

ILGTSPĒJAS UN GADA PĀRSKATS 2020

ILGTSPĒJAS PĀRSKATS, KAS IR SAGATAVOTS, VADOTIES PĒC STARPTAUTISKI ATZĪTĀM GRI VADLĪNIJĀM, ĻAUJ IDENTIFICĒT UN ILGĀKĀ LAIKA PERIODĀ ANALIZĒT UZŅĒMUMA IETEKMI PLAŠĀKĀ KONTEKSTĀ. PĀRSKATĀ IR ATSPOGUĻOTA UN ANALIZĒTA UZŅĒMUMA DARBĪBAS IETEKME UZ VALSTS TAUTSAIMNIECĪBU, SABIEDRĪBU UN VIDI. TAS SNIEDZ IESKATU VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS UN FINANŠU RĀDĪTĀJOS, NOZĪMĪGĀKO PROJEKTU ĪSTENOŠANĀ, IKDIENAS DARBĪBĀ, KĀ ARĪ SABIEDRISKAJĀS UN STARPTAUTISKAJĀS AKTIVITĀTĒS.

01 VADĪBAS UZRUNAS

02 ORGANIZĀCIJAS PROFILS

03 PĀRVALDĪBA

04 IETEKMES PUŠU IESAISTE

05 DARBĪBAS INDIKATORI

06 EKONOMISKĀ IETEKME

07 IETEKME UZ VIDI

08 SOCIĀLĀ IETEKME

09 VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" GADA PĀRSKATS PAR 2020.GADU

VADĪBAS UZRUNA

01



JĀNIS LANGE

VAS "Latvijas dzelzceļš"
padomes priekšsēdētājs

Atskatoties uz 2020.gadu, viennozīmīgi varam teikt, ka "Latvijas dzelzceļš" koncernam šis bija izaicinājumu gads, kurā uzņēmuma pamatmērķis bija ne tikai nostabilizēt savu darbību un naudas plūsmu, bet arī izvērtēt iespējamās attīstības virzienus nākotnē, pieņemot lēmumus par būtiskākajiem darbības mērķiem.

Mana pārliecība balstās uz to, ka, plānojot uzņēmuma attīstību, izšķiroši svarīgs ir atskaites punkts, kādu izvēlamies. Šajā pārmaiņu laikā, domājot par "Latvijas dzelzceļa" nākotni, par atskaites punktu esam izvirzījuši pārdomātas ambīcijas – mūsu atskaites punkts ir mūsdienīgākās dzelzceļa kompānijas Rietumeiropā, to pārvaldības modeļi, tehnoloģijas un efektivitātes līmenis. Nenoliedzami, mūsu izvirzītā kvalitātes līnija ir augsta, bet – esmu pārliecināts, ka pārdomāti un mērķtiecīgi virzoties uz šo mērķi, "Latvijas dzelzceļš" to var sasniegt.



MĀRIS KLEINBERGS

VAS "Latvijas dzelzceļš"
valdes priekšsēdētājs

2020.gads visā pasaulē ir bijis trauksmains un turbulencēm bagāts, un šajā laikā valstis, sabiedrība, uzņēmēji un katrs iedzīvotājs bija spiests sev uzdot jautājumus par to, kādas ir mūsu vērtības, kādi ir mūsu mērķi un – kā mēs tos sasniegsim.

Arī VAS "Latvijas dzelzceļš" 2020.gads bija izšķirošu pārmaiņu periods – uzņēmums veica plaša spektra pārmaiņas un pārskatīja visus tehnoloģiskos procesus un funkcijas, kā arī spēra nozīmīgus soļus stabila pamata izveidei nākotnes attīstībai – izstrādāja jaunu darbības stratēģiju un biznesa modeli, kā arī uzsāka tā ieviešanas procesu.

Un – neskatoties uz pasaulē valdošo pandēmiju, Latvijas transporta un tranzīta nozares un VAS "Latvijas dzelzceļš" izaicinājumiem, mēs vēlreiz pārliecinājāmies, kā arī sev un citiem apliecinājām, ka – lai gan "Latvijas dzelzceļš" atrodas transformācijas procesā, mūsu pamatvērtības ir nemainīgas – mūsu mērķis ir izveidot "Latvijas dzelzceļu" par efektīvi strādājošu un labi pārvaldītu uzņēmumu, kurš Latvijā uztur un attīsta pasažieru un kravu pārvadājumiem atbilstošu, drošu, efektīvu un mūsdienīgu dzelzceļa infrastruktūru.



Informācija par pārskatu

VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" ILGTSPĒJAS
PĀRSKATS PAR 2020. GADU IR SAGATAVOTS
SASKAŅĀ AR GRI STANDARTA PAMATA
(CORE) PRASĪBĀM.

102-49
102-50
102-51
102-52
102-53
102-54
102-55
102-56

Pārskata periods

2020.gada 1.janvāris – 31.decembris.

Pārskata regularitāte

Pārskats tiek sagatavots reizi gadā kopš 2016.gada. VAS "Latvijas dzelzceļš" ilgtspējas pārskati par 2016. un 2017. gadu sagatavoti pēc GRI (Global Reporting Initiative) G4 vadlīnijām, bet kopš 2019.gada (pārskats par 2018.gadu) ilgtspējas pārskati tiek sagatavoti, balstoties uz GRI standarta prasībām. Perspektīvā tiek apsvērtā iespēja sagatavot visa koncerna "Latvijas dzelzceļš" GRI ilgtspējas pārskatu.

Publicēšanas datums

2021.gada 25.jūlijs (latviešu valodā). Pārskats publiski ir pieejams latviešu un angļu valodā vietnē <http://parskati.ldz.lv/>. Vienlaikus versija angļu valodā tiek izsniegta publicēšanai starptautiskajā GRI datu bāzē <http://database.globalreporting.org/>.

Pārskata veidošanas principi

Sagatavojot pirmo ilgtspējas pārskatu par 2016.gadu, VAS "Latvijas dzelzceļš" veica detalizētu ietekmes pušu viedokļu apzināšanu, ietverot valsts institūciju, nevalstiskā sektora, klientu, partneru, darbinieku interešu pārstāvniecības u.c. jomu pārstāvjus un noskaidrojot viņu skatījumu par jomām, kurās VAS "Latvijas dzelzceļš" ir vislielākā ietekme, vai kurās pastāv visaugstākie ietekmes riski saistībā ar būtiskiem ilgtspējas aspektiem. Rezultātā tika izstrādāta būtisko aspektu matrica, kas tiek izmantota visu līdzšinējo pārskatu sagatavošanā. Pārejot uz GRI standartu, matricā atspoguļotie būtiskie aspekti ir pielāgoti GRI standarta aspektu indikatoru numerācijai.

Balstoties uz šo pētījumu un matricu, VAS "Latvijas dzelzceļš" ilgtspējas pārskatā ir pilnā mērā atspoguļojis vispārīgo standarta informāciju (General Standard Disclosures – 38 indikatori) par VAS "Latvijas dzelzceļš" darbību, kā arī sniedzis informāciju par 46 būtiskiem aspektiem. Pārskatā

ir arī informācija par aktivitātēm, kas uzņēmuma skatījumā ir saistītas ar uzņēmuma ilgtspējīgu darbību, ieguldījumu sabiedrībā vai noteiktu risku apzināšanu un samazināšanu, bet kuras netika akcentētas kā būtiskie aspekti ietekmes pušu pētījumā vai arī neietilpst GRI standartā. Ilgtspējas pārskatā pie atbilstošajām sadaļām atzīmēti GRI standarta indikatori vai arī uzņēmuma definētie būtiskie aspekti, kas marķēti ar indikatoru LDZ-x.

Datu ieguves metodes

Pārskata sagatavošanā izmantota VAS "Latvijas dzelzceļš" struktūru un struktūrvienību sniegtā informācija, dati par uzņēmuma darbību un būtiskajiem ziņošanas aspektiem. Pārskatā izmantoti tikai pārbaudīti un pamatoti dati, kā arī norādīts, ja konkrēti dati par būtisku uzņēmuma ietekmes jomu netiek uzkrāti un analizēti. Pārskats aptver VAS "Latvijas dzelzceļš" finanšu un nefinanšu darbību 2020.gadā, kā arī tajā ir ietverta pamata informācija par "Latvijas dzelzceļš" koncerna meitas sabiedrību darbību. Pārskata saturs pilnībā neatspoguļo visa koncerna darbību ilgtspējas jomā.

Revidenta apliecinājums

VAS "Latvijas dzelzceļš" ilgtspējas pārskata pārbaudi saskaņā ar Starptautisko revīzijas un apliecinājumu standartu padomes izdoto 3000. starptautisko apliecinājuma uzdevumu standartu (SAUS), kas nav vēsturiskās finanšu informācijas revīzija vai pārbaude (SAUS 3000), ir veikusi auditorkompānija "PricewaterhouseCoopers". Revidents izvēlēts, balstoties uz to, ka "PricewaterhouseCoopers" ir arī VAS "Latvijas dzelzceļš" gada pārskata revidents.

Kontakti

Kontaktinformācija jautājumiem vai komentāriem par VAS "Latvijas dzelzceļš" ilgtspējas pārskatu par 2020.gadu: leva.Karklina@ldz.lv.

Vispārīgo standartu informācija

ORGANIZĀCIJAS PROFILS

GRI indikators	Lpp.
102-1 Organizācijas nosaukums	17
102-2 Aktivitātes, zīmoli, produkti un pakalpojumi	17
102-3 Galvenā biroja atrašanās vieta	17
102-4 Darbības vietas	17
102-5 Īpašumtiesības un juridiskais statuss	17
102-6 Darbības tirgi	25, 28
102-7 Organizācijas mērogs	17
102-8 Informācija par darbiniekiem un citiem darba veicējiem	15
102-9 Piegādes ķēde	104
102-10 Būtiskas izmaiņas organizācijā un tās piegādes ķēdē	104
102-11 Piesardzības princips	39
102-12 Ārējās iniciatīvas	40
102-13 Dalība organizācijās	42
102-14 Vadības uzruna	5

ĒTIKA UN PROFESIONĀLĀ GODPRĀTĪBA

102-16 Vērtības, principi, standarti un rīcības normas	49
102-17 Konsultāciju un sūdzību mehānismi ētiskas dabas jautājumos	138

PĀRVALDĪBA

GRI indikators	Lpp.
102-18 Pārvaldības struktūra	60
102-20 Vadības līmeņa atbildība par ekonomiskās, vides un sociālās ietekmes jomām	81
102-22 Augstākās pārvaldes institūcijas sastāvs un komitejas	67
102-23 Augstākās pārvaldes institūcijas vadītājs	67
102-24 Augstākās pārvaldes institūcijas locekļu nominēšana un atlase	70

IETEKMES PUŠU IESAISTE

102-40 Ietekmes pušu saraksts	94
102-41 Kopīgumi	99, 171
102-42 Ietekmes pušu identificēšana un atlase	93, 109
102-43 Pieeja ietekmes pušu iesaistei	93, 109
102-44 Būtiskākie jautājumi, kas aplūkoti, iesaistot ietekmes puses	110

