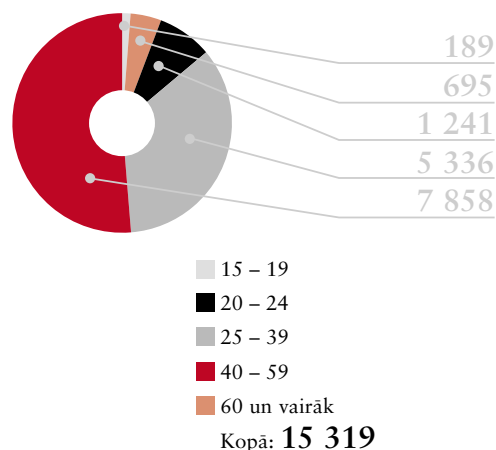
2000. gadā, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, kopējais darba algas fonds ir pieaudzis par 2% un vidējā darba alga ir palielinājusies par 10,2%.



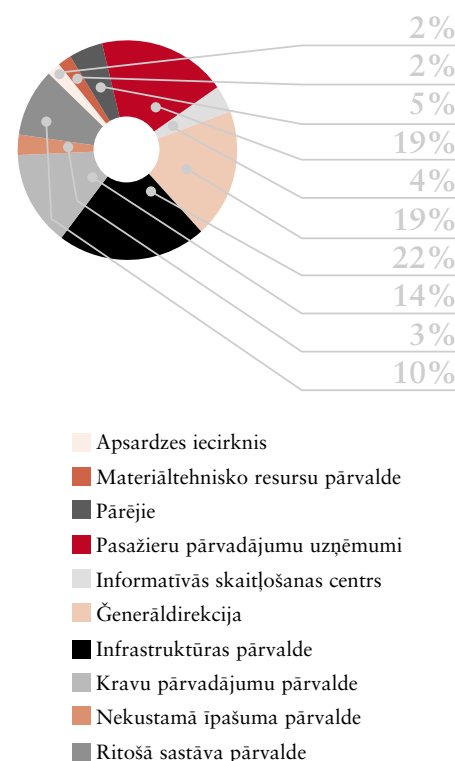
Strādājošo nodarbinātība



Sadalījums pa vecuma grupām



Mācību kursu dalībnieki no struktūrvienībām



Personāla izglītība

Iespēja mācīties sava uzņēmuma Mācību centrā ir kļuvusi par vienu no valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” vadītāju un darbinieku priekšrocībām mainīgajā transporta biznesa vidē.

2000. gadā Mācību centrā piedāvātajās 53 mācību programmās profesionālās un sociālās kompetences, t.i., zināšanas, prasmes un iemaņas papildināja 1641 mācību kursu dalībnieks. Mācību programmas bija orientētas gan uz uzņēmumu kopumā, gan atsevišķām struktūrvienībām.

Valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” vadošā personāla tālākizglītības konceptuālās programmas ietvaros vadītājiem piedāvāja 17 mācību programmas, t.sk., ražošanas /pakalpojumu procesa vadīšanā – “Biznesa plāns”, “Mārketinga vadīšana”, “Stratēģiskā vadīšana”, Investīciju projektu vadīšana uzņēmumā”, finansu vadīšanā – “Valsts budžets, tā līdzekļu izmantošana un atskaite”, “Vadības grāmatvedības un Finanšu pamati”, cilvēkresursu vadīšanas blokā – “Vadīšanas pamati”, “Efektīva vadīšana”, Vadības psiholoģija” u.c.

Deviņas programmas piedāvāja gan speciālistiem, gan valodu un datoru kursu dalībniekiem un divas – arodbiedrības aktīvam. Visvairāk organizēti

datorzinību kursi – 35 un kursi vadītājiem – 28. Pakāpeniski kursu pasūtītāju un klientu ciešā kopdarbībā mācību kursi piedāvā arvien konkrētākus uzņēmuma darbību veicinošus un stimulējošus risinājumus.

Mācību centra mācību kursu mērķis ir nevis iemācīt, bet mācīt darbiniekiem mācīties.