ZIŅOŠANAS PRAKSE

102-45 Konsolidētajos finanšu pārskatos ietvertās sabiedrības	71
102-46 Pārskata satura un būtisko aspektu noteikšana	107
102-47 Būtisko aspektu saraksts	109
102-48 Iepriekšējos pārskatos sniegtās informācijas korekcijas	109
102-49 Izmaiņas ziņošanas praksē	11
102-50 Pārskata periods	11
102-51 Pēdējā pārskata publicēšanas datums	11
102-52 Pārskata regularitāte	11
102-53 Kontaktinformācija jautājumiem par pārskatu	12
102-54 Atsauce par ziņošanu atbilstoši GRI standartam	12
102-55 GRI indikatoru satura rādītājs	13
102-56 Revidenta apliecinājums	12

Specifisko standartu informācija

EKONOMISKĀ IETEKME

GRI indikators			Lpp.
	103	Vadības pieeja	113
Ekonomiskais sniegums	201-1	Radītā un sadalītā ekonomiskā vērtība	117
	201-4	Saņemtais finansiālais atbalsts	118
	203-1	Investīcijas infrastruktūrā un pakalpojumu attīstībā	121
Netiešā ekonomiskā ietekme	203-2	Būtiska netiešā ekonomiskā ietekme	134
Iepirkumu prakse	103	Vadības pieeja	136
Pretkorupcijas pasākumi	103	Vadības pieeja	138
	205-1	Darbības, kurām tiek izvērtēts korupcijas risks	138
	205-2	Komunikācija un apmācības par pretkorupcijas politikām un procedūrām	140
	205-3	Apstiprinātie korupcijas gadījumi un tiem sekojošā rīcība	139
Godīga konkurence	103	Vadības pieeja	136

IETEKME UZ VIDI

GRI indikators			Lpp.
	103	Vadības pieeja	143
Materiāli	301-1	Izlietoto materiālu apjoms	151
Enerģija	302-1	Enerģijas patēriņš organizācijā	147
	302-2	Enerģijas patēriņš ārpus organizācijas	153
	302-4	Enerģijas patēriņa samazināšana	154
Bioloģiskā daudzveidība	304-1	Darbības vietas, kas uzņēmumam pieder, ko tas nomā vai pārvalda, kas ir aizsargājamās teritorijas, vai vietas, kas pieguļ aizsargājamām teritorijām, un teritorijas ar augstu bioloģiskās daudzveidības vērtību ārpus aizsargājamām teritorijām	158
	304-2	Būtiska aktivitāšu, produktu un pakalpojumu ietekme uz bioloģisko daudzveidību	158
Izmeši	305-1	Tiešās siltumnīcefekta gāzu emisijas	159
	305-5	Tiešo siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana	159
	305-7	NOx, SOx un citi būtiski izmeši gaisā	159
Notekūdeņi un atkritumi	306-1	Notekūdeņu nodošana attīrīšanai	161
	306-2	Atkritumi pēc to tipa un utilizācijas metodes	161
	306-3	Būtisks piesārņojums	162
	306-4	Bīstamo atkritumu transportēšana	162
Darbība saskaņā ar vides aizsardzību regulējošiem normatīvajiem aktiem	307-1	Neatbilstība vides likumdošanai un regulējumam	165

SOCIĀLĀ IETEKME

GRI indikators			Lpp.
	103	Vadības pieeja	168
Darba vide	103	Vadības pieeja	170
Nodarbinātība	401-1	Jaunu darbinieku pieņemšana un darbinieku mainība	170
	401-2	Labumi, kas tiek nodrošināti pilna laika darbiniekiem, kas netiek nodrošināti terminēta laika vai nepilna laika darbiniekiem	175
	401-3	Bērnu kopšanas atvaļinājums	175
Darbinieku un vadības attiecības	402-1	Minimālie paziņošanas termiņi par izmaiņām uzņēmuma darbībā	176
Darba drošība un veselība	403-1	Darba drošības un veselības vadības sistēma	177
	403-2	Bīstamo faktoru identificēšana, risku novērtējums un nelaimes gadījumu izmeklēšana	178
	403-3	Arodveselības veicināšanas pasākumi	179
	403-4	Darbinieku dalība, konsultācijas un komunikācija par darba drošības un veselības jautājumiem	177
	403-5	Darbinieku apmācības darba drošības un veselības jomā	178
	403-6	Darbinieku veselības veicināšana	177
	403-8	Darbinieki, kurus aptver darba drošības un veselības vadības sistēma	177
	403-9	Nelaimes gadījumi darba vietā	180
	403-10	Arodslimības	179
Apmācības un izglītība	404-1	Vidējais apmācības stundu skaits gadā uz vienu darbinieku	182
	404-2	Darbinieku prasmju paaugstināšanas un izaugsmes atbalsta programmas	183

GRI indikators			Lpp.
	404-3	Darbinieku proporcija, kuri regulāri saņem izaugsmes un karjeras attīstības novērtējumu	185
Dažādība un vienlīdzīgas iespējas	405-1	Pārvaldes institūciju un darbinieku dažādība	187
	405-2	Pamatatalgojuma un atlīdzību salīdzinājums sievietēm un vīriešiem	188
Atbildība pret sabiedrību	103	Vadības pieeja	191
Vietējās kopienas	413-1	Vietējās kopienas iesaiste, ietekmes izvērtējums un attīstības programmas	191
	413-2	Darbības ar būtisku esošo vai potenciālo negatīvo ietekmi uz vietējām kopienām	192
Industriālais mantojums	LDZ-2	Nozares industriālā mantojuma saglabāšana un popularizēšana	192
Piegādātāju sociālās ietekmes novērtējums	414-1	Jaunie piegādātāji, kas pārbaudīti, izmantojot sociālās ietekmes kritērijus	198
Politika	415-1	Ziedojumi politiskajiem spēkiem	198
Atbildība pret klientu	103	Vadības pieeja	200
Klientu veselība un drošība	416-1	Produktu un pakalpojumu kategoriju veselības un drošības ietekmes faktoru izvērtējums	203
Klientu privātums	418-1	Būtiskas sūdzības saistībā ar klientu privātuma pārkāpumiem un klientu datu zaudēšanu	204
Citi būtiski aspekti	LDZ-3	Kritiskā infrastruktūra un drošība	205
	LDZ-4	Pakalpojumi pasažieriem ar īpašām vajadzībām	212
	LDZ-5	Klientu apmierinātība	214
	LDZ-6	Pakalpojumu attīstība	215
	LDZ-7	Informācijas pieejamība	221

ORGANIZĀCIJAS PROFILS

02

102-1
102-2
102-3
102-4
102-5
102-6
102-7
102-8
102-10

VAS "Latvijas dzelzceļš"

Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš" ir publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un koncerna "Latvijas dzelzceļš" valdošais uzņēmums. Uzņēmums sniedz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras, apkalpes vietu operatora (kravas vagonu sastāvu apstrādes, vagonu tehniskās apkopes un apskates, pasažieru staciju un pieturas punktu), elektroenerģijas sadales un tirdzniecības, nekustamā īpašuma nomas, informācijas tehnoloģiju, elektronisko sakaru, kā arī principāla pakalpojumus.

Uzņēmuma juridiskā adrese ir Rīgā, Gogoļa ielā 3, tā struktūrvienības, kā arī meitas sabiedrības darbojas visā Latvijā – vietās, kur ir nozīmīgi dzelzceļa mezgli, kas nodrošina kravu tranzīta plūsmu apstrādi un pasažieru pārvadājumu organizēšanu.

VAS "Latvijas dzelzceļš" Latvijā pārvalda publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru. Lielāko daļu tā ieņēmumu veido pārvadātāju samaksātā maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu atbilstoši faktiski nobraukto vilcienu kilometru skaitam, kuras apmēru nosaka publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs AS "LatRailNet", kā arī maksa par LDz sniegtajiem pakalpojumiem apkalpes vietās.

"Latvijas dzelzceļš" koncernā (LDz koncerns) ietilpst septiņas atkarīgās sabiedrības (sešas no tām valdošajam uzņēmumam ir tieša izšķiroša ietekme, bet vienā – netieša izšķiroša ietekme), kas nodrošina kravu un starptautiskos pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu, ritošā sastāva uzturēšanu, remontu un modernizāciju, fiziskās un tehniskās apsardzes pakalpojumus, starptautisku multimodālu loģistikas pakalpojumu izstrādi un sniegšanu. Koncernā ietilpst arī neatkarīga akciju sabiedrība "LatRailNet", kas saskaņā ar Eiropas Savienības regulējumu ir dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs un atbild par infrastruktūras lietošanas maksas noteikšanu un jaudas sadali dzelzceļa pārvadājumiem.

Ilgspējas pārskatā plašāka informācija tiek sniegta par VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz), taču ir sniegts ieskats arī par koncernā ietilpstošo sabiedrību būtiskākajiem procesiem un finanšu rādītājiem 2020.gadā.

Būtiskākie procesi 2020.gadā

2020.gadā paralēli uzņēmuma pamatdarbībai, nodrošinot dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un kravu pārvadājumu organizēšanu, LDz turpināja jau 2019.gada otrajā pusē aizsāktos procesus uzņēmuma darbības efektivizācijai un izmaksu samazināšanai. Tomēr kā ikviens uzņēmums, arī LDz 2020.gadā saskārās ar COVID – 19 pandēmijas izraisīto ietekmi gan uz kravu, gan pasažieru pārvadājumiem un citiem saimnieciskās darbības procesiem.

Pārskata gadā tika izstrādāti uzņēmuma turpmākajai darbībai un attīstībai nozīmīgi stratēģiskie dokumenti. 2019. gads tika noslēgts ar esošā LDz biznesa modeļa izvērtēšanu, un 2020.gada sākumā vadības komanda sāka darbu pie jaunā biznesa modeļa izstrādes, kam ir nozīmīga loma LDz turpmākās izaugsmes un starptautiskās konkurētspējas nodrošināšanā. Jaunais biznesa modelis ir vērsts uz izmaksu efektivizāciju, vienlaikus attīstot un paplašinot jau esošos pakalpojumus, izveidojot tos par augstas pievienotās vērtības pakalpojumiem, tādējādi veicinot starptautisko konkurētspēju un efektīvu darbību mainīgos tirgus apstākļos.

Vienlaikus notika intensīvs darbs pie jaunas VAS "Latvijas dzelzceļš" vidēja termiņa stratēģijas izstrādes, kas nosaka stratēģiskos attīstības mērķus turpmāko piecu gadu periodam, un abiem dokumentiem būs cieša sasaiste, nodrošinot definēto mērķu izpildi. Saskaņā ar stratēģiju LDz misija ir droši, efektīvi un ilgtspējīgi pārvaldīt un pastāvīgi attīstīt dzelzceļa infrastruktūru, nodrošināt konkurētspējīgus dzelzceļa un loģistikas pakalpojumus Latvijas tautsaimniecības un sabiedrības interesēs. Savukārt uzņēmuma vīzija ir būt efektīvam, konkurētspējīgam un klientiem augstu pievienoto vērtību sniedošam uzņēmumam, kas elastīgi reaģē uz pārmaiņām transporta nozarē.

Saskaņā ar Vidēja termiņa stratēģijā noteikto, ik gadu tiek izvērtēti gan finanšu mērķi, gan noteikti nefinanšu mērķi. LDz Vidēja termiņa darbības stratēģijā 2020.–2025. gadam noteiktie nefinanšu mērķi 2020.gadā vērtējami kā izpildīti, tostarp, samazinājies negadījumu skaits uz miljonu vilcienkilometru, palielinājies pasažieru vilcienu vidējais ātrums, Ilgtspējas indeksā noturēta Platīna kategorija, kā arī uzlabojies LDz darbinieku vērtējums par uzņēmumu.