	1998	1999	2000
Mācību programmas	26	56	53
t.sk. jaunās mācību programmas	15	22	26
Mācību grupas	80	134	127
Mācību kursu dalībnieki	1180	1742	1641

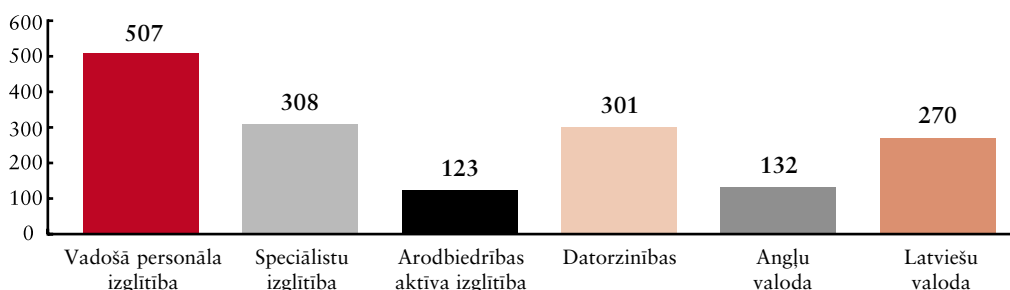
Mācību centrs darbiniekiem nodrošina:

- Aktuālas, vajadzībām atbilstošas kursu tēmas;
- Modernas mācību metodes;
- Praktiski pielietojamus mācību materiālus;
- Iespēju mācīties no citu pieredzes.

2000. gadā nodarbības vadīja 53 lektori – konsultanti, t.sk., 16 (30 %) valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” darbinieki.

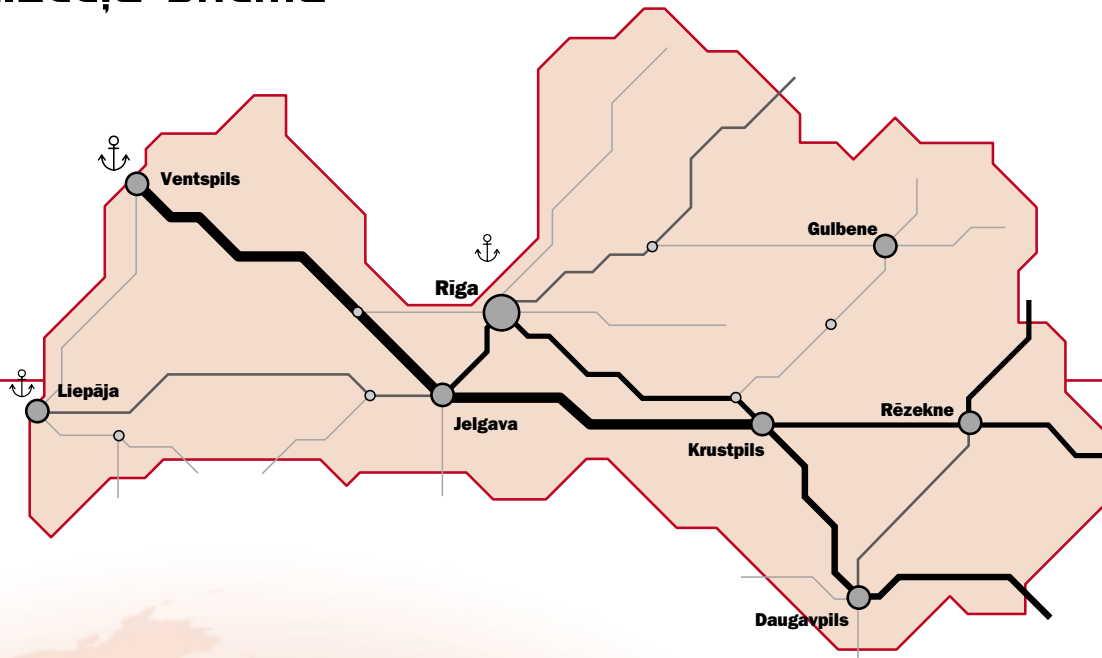
2000. gadā kursu dalībnieku un mācību grupu skaits, salīdzinot ar 1999. gadu, samazinājies sakarā ar to, ka 1999. gadā noslēdzās Valsts valodas programmas Vadības vienības finansējums kopīgajam projektam “Lat-2 Latvijas dzelzceļam”.