Gan esošā ģeopolitiskā situācija, gan arī globālā pandēmija ietekmēja arī dzelzceļa pārvadājumus – pa Latvijas dzelzceļa infrastruktūru tika pārvadāts par 41,9% mazāk kravu nekā gadu iepriekš. Pandēmijas radītie ierobežojumi ietekmēja arī cilvēku pārvietošanos, un tā rezultātā samazinājās arī pa dzelzceļu pārvadāto pasažieru skaits – par 5,7 miljoniem. Plašāk par pārvadājumiem aprakstīts [25.lpp.](#)

Turpinot 2019.gadā sāktu funkciju un tehnoloģisko procesu izvērtēšanu, arī 2020.gadā uzņēmuma darbības efektivitātes uzlabošanai tika veiktas izmaiņas LDz struktūrās. Lai mazinātu administratīvo slodzi un vienkāršotu dokumentu apriti, kā arī izskaustu funkciju dublēšanos un tādējādi veicinātu resursu optimālu izmantošanu un maksimāli efektīvu darbību, 2020. gadā apvienotas atsevišķas struktūras.

Viens no smagākajiem lēmumiem, kas tika pieņemts 2020. gadā, bija saistīts ar vienu no uzņēmuma svarīgākajām vērtībām – darbiniekiem. Apzinoties, ka ar esošajiem risinājumiem uzņēmuma finanšu stabilizācijai nav pietiekami, LDz valde 2020.gada janvārī pieņēma lēmumu par darbinieku skaita optimizāciju. Izvērtējot funkcijas, to lietderību vai dublēšanos, darba tiesiskās attiecības primāri tika izbeigtas ar administrācijas darbiniekiem. Tomēr optimizācija skāra arī citu struktūru darbiniekus, kuri bija saistīti ar kravu apstrādi.

Ņemot vērā finanšu situāciju, 2020.gadā tika izmantots starp LDz un Satiksmes ministriju noslēgtajā Daudz gadu līgumā ietvertais nosacījums par rīcību uzņēmuma finanšu nestabilitātes gadījumā – LDz sagatavoja un Satiksmes ministrijā iesniedza ziņojumu, kurā informēja par LDz plānoto finanšu līdzsvara nosacījumu neizpildīšanos pirmajā pusgadā un par nepieciešamību nodrošināt uzņēmuma darbību, piešķirot valsts budžeta līdzekļus 32,422 miljonu eiro apmērā

pamatkapitāla palielināšanai un 13,01 miljonu eiro avansu – finanšu līdzsvara nodrošināšanai.

Lai gan stratēģiskās attīstības dokumenti ir kritiski svarīgi uzņēmuma turpmākajai izaugsmei un konkurētspējas nodrošināšanai, būtiski ir uzlabot arī dažādus iekšējos procesus, kam arī ir ietekme uz saimnieciskās darbības nodrošināšanu. Šim nolūkam ir uzlaboti vai no jauna sagatavoti vairāki politikas dokumenti. Starp tiem ir Risku vadības politika, kas ļauj savlaicīgi paredzēt un novērst potenciālu kaitējumu uzņēmuma reputācijai, finanšu situācijai, kā arī operatīvai darbībai. Lai pilnveidotu koncerna atkarīgo sabiedrību pārvaldību, izstrādāta "Latvijas dzelzceļš" koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību pārvaldes politika, savukārt starptautiskās sadarbības intensificēšanai un interešu pārstāvībai starptautiskajās organizācijās, apstiprināta "Latvijas dzelzceļš" koncerna starptautisko attiecību politika. Pārvaldības uzlabošanas nolūkā pilnveidota arī virkne dažādu citu iekšējo normatīvo regulējumu.

Viena no LDz prioritātēm ir pasažieriem domātās infrastruktūras uzturēšana un attīstīšana. 2020.gadā tika sākti vai īstenoti dažāda mēroga projekti. Starp apjomīgākajiem bija gājēju tuneļa izbūves pabeigšana Ogrē, savukārt pirmie soļi tika sperti, lai turpmākajos gados modernizētu pasažieru platformas 48 stacijās un pieturas punktos četrās elektrificētajās dzelzceļa līnijās, kur tuvākajos gados sāks kursēt AS "Pasažieru vilciens"

Informācija par saņemto valsts finansējuma apjomu 2020.gadā un šī finansējuma mērķiem

Dotācija VAS "Latvijas dzelzceļš" minimālā piekļuves pakalpojuma kompleksa izmaksu kompensēšanai un apkalpes vietu uzturēšanai (pasažieru segments)	30 525 228
Normatīvajos aktos noteiktā infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai (avansa maksājums)	13 011 000
VAS "Latvijas dzelzceļš" pamatkapitāla palielināšanai (publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un attīstībai) stabilizēšanu nozarē, t.sk.:	32 422 016
VAS "Latvijas dzelzceļš" kredītsaistību atmaksai	23 489 698
VAS "Latvijas dzelzceļš" investīciju finansēšanai	8 932 318

jaunie elektrovilcieni. Šī projekta īstenošanā pirmo reizi Latvijas dzelzceļa vēsturē tiks izmantotas vienotas vizuālās vadlīnijas, ko sagatavojuši LDz speciālisti, un tās tiks izmantotas arī turpmākajos pasažieru platformu modernizācijas projektos. Modernizācijas projekta īstenošanā svarīga būs sadarbība arī ar vietējām pašvaldībām, lai uzlabotu vilcienu pieturvietām piegulošo infrastruktūru. Arī turpmākajos gados, atkarībā no pieejamā budžeta un ES fondu finansējuma LDz plāno attīstīt pasažieriem domāto dzelzceļa infrastruktūru.

Dažādie pandēmijas mazināšanai noteiktie ierobežojumi mazināja globālās ekonomiskās aktivitātes, tomēr arī šajos apstākļos tika rasti risinājumi dažādām starptautiskajām norisēm. Aizvadītajā gadā dominējošā bija attālinātā komunikācija, līdz ar to jauns formāts tika radīts līdz šim klātienē notikušajām izstādēm un forumiem. Tā LDz 2020. gadā piedalījās vairākās attālinātajās starptautiskajās izstādēs, piemēram, Ķīnas Starptautiskajā pakalpojumu tirdzniecības izstādē septembrī tika atklāts digitāls divdimensiju un trīsdimensiju nozares uzņēmumu kopīgais stends VIA Latvia, kurš prezentēja Latvijas transporta un loģistikas nozari un uzņēmumus, veicinot drošus, ātrus un efektīvus pakalpojumus un risinājumus kravu, tostarp, e-komercijas kravu pārvadāšanai, izplatīšanai caur Latviju. Arī 2021.gada sākumā gada sākumā uzņēmums savus pakalpojumus prezentēja Indijas organizētajā online izstādē "Logistics 2021", kā arī visa gada garumā tiks turpinātas tikšanās ar starptautiskajiem partneriem un savstarpējo projektu īstenošana.

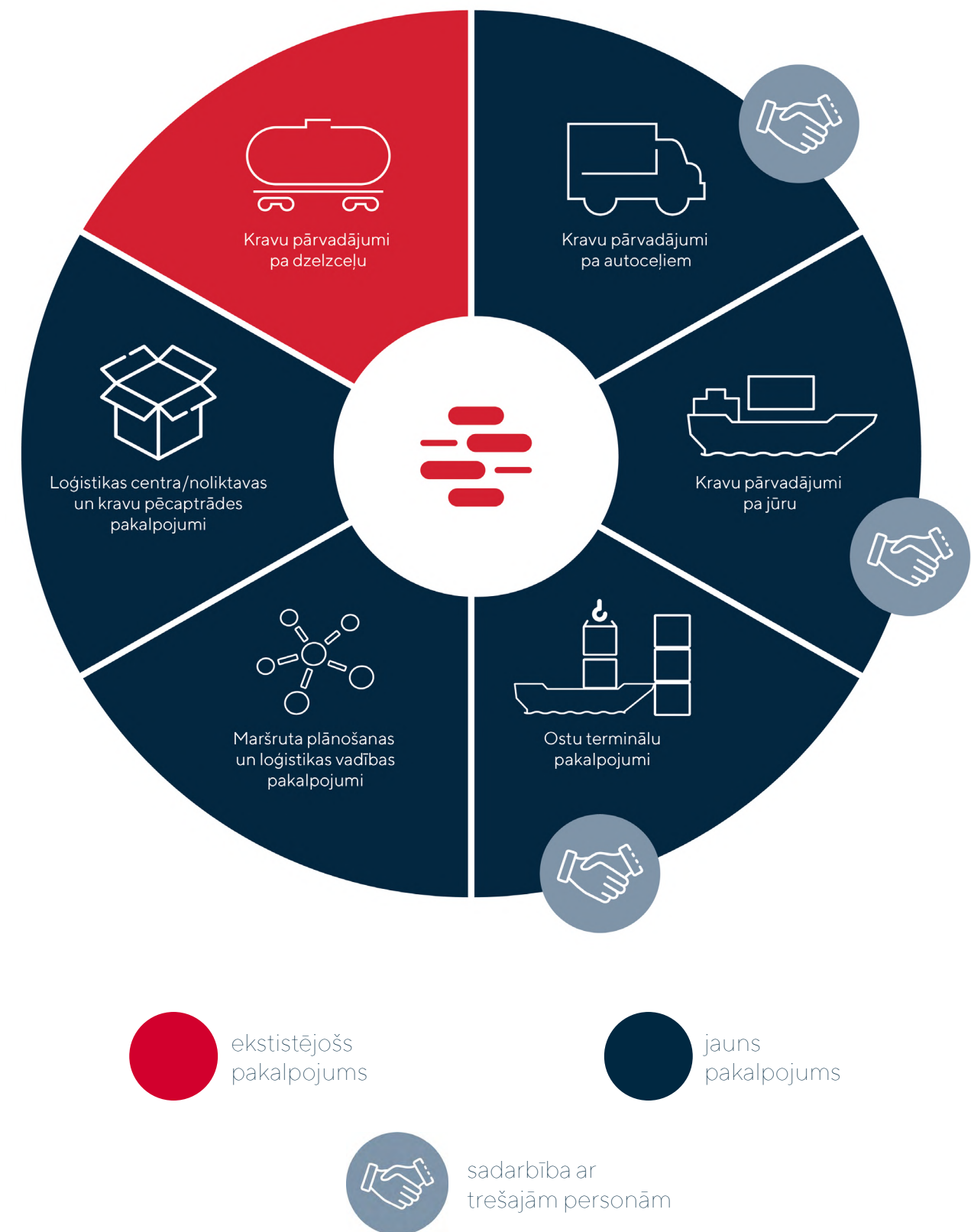
Arī 2021.gadā tiek turpināts darbs pie uzņēmuma pārvaldības uzlabošanas un saimnieciskās darbības rādītāju stabilizēšanas. Ņemot vērā 2020.gadā apstiprināto LDz koncerna biznesa modeli, ir sākusies tajā noteikto mērķu izpilde, kā arī būtisks darbs tiks ieguldīts pasažieru infrastruktūras uzlabošanā.

Pasažieru infrastruktūras jomā nozīmīga būs arī "Rail Baltica" projekta īstenošana turpmākajos gados. 2021. gada pirmajā ceturksnī sāks arī Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas pārbūve, kas ietekmē arī dzelzceļa satiksmi un pasažieru ērtības.

Dzelzceļa pārvadājumi 2020.gadā

Latvijā nemainīgi lielāko kravu pārvadājumu apjomu pa Latvijas dzelzceļa infrastruktūru nodrošina koncernā ietilpstošais uzņēmums SIA "LDZ CARGO", kas darbojas arī starptautiskajā kravu pārvadājumu tirgū. Vienlaikus kravu pārvadājumus veic arī trīs LDz koncernā neietilpstoši uzņēmumi – AS "BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS", AS "Baltijas Ekspresis" un SIA "EURORAILCARGO", kas 2020.gada augustā uzsāka kravu pārvadājumus pāri Latvijas-Krievijas robežai. Tikmēr pasažieru pārvadājumus valsts robežās nodrošina valsts kapitālsabiedrība AS "Pasažieru vilciens". Starptautiskos pasažieru pārvadājumus Latvijas teritorijā nodrošina SIA "LDZ CARGO", t.sk. pārvadājot Ukrainas dzelzceļa formējuma vilcienu (Kijeva-Minska-Viļņa-Rīga) un Baltkrievijas dzelzceļa formējuma vilcienu (Minska- Rīga). Lietuvas dzelzceļa uzņēmums UAB "LG KELEIVIAMS" nodrošina Lietuvas dzelzceļa formējuma vilciena (Viļņa-Daugavpils-Viļņa) pārvadājumus. Pandēmijas ierobežošanas nolūkos starptautiskie pasažieru pārvadājumi martā tika pārtraukti un netika atjaunoti visa 2020.gada laikā. Tāpat Latvijā ir saglabāties un darbību turpina 33 kilometrus garais šaursliežu dzelzceļa posms, kur pasažieru pārvadājumus starp Gulbeni un Alūksni nodrošina SIA "Gulbenes – Alūksnes bānītis".

Latvijā kopš dzelzceļa infrastruktūras izveidošanas sākuma ir saglabāties 1520 mm plats sliežu ceļu tīkls, kas tiek izmantots pasažieru un kravu pārvadājumu veikšanai. Tas ir platāks par Rietumeiropas sliežu platumu (1435 mm), bet ir vienāds ar Baltijas un austrumu kaimiņvalstīm. Tādējādi LDz sadarbībā ar trim lielākajām Latvijas ostām (Rīga, Ventspils un Liepāja) ir iespēja nodrošināt tranzīta koridora savienojumus starp vadošajām valstīm Āzijā un galvenajiem tranzīta mezgliem Rietumeiropā un Skandināvijas valstīs.



Saskaņā ar Vidēja termiņa stratēģiju VAS "Latvijas dzelzceļš" stratēģiskais mērķis līdzās efektīvai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanai un efektīvai kapitāla daļu pārvaldībai valstij stratēģiski svarīgā nozarē, ir kļūt par Baltijas transporta nozares līderi – modernu, efektīvu un videi draudzīgu infrastruktūras un loģistikas uzņēmumu grupu. Uzņēmumam vienlīdz svarīga ir konkurētspējīga darbība vēl plašākā mērogā – bijušajās NVS valstīs un Āzijā, kas panākams, aktīvi iesaistoties starptautisko tranzīta koridoru nodrošināšanā. Iesaistīšanās starptautiskajos tranzīta koridoros nozīmē arī globālo norišu ietekmi uz LDz saimniecisko darbību. Līdzīgi kā 2019.gadā, kad globālajos tirgos samazinoties fosilo izejvielu cenām, saruka pieprasījums pēc šo izejvielu pārvadājumiem, arī 2020.gadā notikumi pasaulē ietekmēja pa Latvijas dzelzceļa infrastruktūru pārvadāto kravu apjomu un attiecīgi arī uzņēmuma saimnieciskās darbības rādītājus. Tā 2020.gadā pa Latvijas dzelzceļa infrastruktūru ir pārvadāts 24,1 miljons tonnu kravu, kas ir par 41,9% mazāk nekā 2019.gadā.

Latvijas Bankas dati par dzelzceļa pārvadājumu eksporta vērtību (Saskaņā ar Latvijas Bankas ikgadēji apkopotiem datiem par ārējās tirdzniecības bilanci, 2019.gadā dzelzceļa nozares loma pakalpojumu eksporta nodrošināšanā bija 295 miljonu eiro apmērā, no kuriem 244 miljoni eiro bija kravu pārvadājumu segmentā).

Saglabājot fokusu uz efektīvu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, LDz vienlīdz svarīga ir starptautisko kravu piesaistīšana un darbība starptautiskajos tranzīta koridoros, kā arī vietējie kravu pārvadājumi, kas panākams, stiprinot sadarbību ar vietējiem klientiem. Par to, ka šis mērķis tiek īstenots, liecina pārskata gada rādītāji – 2020.gadā iekšzemes pārvadājumu apjoms uz LDz sliežu ceļiem sasniedza 2,02 miljonus tonnu, kas ir par 18,6% vairāk nekā gadu iepriekš.

Neskatoties uz pieaugošo iekšzemes kravu pārvadājumu apjomu, atbilstoši SIA "LDZ CARGO" datiem lielāko pārvadājumu daļu joprojām veido importa un sauszemes tranzīta kravas no Krievijas, Baltkrievijas, Lietuvas, Ukrainas, Kazahstānas un citām valstīm. Joprojām lielākais kravu īpatsvars tiek ievests no Krievijas, tomēr 2020.gadā tas samazinājies līdz 61,2% (2019.gadā īpatsvars bija 70,4%). Krievijas kā nosūtītājvalsts kravu īpatsvaram pēdējos gados ir tendence sarukt, un tas ir skaidrojams ar Krievijas arvien aktīvāku savu ostu attīstīšanu un kravu novirzīšanu uz tām. Vienlaikus ir pieaudzis kravu īpatsvars no citām valstīm – Baltkrievijai no 21,7% 2019.gadā uz 27% 2020.gadā, no Lietuvas ievesti 9% kravu, kas ir par 4% vairāk nekā pirms gada, bet no Ukrainas – 1,5% kravu iepriekšējo 1,1% vietā.



Starptautiskajā kravu satiksmē kā nozīmīgs notikums 2020. gadā minams sadarbības memorands ar Krievijas dzelzceļa Kaļiņingradas apgabala dzelzceļu par īpaši garu kravas vilcienu sastāvu pārvadāšanu no Krievijas uz Kaļiņingradu, izmantojot Latvijas dzelzceļa infrastruktūru. Sadarbības memoranda ietvaros aprīlī Latviju šķērsoja rekordgarš vilciens sastāvs no Ķīnas. Vilciens 2.aprīlī, sāka ceļu maršrutā Ķīna – Krievija – Latvija – Kaļiņingradas apgabals, galamērķi sasniedzot deviņās diennaktīs, bet Latvijas teritoriju šķērsojot desmit stundās, ieskaitot muitas un robežšķērsošanas procedūrām nepieciešamo laiku. Šāda kravas sastāva transportēšana apliecināja LDz spēju gan apstrādāt tik garus vilciena sastāvus, gan arī pierādīja, ka Latvijas dzelzceļa infrastruktūra ir pietiekami kvalitatīva šādu smagu sastāvu pārvadāšanai.

Tikmēr pēc 12 gadu dīkstāves 2020.gada 2.februārī tika atklāta atjaunotā dzelzceļa līnija Mažeiki–Rēnģe, kuru 2008. gadā Lietuvas teritorijā no Mažeikiem līdz Latvijas robežai bija demontējis Lietuvas dzelzceļa uzņēmums. Patlaban šajā līnijā un tālāk uz galamērķiem Latvijā vai Igaunijā tiek pārvadāta nafta un naftas produkti, taču nākotnē netiek izslēgta iespēja šajā posmā nodrošināt arī pasažieru satiksmes nodrošināšanu. Pārvadājumi šajā posmā sākas gada vidū, un kopumā līdz decembrim ir transportēti 13 237 vagoni ar 790 896 tonnām naftas un naftas produktu.

Dažādu valstu kravu apjomu īpatsvars 2020.gadā

Baltkrievija	27,0%
Igaunija	0,2%
Kazahstāna	0,4%
Lietuva	9,0%
Krievija	61,2%
Ukraina	1,5%
Uzbekistāna	0,2%
Citas	0,5%



Nafta, naftas produkti

6,41 milj.t.



Graudi, miltu produkti

4,36 milj.t.



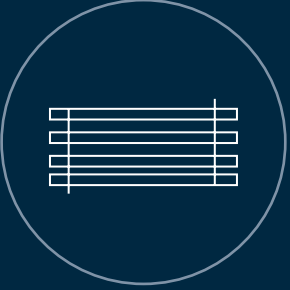
Akmeņogles

4,04 milj.t.



Minerālmēsli

2,28 milj.t.



Koksne, tās izstrādājumi

2,06 milj.t.



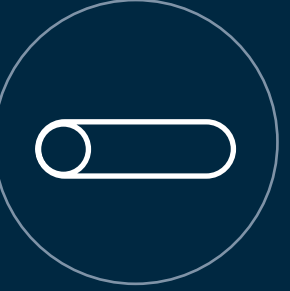
Ķīmiskās kravas

1,27 milj.t.



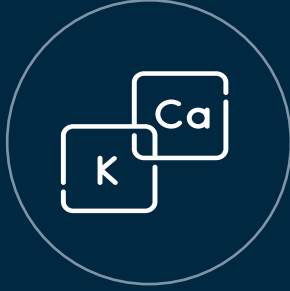
Rūda

0,67 milj. t.



Melnie metāli

0,57 milj. t.



Minerālvielas

0,54 milj. t.



Pārējās kravas

1,9 milj. t.