Kursu dalībnieki tālākizglītības virzienos





Latvijas dzelzceļa shēma





Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" finansu pārskats

Neatkarīgo revidentu ziņojums un
saisinātie finansu pārskati, kas sagatavoti
saskaņā ar Starptautiskajiem
grāmatvedības standartiem,
par gadiem, kas noslēdzās
2000. un 1999. gada 31. decembrī

Neatkarīgo revidentu ziņojums	36
Saisinātās bilances	37
Saisinātie peļņas vai zaudējumu aprēķini	38
Saisinātie pašu kapitāla izmaiņu pārskati	39
Saisinātie naudas plūsmas pārskati	40

Deloitte & Touche
 Bīskapa gatvē 2
 Rīga, LV 1050, Latvija
 Tālr. 7 814 160
 Fakss 7 223 007
 www.deloitteCE.com

Deloitte & Touche

VAS "Latvijas Dzelzceļš" valdei:

Mēs esam veikuši klāt pievienoto Valsts akciju sabiedrības "Latvijas Dzelzceļš" ("Uzņēmums") bilanču uz 2000. un 1999. gada 31. decembri, kā arī peļņas vai zaudējumu aprēķinu, pašu kapitāla izmaiņu un naudas plūsmas pārskatu par gadiem, kas noslēdzās 2000. un 1999. gada 31. decembrī, revīziju. Par šiem finansu pārskatiem ir atbildīga Uzņēmuma vadība. Mēs esam atbildīgi par ziņojumu, ko, balstoties uz veikto revīziju, izsakām par šiem finansu pārskatiem.

Mūsaprāt, informācija, kas atspoguļota pievienotajās saisinātajās bilancēs uz 2000. un 1999. gada 31. decembri, saisinātajos peļņas vai zaudējumu aprēķinos, pašu kapitāla izmaiņu pārskatos un naudas plūsmas pārskatos par gadiem, kas noslēdzās 2000. un 1999. gada 31. decembrī, visos būtiskajos aspektos sniedz skaidru un patiesu priekšstatu par Uzņēmuma finansu pārskatu, balstoties uz kuru tas tika sastādīts.

Deloitte & Touche
 Rīga, Latvija
 2001. gada 30. maijā

Deloitte
 Touche
 Tohmatsu



Saīsinātās bilances

uz 2000. un 1999. gada 31. decembri

	2000 LVL'000	1999 LVL'000
AKTĪVS		
Apgrozāmie līdzekļi:		
Nauda	539	492
Krājumi	6,700	6,718
Pircēju un pasūtītāju parādi, neto	1,907	1,438
Pārējie aktivi	4,755	6,668
	13,901	15,316
Ilgtermiņa ieguldījumi:		
Ilgtermiņa finansu ieguldījumi	820	765
Nemateriālie ieguldījumi, neto	64	19
Pamatlīdzekļi, neto	129,146	116,313
	130,030	117,097
KOPĀ AKTĪVS	143,931	132,413
PASĪVS		
Īstermiņa saistības:		
Kreditoru parādi	18,796	18,528
Nodokļi un sociālās nodrošināšanas maksājumi	4,245	4,477
Citas īstermiņa saistības	16,392	14,754
	39,433	37,759
Ilgtermiņa saistības:		
Aizņēmumi no kredītiestādēm	13,063	6,567
Maksājumu vekseli	581	-
Atliktie nodokļu maksājumi	3,498	2,996
Pārējās ilgtermiņa saistības	30	121
	17,172	9,684
PAŠU KAPITĀLS		
Pamatkapitāls	82,399	86,739
Rezerves	1,180	(2,930)
Nesadalītā peļņa	3,747	1,16
Kopā pašu kapitāls	87,326	84,970
KOPĀ PASĪVS	143,931	132,413

Saīsinātie peļņas vai zaudējumu aprēķini par gadiem, kas noslēdzās 2000. un 1999. gada 31. decembrī