Pārvadāto kravu apjomi
2020.gadā

**Dzelzceļa kopējo kravu
pārvadājumu īpatsvars
caur pieostas stacijām
2020.gadā**



49%

uz Rīgas ostu



29%

uz Ventspils ostu



22%

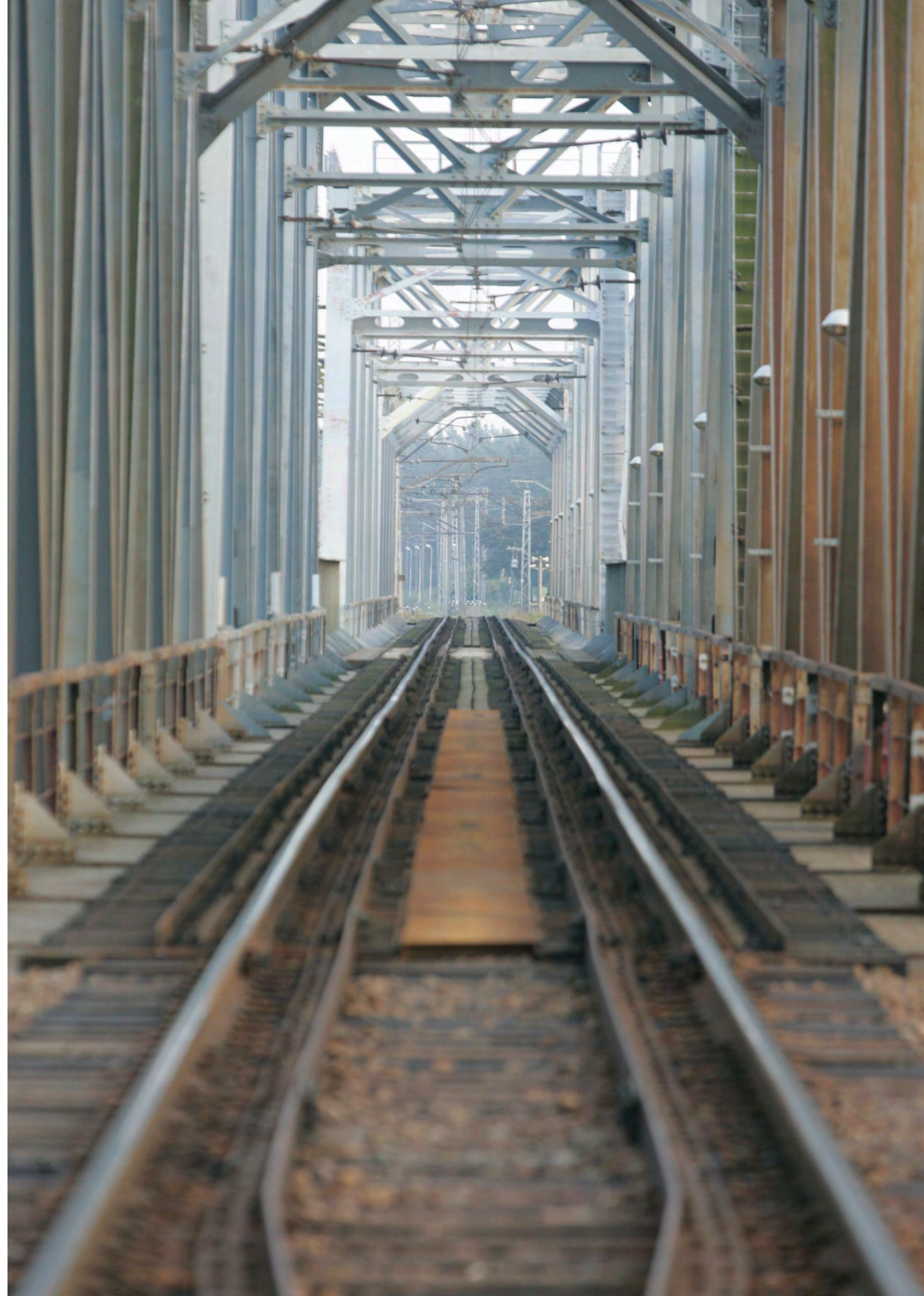
uz Liepājas ostu

Latvijas dzelzceļa tīkls, pateicoties 1520 mm sliežu ceļu platumam, ir savienots ar NVS valstīm un Āzijas valstīm, kuru kravu galamērķis ir Rietumeiropa un Skandināvijas valstis. Sadarbojoties ar lielākajām Latvijas ostām un LDz partneriem Austrumeiropā un Āzijā, koncerns var piedāvāt operatīvu kravu transportēšanu uz pārējiem Eiropas reģioniem.

Samazinoties kravu pārvadājumu intensitātei, attiecīgi samazinājušies arī kravu apjomi, kas vesti uz lielākajām valsts ostām. Lai gan līdere pārvadājumu ar 8,9 miljoniem tonnu 2020.gadā joprojām bija Rīga, kritums, salīdzinājumā ar 2019.gadu ir visai ievērojams – par 48,5%. Otrs lielākais kravu apjoms vests uz Ventspils ostu – 4 miljoni tonnu (par 37,6% mazāk), bet uz Liepājas ostu transportēti 3,3 miljoni tonnu (-81,2%). Kopumā uz visām trim ostām 2020.gadā ir pārvadāti 16,3 miljoni tonnu.

Ja iepriekšējos gados pārvadājumos dominēja akmeņogles, nafta un naftas produkti, kā arī minerālmēsli, 2020.gadā ir notikušas nelielas izmaiņas. Vislielāko apjomu veidoja nafta un naftas produkti, kam sekoja graudi un graudu pārstrādes produkti, savukārt trešajā vietā bija akmeņogles. Pieaugums 2020.gadā bija vērojams tikai atsevišķiem kravu veidiem: minerālvielām, kas pārvadātas par 28,1% vairāk nekā 2019.gadā, graudiem un graudu produktiem, kas pārvadāti par 6,5% vairāk nekā gadu iepriekš, kā arī koksnei un tās izstrādājumiem – par 8,6% vairāk nekā 2019.gadā.

2020.gads bija izaicinājums arī pasažieru pārvadājumu jomā. Dzelzceļa nozarē, tāpat kā citās pasažieru pārvadājumu jomās, COVID – 19 pandēmijas ierobežojumu dēļ būtiski samazinājās pārvadāto cilvēku skaits. Šāda situācija bija vērojama ne vien Latvijā, bet arī visā pasaulē kopumā. Latvijā 2020.gadā pa dzelzceļu kopumā pārvadāti 12,9 miljoni pasažieru, no kuriem 26 117 – starptautiskajā satiksmē (no 1.janvāra līdz 17.martam, ieskaitot AS "Pasažieru vilciens" veiktos pārvadājumus uz Valgu) un 12,8 miljoni – iekšzemes satiksmē.



Infrastruktūras pārvaldība un attīstība

VAS "Latvijas dzelzceļš" pamatfunkcija ir publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana saskaņā ar Latvijas Republikas un Eiropas Savienības normatīvajiem aktiem un kvalitātes kritērijiem.

Dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana, atjaunošana un attīstība tiek nodrošināta atbilstoši 09.11.2018. starp Satiksmes ministriju un LDz noslēgtajam daudzgadu līgumam Nr.L-7392/2018 "Par VAS "Latvijas dzelzceļš" pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu" un "VAS "Latvijas dzelzceļš" vidējā termiņa darbības stratēģijai 2017. – 2022.gadam".

2020.gadā LDz pārziņā bija 1779 kilometri ekspluatējamo sliežu ceļu, no kuriem 1746 kilometri bija 1520 mm platuma sliežu ceļi un 33 kilometri – 750 mm platuma sliežu ceļi, pa kuriem kursē vēsturiskais Gulbenes–Alūksnes bānītis.

Latvijā dzelzceļa infrastruktūrā ietilpst 140 stacijas (75 stacijās un 2 kravas punktos ir iespējams veikt operācijas ar kravu (kravas pieņemšana un izsniegšana, iekraušana/izkraušana)) un 128 pieturas punkti (66 pieturas punkti atvērti pasažieru izkāpšanas un iekāpšanas operāciju veikšanai). Maksimālais vilcienu kustības ātrums ir noteikts līdz 120 km/h pasažieru vilcieniem un līdz 90 km/h – kravas vilcieniem. Maksimālā ass noslodze dzelzceļa ritošajam sastāvam ir 25 tonnas, kas nozīmē, ka dzelzceļa infrastruktūra Latvijā spēj nodrošināt smagāku kravu pārvadājumus (viena kravas vilciena vidējais svars ir ap 30 000 tonnu) visā dzelzceļa tīklā.

LDz infrastruktūrā ir šādi elektrificēti iecirkņi:

- Rīgas Pasažieru stacija – Jelgava;
- Torņakalns – Tukums II;
- Rīgas Pasažieru stacija – Zemitāni – Skulte;
- Rīgas Pasažieru stacija – Aizkraukle;
- Zemitāni – Šķirotava.

Viena no LDz prioritātēm ir gājēju drošība dzelzceļa tuvumā un šķērsojot to, tāpēc ieguldījumi tiek veikti arī drošības uzlabošanā. 2020.gadā ir papildināts to dzelzceļa pāreju skaits, kurās gājēju satiksme tiek regulēta ar skaņas un gaismas luksoforiem – šāda infrastruktūra ir uzstādīta Ogrē, Vidzemes ielā. Pirmais šāds luksofors 2016.gadā tika uzstādīts pie Siguldas dzelzceļa stacijas. Patlaban Latvijā ar skaņas un gaismas signalizācijas luksoforiem ir aprīkotas 5 gājēju pārejas.

LDz 2020.gadā uzturēja 527 dzelzceļa pārbrauktuves un 389 gājēju pārejas.

2020.gadā
LDz pārvaldībā ir



1779_{km}
sliežu ceļu
(izvērtais sliežu ceļu garums)



140
stacijas



128
pieturas punkti



389
gājēju šķērsojumi



527
dzelzceļa pārbrauktuves

Cilvēkresursi

Attīstoties modernajām tehnoloģijām, arvien vairāk procesu ir iespējams automatizēt vai uzticēt iekārtām. Tomēr dzelzceļa nozarē joprojām liela loma ir arī cilvēkresursiem, jo vairāki būtiski ar dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu, attīstību un drošību saistīti procesi iespējami, tikai izmantojot cilvēka rokas un prātu. LDz kā uzņēmums ar vairāk nekā 100 gadu vēsturi novērtē ilggadēju darbinieku pieredzi un zināšanas, vienlaikus apzinoties, ka uzņēmumam, kura mērķis ir kļūt par modernu, elastīgu un starptautiski konkurētspējīgu tirgus dalībnieku, ir nepieciešami arī progresīvi domājoši jaunie speciālisti.

Uzņēmuma darbinieku vidū visvairāk pārstāvēta ir 50–59 gadu vecuma grupa, bet vidējais darbinieku vecums ir 46,9 gadi. Stiprinot sadarbību ar augstākās un profesionālās izglītības iestādēm, LDz ir ievērojams skaits arī gados jauno speciālistu. Lai motivētu darbiniekus veidot karjeru uzņēmumā, LDz rod iespēju dažādām motivācijas un kompetenču attīstības programmām. Savukārt paaudžu nomaiņas veicināšanai jau vairākus gadus darbojas speciāla programma, kas pensijas vecuma darbiniekiem paredz motivējošus mehānismus, lai viņi savas gadu desmitiem krātās zināšanas un pieredzi nodotu jaunajiem profesionāļiem un paši dotos pelnītā atpūtā.

Dzelzceļa infrastruktūra sastāv no dažādām komponentēm, tostarp dažādiem tehnoloģiskajiem procesiem, kuru uzdevums ir garantēt kvalitatīvu un drošu tās ekspluatāciju. Par šiem procesiem ir atbildīgi cilvēki – LDz darbinieki visā Latvijas teritorijā, vietās, kur atrodas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra. Visvairāk cilvēku tiek nodarbināts lielajās Latvijas pilsētās, kas vienlaikus ir arī dzelzceļa satiksmes mezgli gan kravu, gan pasažieru pārvadājumos. Lai gan Rīgā un Pierīgas reģionā strādā vislielākais darbinieku skaits, nozīmīga loma ir Latgales reģionam, kas Latvijas dzelzceļa infrastruktūru savieno ar Āzijas tranzīta koridoriem.

Efektivizējot darbību un uzlabojot tehnoloģiskos procesus, pēdējo gadu laikā pakāpeniski ir samazināts LDz nodarbināto skaits. Uzlabojot darbības efektivitāti un optimizējot dažādus procesus, kā arī nolūkā stabilizēt finanšu situāciju, LDz valde 2020.gada sākumā pieņēma lēmumu par darbinieku skaita optimizāciju, gada laikā kopējo koncerna valdošā uzņēmuma darbinieku skaitu samazinot par aptuveni 1500 cilvēkiem. Uz 2020.gada 31.decembri VAS "Latvijas dzelzceļš" bija nodarbināti 4813 cilvēki. Vienlaikus darbinieku skaita samazināšana notika LDz atkarīgajās meitas sabiedrībās, kur gada laikā darba tiesiskās attiecības izbeigtas ar aptuveni 1000 cilvēkiem, un 2020.gada beigās koncernā kopumā nodarbināti bija 7578 cilvēki.