	2000 LVL'000	1999 LVL'000
Neto apgrozījums	97,546	85,604
Sniegto pakalpojumu izmaksas	(73,512)	(69,525)
BRUTO PEĻŅA	24,034	16,079
Pamatlīdzekļu nolietojums	(10,478)	(4,494)
Administratīvie un vispārējie izdevumi	(11,539)	(11,254)
Uzkrājumi	477	(896)
PEĻŅA/(ZAUDĒJUMI) NO PAMATDARBĪBAS	2,494	(565)
Pārējie ieņēmumi un izdevumi:		
Finansu darbības ieņēmumi	191	292
Finansu darbības izdevumi	(1,141)	(1,117)
Pārējie ieņēmumi	5,789	4,687
Pārējie izdevumi	(4,696)	(1,530)
Sociālās infrastruktūras uzturēšanas izdevumi, neto	(144)	(147)
Subsīdijas	595	581
Kopā pārējie ieņēmumi	594	2,766
PEĻŅA PIRMS NODOKĻIEM	3,088	2,201
Nodokļi	(502)	(2,784)
PĀRSKATA GADA PEĻŅA (ZAUDĒJUMI)	2,586	(583)

Saīsinātie pašu kapitāla izmaiņu pārskati par gadiem, kas noslēdzās 2000. un 1999. gada 31. decembrī

	Pamatkapitāls LVL'000	Rezerves LVL'000	Nesadalītā peļņa LVL'000	Kopā LVL'000
Uz 1998. gada 31. decembri	95,761	600	2,222	98,583
Pārskata gada zaudējumi	-	-	(583)	(583)
Valstij nodotais īpašums	(9,022)	(4,008)	-	(13,030)
Rezervju palielināšana	-	478	(478)	-
Uz 1999. gada 31. decembri	86,739	(2,930)	1,161	84,970
Pārskata gada peļņa	-	-	2,586	2,586
Valstij nodotais īpašums	(312)	82	-	(230)
Rezervju palielināšana	(4,028)	4,028	-	-
Uz 2000. gada 31. decembri	82,399	1,180	3,747	87,326



Saīsinātie naudas plūsmas pārskati par gadiem, kas noslēdzās 2000. un 1999. gada 31. decembrī

	2000 LVL'000	1999 LVL'000
PAMATDARBĪBA		
Pārskata gada peļņa/ (zaudējumi)	2,586	(584)
Labojumi:		
Pamatlīdzekļu nolietojums	10,478	4,494
(Izdevumi uzkrājumiem) uzkrājumi nedrošiem parādiem	(477)	896
Atliktie nodokļu maksājumi	502	2,784
Subsidiju ienākumi	(595)	(581)
Peļņa no pamatlīdzekļu pārdošanas	(949)	(1,892)
Finansu ieguldījumu pārvērtēšana	-	(21)
<i>Izmaiņas apgrozāmajos līdzekļos un īstermiņa saistībās</i>		
Krājumi	18	1,806
Debitoru parādi	(43)	1,168
Pārējie aktīvi	1,912	(695)
Kreditoru parādi	29	4,200
Nodokļu un sociālās nodrošināšanas maksājumi	(232)	1,896
Citas saistības	637	133
Naudas pieaugums pamatdarbības rezultātā	13,866	13,604
INVESTĪCIJU DARBĪBA		
Saņemtās dividendes	1	5
Ieguldījumu palielinājums	(4)	-
Nemateriālo aktīvu palielinājums	(45)	(12)
Pamatlīdzekļu pārdošana	2,412	2,601
Pamatlīdzekļu iegāde	(25,004)	(21,003)
Naudas samazinājums investīciju darbības rezultātā	(22,640)	(18,409)
FINANSU DARBĪBA		
Saņemtās kredītlīnijas, neto	(419)	(1,539)
Saņemtie kredīti	7,787	3,292
Saņemtās subsidijas	1,596	4,641
Kreditu atmaksa	(88)	(782)
Izdoto vekseļu atmaksa	(545)	(788)
Darbības ar vekseļiem	581	-
(Samazinājums) pieaugums pārējās ilgtermiņa saistībās	(91)	121
Naudas pieaugums finansu darbības rezultātā	8,821	4,945
Naudas pieaugums	47	140
Nauda pārskata gada sākumā	492	352
NAUDA PĀRSKATA GADA BEIGĀS	539	492



Dizains: SANDRO