Personāla politikā LDz ievēro nediskriminēšanas principus, nodarbinot dažāda vecuma, dzimumu un tautību iedzīvotājus. Par spīti uzskatam, ka dzelzceļa nozare ir izteikti vīrišķīga, uzņēmumā 2020.gadā bija nodarbinātas 1673 sievietes, kas ir 34,8% no visiem darbiniekiem. Šī proporcija jau gadiem ir bijusi ar minimālām izmaiņām vienā vai otrā virzienā. Tādējādi LDz ir viens no retajiem nozares uzņēmumiem Eiropas Savienībā ar šādu proporciju.

Darbības rezultāti 2020.gadā

Līdzīgi kā 2019.gadā, arī 2020.gadā turpināja samazināties pa Latvijas dzelzceļa infrastruktūru pārvadāto kravu apjoms, un šīs tendences iemesls bija gan pārmaiņas starptautiskajos tirgos, gan arī COVID – 19 pandēmijas radītā ietekme uz globālo ekonomiku, kas būtiski ietekmēja ikvienu tautsaimniecības nozari. Jau gada sākumā bija skaidrs, ka esošajā situācijā jau gada pirmajā ceturksnī nebūs iespējams nodrošināt uzņēmuma finanšu līdzsvaru bez valsts finansiāla atbalsta. Lai varētu turpināt saimniecisko darbību, Ministru kabinets atbalstīja Satiksmes ministrijas ierosinājumu LDz piešķirt 27,236 miljonus eiro, tostarp 14,22 miljonus eiro pasažieru segmenta dotācijai un avansa maksājumu 13,01 miljonu eiro apmērā finanšu līdzsvara nodrošināšanai. Savukārt vēl 32,422 miljoni eiro tika ieguldīti LDz pamatkapitālā (publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un attīstībai, nozares stabilizēšanai), palielinot to līdz 289 142 391 eiro.

Uzņēmuma apgrozījuma lielāko daļu veido ieņēmumi no pārvadātāju samaksātās publiskā dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksas, ko aprēķina, balstoties uz vilcienu nobraukto kilometru skaitu. Ja 2019.gadā kravu pārvadājumos tie bija 8,6 miljoni kilometru un pasažieru pārvadājumos 6,14 miljoni vilcienkilometru, 2020.gadā tie bija attiecīgi 4,5 miljoni vilcienkilometru kravu pārvadājumos un 6 miljoni vilcienkilometru pasažieru pārvadājumos.

Citus ieņēmumus veido kravas vagonu apstrāde, noma, elektroenerģijas sadale, nekustamo īpašumu noma, pārdošana, kā arī informācijas tehnoloģiju un principāla pakalpojumi.

Sākot ar 2019.gada 1.jūliju, mainoties minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa un piekļuves publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno dzelzceļa infrastruktūru ar apkopes vietām maksas noteikšanas principiem, mainījās LDz ieņēmumu struktūra un finansēšanas kārtība. AS "LatRailNet" pēc maksas aprēķināšanas shēmas nosaka pakalpojumu grupas (pasažieru pārvadājumi un

kravu pārvadājumi) un tirgus segmentus. Katram tirgus segmentam ir ņemtas vērā īpatnības un vērtēta spēja

LDz neto apgrozījums 2020.gadā bija 156,5 miljoni eiro. To veidoja:

- pārvadātāju samaksātā maksa par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksa izmantošanu un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkopes vietām pakalpojums 60,3 miljonu eiro apmērā (38,5% no ieņēmumiem)
- valsts finansējums minimālajam piekļuves pakalpojuma kompleksam un piekļuvei infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkopes vietām 30,5 miljonu eiro apmērā (19,5% no ieņēmumiem);
- infrastruktūras pārvaldītāja papildpakalpojumi – 20,7 miljonu eiro apmērā (13,3% no ieņēmumiem);
- valsts finansējums atbilstoši daudzgadu līgumam finanšu līdzsvara nodrošināšanai 22,5 miljonu eiro apmērā (14,4% no ieņēmumiem);
- pārējie pakalpojumi 22,4 miljonu eiro apmērā (14,3% no ieņēmumiem) apjomā.

Pamatdarbības ieņēmumi 2020.gadā, salīdzinot ar 2019.gadu, ir samazinājušies par 26,7 miljoniem eiro jeb 14,6%.



156,5 milj. eiro
apgrozījums



36,7 milj. eiro
nomaksātie nodokļi



341,01 milj. eiro
uzņēmuma vērtība

LDz 2020.gada darbības rezultāts pirms nodokļu nomaksas bija nulle, tomēr jāņem vērā, ka 2020.gadā ar Ministru kabineta lēmumu tika atbalstīta līdzekļu piešķiršana finanšu situācijas stabilizēšanai, un pārskata gadā saņēma avansa maksājumu 13 miljonu eiro apmērā. Saņemtais valsts finansējums ir izmantots piešķirtajiem mērķiem un paredzētajā apjomā, kā arī trūkstošā, finanšu līdzsvara nodrošināšanai nepieciešamā līdzekļu daļa jeb 9 503 295 eiro, ir atzīta 2020.gada ieņēmumos, vadoties pēc Starptautisko finanšu pārskatu standartu vadlīnijām, kurus pieprasīs pēc Sabiedrības gada pārskata apstiprināšanas.

Īstenojot optimizācijas un darbības efektivizācijas pasākumus, 2020.gadā ir izdevies samazināt dažādas izmaksu pozīcijas. Līdz ar to LDz 2020.gada faktiskās pamatdarbības izmaksas, salīdzinot ar LDz 2020.gada budžetu, ir izdevies samazināt par 10,953 miljoniem eiro jeb 7,24%.

Valsts budžetā nodokļos 2020.gadā VAS "Latvijas dzelzceļš" ir iemaksājis 36,27 miljonus eiro. Lai gan ar nelielām vērtējuma izmaiņām, uzņēmums joprojām ir ierindots starp NASDAQ Rīga un "Prudentia" kopīgi veidotā Top101 Latvijas vērtīgākajiem uzņēmumiem, ierindojoties 10. vietā. Uzņēmuma vērtība šajā topā ir noteikta 341,01 miljona eiro apmērā, savukārt valsts kapitālsabiedrību grupā LDz saglabājis 4.vietu, bet transporta, tranzīta un loģistikas uzņēmumu grupā ir nemainīgs līderis.

Saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 28. panta pirmo un otro daļu, prognozējamo peļņas daļu, kas izmaksājama dividendēs, un dividendēs izmaksājamo peļņas daļu nosaka, pamatojoties uz kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģiju, tajā noteiktajiem kapitālsabiedrības mērķiem un to īstenošanu. Koncerna ekonomiskā situācija ļauj izdarīt prognozi, ka vidēja termiņa stratēģijas periodam no 2020. – 2025.gadam meitas sabiedrību peļņa būs jāizmaksā dividendēs LDz un jānovirza LDz finanšu līdzsvara nodrošināšanai, savukārt LDz, kā mātes sabiedrības, peļņa bez valsts līdzekļiem finanšu līdzsvara nodrošināšanai tiek prognozēta tikai 2025.gadā (59 tūkst. EUR apmērā), tādēļ šajā periodā dividendes akcionāram netiek plānotas.

Atbildība pret ārējām iniciatīvām

VAS "Latvijas dzelzceļš" 2020.gadā turpināja darboties nozares, uzņēmējdarbības, kā arī dažādās ar ilgtspējīgu pārvaldību saistītās iniciatīvās, tādējādi apliecinot atbildību par labu uzņēmuma ilgtspējīgu, caurskatāmu un labu korporatīvo pārvaldību. Piedaloties Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta organizētajā Ilgtspējas indeksa novērtējumā, LDz trešo gadu pēc kārtas saņēma augstāko – Platīna kategorijas novērtējumu.

Paralēli aktīvai darbībai vietējās organizācijās, LDz iesaistās arī Eiropas un globāla mēroga organizāciju aktivitātēs.

Valsts tautsaimniecības turpmākajā attīstībā ļoti nozīmīga loma ir eksaktajām zinātnēm, tāpēc arī 2020.gadā LDz turpināja popularizēt šīs zinātnes jauniešu, topošo profesionāļu vidū. 2020.gadā turpināja darboties projekts "SteamUP", kas tika radīts 2019.gadā, lai iedvesmotu un motivētu skolēnus saskatīt eksakto zinātņu mācību priekšmetus kā interesantus, aizraujošus un perspektīvus. Ņemot vērā pandēmijas radītos ierobežojumus, tostarp

saistībā ar publisku klātienē pasākumu rīkošanu, 2020. gadā daļa projekta aktivitāšu notika tiešsaistē, piemēram, decembrī LDz kopā ar nodibinājumu "Iespējamā misija" un citiem izglītības nozares ekspertiem organizēja tiešsaistes diskusiju "Mācību progress – kā to panākt un vērtēt?". Tās laikā eksperti atzina, ka veiksmīga tehnoloģiju izmantošana mācību procesā, atgriezeniskās saites stiprināšana un mācības, kas balstītas piemēros no reālās dzīves, attīsta skolēnos kritisko domāšanu un problēmsituāciju risināšanas spējas.

Nereti negadījumi uz dzelzceļa notiek, cilvēkiem labprātīgi šķiroties no dzīves, un tas ir cieši saistīts ar sabiedrības mentālo veselību. Lai šo jautājumu aktualizētu, LDz 2020. gada oktobrī kopā ar krīžu un konsultāciju centru "Skalbes" rīkoja ekspertu diskusiju par mentālās veselības jautājumiem. Savukārt pirms tam veiktā pētījumā noskaidrots, ka 85% iedzīvotāju ir gatavi sniegt emocionālo atbalstu un palīdzību svešiem cilvēkiem, kuri uzvedas riskanti vai sev potenciāli kaitējoši, taču vairāk nekā puse nezina, kā atpazīt kādu ar pašnāvnieciskām tieksmēm.

LDz nav rūpniecības uzņēmums, tāpēc tas savā ikdienas darbā tiešā veidā neizmanto piesardzības pieeju jeb "precautionary approach" attiecībā uz vides aizsardzību, tomēr ietekme uz vidi tiek izvērtēta ikvienā LDz īstenotā projektā.

Dalība organizācijās

Latvijas mēroga organizācijas



Latvijas Darba devēju konfederācija (LDDK)

LDDK kā lielākā darba devēju organizācija Latvijā apvieno darba devējus no publiskā un privātā sektora. Organizācija ir arī nozīmīgs Ministru kabineta sociālais partneris un Eiropas Darba devēju konfederācijas BUSINESSEUROPE biedrs. Iesaistoties dažādos sadarbības formātos ar valsts pārvaldi, LDDK pārstāvji diskutē par nozīmīgākajām izmaiņām tiesību aktos, kā arī tautsaimniecības attīstības jautājumiem.

LDz pārstāvji ir iesaistījušies darba grupās un konsultāciju procesos par dažādiem ar uzņēmuma darbību un vispārējo tautsaimniecības vidi saistītiem.



Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera (LTRK)

LTRK ir lielākā uzņēmēju biedrība Latvijā, kurā apvienojušies aptuveni 6000 uzņēmumu. Tā apvieno dažādu nozaru un mērogu uzņēmumus un to asociācijas, un tā arī ir viens no valsts pārvaldes sociālajiem partneriem. Organizācija iesaistās ar uzņēmējdarbības vidi saistītu tiesību aktu izstrādē un apspriešanā un tās galvenās darbības jomas ir uzņēmējdarbības vide, uzņēmumu konkurētspēja, eksports.



Latvijas Dzelzceļa nozares darba devēju organizācija (LDzDDO)

LDzDDO mērķis ir īstenot sociālo dialogu ar nozares uzņēmumiem un Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares darbinieku arodbiedrību, kā arī pilnveidot nozares. LDz kā lielākais darba devējs dzelzceļa nozarē organizācijas biedra statusā iesaistās nozares normatīvo aktu un saistošo dokumentu (piemēram, Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna) apspriešanā un priekšlikumu sniegšanā. Starp organizāciju un LDz ir noslēgta nozares ģenerālvienošana (nozares koplīgums).



Latvijas Dzelzceļnieku biedrība (LDzB)

Latvijas Dzelzceļnieku biedrība ir viena no senākajām nozares organizācijām Latvijā – tā izveidota 1920.gadā, un atjaunota 1991. gadā. Biedrības misija ir vienot Latvijas dzelzceļa nozares entuziastus un valstiski domājošus dzelzceļa patriotus, veidot dzelzceļnieku kopības sajūtu, paaugstināt dzelzceļnieku profesijas prestižu. Organizācija rūpējas par dzelzceļa nozares vērtību un vēstures saglabāšanu, vienlaikus nodrošinot vēsturisko tradīciju turpināšanu.

LDz kā nozares lielākais darba devējs iesaistās organizācijas darbā, kā arī LDzB rīkoto pasākumu norisē.



Latvijas-Baltkrievijas Ekonomisko sakaru veicināšanas biedrība (LBESVB)

Latvijas-Baltkrievijas Ekonomisko sakaru veicināšanas mērķis ir abu valstu ekonomisko sakaru attīstīšana un investīciju piesaistīšana. Organizācijai nav politisku mērķu, taču tā ir kā starpnieks tiem uzņēmumiem, kuri veido savstarpējus biznesa sakarus Latvijā vai Baltkrievijā. Biedrībai ir cieša sadarbība ar valsts pārvaldes institūcijām gan Latvijā, gan Baltkrievijā. Tā īsteno regulāru informācijas apmaiņu ar vēstniecībām, konsulātiem un sabiedriskajām organizācijām. LBESVB valdes sastāvā ir arī LDz pārstāve – LDz pārstāvniecības Baltkrievijā vadītāja.



Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūts

Biedrības mērķis ir izglītojot sabiedrību, paaugstinot izpratni par atbildīgu un tālredzīgu rīcību un sekmējot pilsoniskās sabiedrības attīstību, veicināt ilgtspējīgu valsts attīstību. Piesaistot neatkarīgus ekspertus, institūts ik gadu organizē uzņēmumu un organizāciju novērtējumu "Ilgtspējas indekss". Novērtējumā kopš 2011.gada piedalās arī LDz, pēdējos trīs gadus saņemot augstāko – Platīna kategorijas novērtējumu. Ilgtspējas indeksā piedalās arī četras LDz meitas sabiedrības – ("LDZ CARGO", "LDZ ritošā sastāva serviss", "LDZ apsardze", "LDZ Logistika").



Baltijas Korporatīvās pārvaldības institūts (BKPI)

BKPI mērķis ir labas korporatīvās pārvaldības veicināšana Latvijā, Lietuvā un Igaunijā, piedāvājot biedriem konsultācijas par labu pārvaldību, kā arī organizējot kompetences paaugstināšanas un izglītojošus kursus uzņēmumu vadībai. Organizācijā ir iesaistījušās gan valsts pārvaldes institūcijas,

publiskās kapitālsabiedrības un privātais uzņēmējdarbības sektors.

Kopš 2016.gada LDz ir BKPI korporatīvās attīstības biedrs, iesaistoties BKPI aktivitātēs, tostarp, izmantojot iespēju piedalīties uzņēmuma augstākās vadības tālākizglītības programmā.

Starptautiskās organizācijas

Latvijai kā ES dalībvalstij ir saistošas visas ES regulas, direktīvās ietvertās normas, un pieņemtie tiesību akti. Starptautiskās dzelzceļa organizācijas apvieno dalībnieku uzņēmumus gan Eiropas, gan vispasaules līmenī, lai pārstāvētu nozares dalībnieku intereses ES politikas veidošanā – galvenokārt, lai atbalstītu un veicinātu efektīvāku biznesa un normatīvo vidi Eiropas dzelzceļa operatoriem (pārvaldītājiem) un dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumiem (infrastrukturā pārvaldītājiem). Organizāciju dalībnieki regulāri tiek informēti par galvenajām norisēm, dokumentāciju un jaunām regulām, kas ļauj paredzēt tiesiskās un tehniskās izmaiņas nozarē. Dalība organizācijās dod iespēju šos jauninājumus savlaicīgi plānot un integrēt biznesa vadības procesos.

LDz dalība Eiropas un vispasaules starptautiskajās organizācijās dod iespēju iesaistīties ES dzelzceļa nozares politikas apspriešanā, paužot savu pozīciju atbilstoši uzņēmuma un Latvijas transporta nozares interesēm, rodot arī jaunas attīstības iespējas. Tā ir iespēja gūt vienotu pieeju un izpratni par direktīvu un standartu pielāgošanu harmonizācijas procesā starp dzelzceļiem. Ņemot vērā, ka LDz ir iesaistījies arī savienojumos starp Ķīnu un Eiropu, svarīgs darba kārtības jautājums ir savstarpējā izmantojamība (interoperability).

Šo gadu laikā, darbojoties organizācijās, ir iegūti daudz kontaktu ar citiem dzelzceļiem un organizācijām, kas LDz dod iespēju uzstāties starptautiskajos pasākumos, veicinot uzņēmuma un Latvijas atpazīstamību. Tādējādi lielie starptautiskie tirgus dalībnieki ir iepazīstināti ar Latvijas dzelzceļa sistēmu, galvenajiem savienojumiem un nākotnes iecerēm. Ģenerālajās asamblejās piedalās nozares uzņēmumi no visas pasaules, kas ir iespēja satikt daudzus esošos un potenciālos sadarbības partnerus.

Dzelzceļu pārvadājumu tiesisko regulējumu starptautiskajā līmenī nosaka Starptautiskā dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācija OTIF, kas uztur "Konvenciju par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem" (COTIF) (pieņemta 1980.gada 9.maijā, Latvijā šī konvencija ir spēkā no 2000.gada 1.septembra).



Starptautiskā dzelzceļa transporta komiteja (CIT) dibināta 1902.gadā, un tās locekli ir Eiropas un Magriba valstu dzelzceļu uzņēmumi un kuģniecības kompānijas. CIT nodrošina Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF), Vienveida noteikumu attiecībā uz kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgumu (CIM), un Vienveida noteikumu attiecībā uz pasažieru un bagāžas starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgumu (CIV) noteikumu un vienotu piemērošanu un praktisko realizāciju – izstrādā tiesiskos pamatus līgumiem, kuri regulē attiecības starp klientiem un pārvadātājiem, kā arī savstarpējas attiecības starp pārvadātājiem.



CER – Eiropas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju kopiena pārstāv savu biedru intereses ES politikas veidošanā, lai atbalstītu un veicinātu efektīvāku uzņēmējdarbības un normatīvo vidi nozarē. Organizācijā ir vairāk nekā 70 biedru un partneru.

Organizācijas pārziņā ir vides jautājumi un infrastruktūras, muitas, juridisko jautājumi, pasažieru un kravu pārvadājumi, aplikācijas TAF TSI izstrāde (aplikācija nodrošina standartizētu informācijas apmaiņu reālā laikā starp pārvadājumu procesā iesaistītiem dzelzceļa uzņēmumiem, piemēram, par kavējumiem, atceltiem reisiem un nokavētiem savienojumiem), kā arī personāla vadības jautājumi.

Galvenie darba kārtības jautājumi ir Ceturtās dzelzceļa pakotnes Tehniskā pīlāra ieviešana, Eiropas dzelzceļu sadarbība biļešu sistēmas un datu apmaiņas jomā, inovācijas un digitalizācijas attīstība, tostarp signalizācijas sistēmu un automātiski vadāmu vilcienu jomā, intermodalitātes nosacījumu uzlabošana.



UIC ir senākā un tradīcijām bagātākā Starptautiskā dzelzceļu organizācija, kura izveidota, reaģējot uz ģeopolitiskajām izmaiņām pēc Pirmā pasaules kara. Tā dibināta 1922.gadā un jau tās darbības pirmsākumos par pilntiesīgu šīs organizācijas locekli kļuva arī Latvijas Dzelzceļu virsvalde. LDz atjaunoja Latvijas pārstāvniecību UIC organizācijā 1992.gadā.

UIC koordinē sadarbību aktuālajos jautājumos starp dzelzceļiem pasaules līmenī, veicinot dzelzceļu sistēmu saskaņotu darbību. Organizācija apvieno 194 biedrus no visas pasaules. UIC izstrādā standartus un veicina inovāciju attīstību dzelzceļā. UIC darba programmas galvenie jautājumi ir Eiropas dzelzceļu tīkla koridoru attīstība, Eiropas – Āzijas transporta koridora attīstība, finansējums infrastruktūras attīstībai, dzelzceļu digitalizācija un ērta, savienota mobilitāte. Organizācijā turpinās darbs pie vienotu standartu izstrādes, pētniecības un ilgtspējīgas attīstības programmām, kā arī drošības jautājumiem.



COLPOFER – Starptautiskā dzelzceļu policijas un drošības dienestu sadarbības organizācija apvieno dzelzceļa uzņēmumu un dzelzceļa policijas spēkus, lai veidotu kopīgu pieeju drošībai Eiropas dzelzceļu sistēmā.

Organizācijas kopīgais uzdevums ir aizsargāt cilvēkus, īpašumus un aktīvus dzelzceļa teritorijā no graujošām un noziedzīgām darbībām. LDz eksperti šajā organizācijā piedalās darba grupās "Aizsardzība pret terorisma aktivitātēm" un "Kiberdrošība", kurās tiek risināti jautājumi par rīcību terora akta vai draudu gadījumos, kā arī risināti ar IT drošību saistīti jautājumi.



RailNetEurope (RNE). Sadarbība RNE ietvaros ļauj kopīgi izstrādāt saskaņotus ES dzelzceļa koridoru pārvaldības procesus un instrumentus (IT sistēmas) gan kravu pārvadātājiem, gan infrastruktūras pārvaldītājiem, gan jaudas sadales uzņēmumiem.

RNE tika izveidota 2004.gadā, lai palīdzētu risināt izaicinājumus, ar kurām saskaras starptautiskā dzelzceļa nozare: sniegtu atbalstu saistībā ar atbilstību Eiropas tiesiskajam regulējumam, t.i., izstrādātu saskaņotus starptautiskos biznesa procesus, veidnes, rokasgrāmatas, vadlīnijas un sistēmas.



Ziemeļjūras – Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridors (RFC8). Izveidots 2015.gadā, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2010.gada 22.septembra Regulu Nr.913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem.

Satiksmes ministrija un koncerna sabiedrību pārstāvji šobrīd piedalās NSB RFC valdes, apsaimniekotājvaldes un darba grupu darbībā.

Informācijas koordinācijai un viedokļu sagatavošanai LDz pārstāvībai RFC8 darba grupās un institūcijās ir izveidota uzņēmuma iekšējā darba grupa.

PRIME

Platform of Rail Infrastructure
Managers in Europe

PRIME, Eiropas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju sadarbības platforma (Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe) ir Eiropas Komisijas 2013.gadā izveidota sadarbības organizācija, kuras mērķis ir apvienot galvenos ES dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus (uzņēmumus), lai apspriestu, saskaņotu, izstrādātu un pieņemtu lēmumus ES vienotas dzelzceļa telpas un dzelzceļa nozares attīstībai, tādējādi Eiropas Komisijai nodrošinot kvalitatīvāku lēmumu pieņemšanu, ievērojot dalībvalstu intereses un atvieglojot direktīvu ieviešanu dzelzceļa nozarē.

Organizācijas darbības sfērā ir digitalizācijas (IT) jautājumi, dzelzceļa finansējums, infrastruktūras maksa, KPI&BEncxhmarking, juridiskie jautājumi, kā arī dzelzceļa drošības jautājumi.



CSŽT jeb Sadraudzības dalībvalstu dzelzceļa transporta padome (Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества) ir NVS starpvalstu institūcija, kas koordinē dzelzceļa transporta darbību starpvalstu līmenī apvienojot 18 valstu dzelzceļa administrācijas.

Latvijas dzelzceļa infrastruktūra ir vienota 1520 mm sliežu ceļu platumā ar CSŽT dalībvalstīm un darbs ar vilcieniem un vagoniem starptautiskajā kravu un pasažieru satiksmē austrumu virzienā tiek veikts, pamatojoties uz CSŽT

izstrādātajiem dokumentiem, instrukcijām un elektroniskām sistēmām. Padomes ietvaros tiek saskaņoti kravu pārvadājumu apjomi, kravas un starptautisko pasažieru vilcienu kustību grafiki, infrastruktūras posmu caurlaides spējas.



KSTP (Koordinācijas Trans Sibīrijas pārvadājumu padome ir organizācija), kura sekmē un attīsta pārvadājumus virzienā Eiropa – Āzija – Eiropa, pulcējot kravu nosūtītājus, terminālu pārstāvjus, pārvadātājus un pārējos pārvadājuma procesā iesaistītos, lai veicinātu dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma pieaugumu minētāja virzienā. KSTP sastāvā ir 120 biedri no 24 valstīm.



OSŽD (Dzelzceļu sadarbības organizācija) ir dibināta 1950.gadā, lai sakārtotu starptautisko pārvadājumu tiesisko regulējumu un ekonomiskos aspektus. Organizācijas vadošā struktūras sastāvā ir dalībvalstu satiksmes ministrijas, savukārt izpildinstitūcijas – dalībvalstu dzelzceļa nacionālie uzņēmumi. Kopā organizācijā ir pārstāvētas 29 dalībvalstis.

OSŽD nodrošina Starptautisko transporta tiesību (MTP) pilnveidošanu, starptautisko pasažieru satiksmes nolīguma (SMPS) aktualizēšanu, papildina vienošanos par starptautisko dzelzceļa kravu satiksmi (SMGS) un citiem tiesību dokumentiem, kas saistīti ar starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem;

Organizācija arī sekmē dzelzceļa satiksmes attīstību starp Eiropu un Āziju, ieskaitot kombinētos pārvadājumus, sekmē saskaņotas transporta politikas veidošana starptautisko dzelzceļa pārvadājumu jomā, izstrādā dzelzceļa transporta darbības stratēģijas un nodrošina dzelzceļa transporta lobiju konkurencē ar citiem transporta veidiem.

Ētika un profesionālā godprātība

LDZ TIECAS UZLABOT SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS RĀDĪTĀJUS, VIENLAIKUS PILNVEIDOJOT UZŅĒMUMA KORPORATĪVO PĀRVALDĪBU, JO LABAS PĀRVALDĪBAS PRINCIPU INTEGRĒŠANA UN RŪPĪGA IEVĒROŠANA IKDIENAS PROCESOS NOZĪMĒ ATKLĀTĪBU UN SKAIDRU PIENĀKUMU UN ATBILDĪBAS SADALI, BIZNESA ĒTIKAS PRINCIPU IEVĒROŠANU, NO KORUPCIJAS RISKIEM BRĪVU BIZNESA VIDĪ, KAS IR BŪTISKI GAN UZŅĒMUMA REPUTĀCIJAI, GAN BIZNESA VĒRTĪBAS PALIELINĀŠANAI. TO, KĀ TIEK IEVĒROTI LABAS PĀRVALDĪBAS PRINCIPI, NOVĒRTĒ ARĪ TREŠĀS PUSES, KAM IR BŪTISKI, KA UZŅĒMUMS IR ATBILDĪGS NE TIKAI PAR FINANŠU RĀDĪTĀJIEM, BET ARĪ PAR VIDES AIZSARDZĪBAS, ILGTSPĒJAS UN SOCIĀLĀS ATBILDĪBAS PRINCIPU IEVĒROŠANU SAVĀ DARBĪBĀ.

102-16
102-17

Lai veicinātu korporatīvās pārvaldības kultūras attīstību Latvijas kapitālsabiedrībās, LR Tieslietu ministrijas izveidota Korporatīvās pārvaldības konsultatīvā padome 2020. gadā ir izstrādājusi [Korporatīvās pārvaldības kodeksu](#) (labas korporatīvās pārvaldības ieteikumi uzņēmumiem Latvijā) kurā, ņemot vērā Latvijas Republikas normatīvajos aktos uzņēmumiem izvirzītās prasības, kā arī Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) ieteikumus uzņēmumu korporatīvajai pārvaldībai definēti 17 principi. Kodeksā noteiktie principi ir paredzēti normatīvajos aktos noteiktās kārtības papildināšanai, sniedzot stabilas, bet elastīgas norādes uzņēmumam piemērotākās korporatīvās pārvaldības modeļa izstrādē. Šim kodeksam un tajā iekļautajiem principiem atbilst arī LDz darbība:

- Uzņēmumam ir izveidota aktuāla stratēģija, kurā noteikti uzņēmuma mērķi un virzība uz ilgtermiņa vērtības pieaugumu;
- Uzņēmumam ir izstrādāts iekšējās kultūras un ētiskas uzvedības kodekss, kas uzņēmuma vadībai un darbiniekiem kalpo kā uzvedības standarts;
- Uzņēmuma iekšējās kontroles sistēmu pārbauga padome;
- Uzņēmums identificē, novērtē un uzrauga ar tā darbību saistītos riskus;
- Uzņēmumā ir izveidota iekšējā audita struktūrvienība;
- Uzņēmumam ir neatkarīgs ārējais revidents;
- Uzņēmums nodrošina caurskatāmu padomes locekļu ievēlēšanas un atsaukšanas kārtību;

- Padomes locekļiem kopā ir atbilstoša pieredze un kompetence;
- Uzņēmuma padomē ir neatkarīgi padomes locekļi;
- Uzņēmumā ir ieviesta atalgojuma politika;
- Uzņēmumā ir noteikta un saprotama padomes darba organizācija;
- Padome pieņem informētus un izsvērtus lēmumus; Komiteja sagatavo priekšlikumus lēmumu pieņemšanai padomē;
- Valdes un padomes locekļi skaidri apzinās interešu konflikta izpausmes un ir informēti par nepieciešamo rīcību interešu konflikta gadījumā;
- Uzņēmums savlaicīgi nodrošina akcionāru ar informāciju par akcionāru sapulces norisi, sniedzot visu nepieciešamo informāciju lēmumu pieņemšanai;
- Uzņēmums veicina efektīvu akcionāra iesaisti lēmumu pieņemšanā;
- Uzņēmuma dividenžu politika tiek īstenota ievērojot Latvijas Republikas normatīvajos aktos noteikto un ir saskaņota ar akcionāru;
- Uzņēmums regulāri un laikus informē akcionāru un citas ieinteresētās personas par uzņēmuma saimniecisko darbību, finanšu rezultātiem, pārvaldību un citiem aktuāliem jautājumiem.

LDz 2020.gadā ir apzinājis esošo korporatīvās pārvaldības praksi un izveidojis darba grupu, nepieciešamo korporatīvās pārvaldības prakses uzlabojumu ieviešanai 2021.gadā, ņemot vērā OECD vadlīnijas un Korporatīvās pārvaldības kodeksu. Uzņēmumā sāka vairāku politiku pārskatīšana un aktualizēšana, tostarp plānots aktualizēt darbinieku Ētikas kodeksu, kura līdzšinējā redakcija bija spēkā kopš 2014.gada decembra un LDz koncerna Krāpšanas novēršanas politiku, kas ir spēkā kopš 2016.gada marta.

Būtiskākās politikas labas korporatīvās pārvaldības īstenošanai

Risku pārvaldība

Uzņēmuma labai pārvaldībai un turpmākās attīstības nodrošināšanai ir nepieciešams identificēt ar darbību saistītos riskus, tos laikus pamanīt un novērst vai minimizēt. Risku pārvaldība ir nepārtraukts un regulārs stratēģiskas nozīmes process, kas tiek plānots un pilnveidots atbilstoši koncerna valdošā uzņēmuma, kā arī atkarīgo sabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijai. LDz koncernā, tostarp arī valdošajā uzņēmumā, kopš 2019.gada spēkā ir Risku vadības politika. 2020.gadā risku pārvaldības procesi, tajā skaitā risku ziņošana, tika nodrošināta koncerna valdošajā sabiedrībā VAS "Latvijas dzelzceļš" un līdz 2020.gada beigām tika pabeigta risku pārvaldības procesu ieviešana atkarīgajās sabiedrībās.

Politikā noteikts, ka risku vadība koncernā ir balstīta uz trīs aizsardzības līniju principu: primārā risku vadība (to veic risku īpašnieki jeb struktūras un darbinieki, kuru tiešā pārraudzībā ir attiecīgā riska iespējamā iestāšanās); risku vadības procesa uzraudzība, kuru veic risku vadītājs un konkrētu riska grupu uzraugi, kuriem šo pienākumu nosaka ārējais normatīvais regulējums; neatkarīgas pārliecības sniegšana par risku vadības norisi un efektivitāti, ko sniedz LDz iekšējā audita daļa, kas ir tieši pakļauta Padomei. 2020.gadā tika izveidota Padomes audita komiteja, starp kuras uzdevumiem ir LDz iekšējās kontroles un riska pārvaldības sistēmu, darbības atbilstības kontroles un iekšējā audita darbības efektivitātes pārraudzība.

Efektīvai risku vadības nodrošināšanai LDz koncernā ir definēti atbildības līmeņi gan politikas pārraudzības, gan tās ikdienas īstenošanas jomā. Saskaņā ar Risku vadības politikas dokumentu, VAS "Latvijas dzelzceļš" padome uzrauga risku vadības procesa izveidi un darbību VAS "Latvijas dzelzceļš" un koncernā kopumā, kā arī regulāri izskata valdes sniegtos ziņojumus par risku pārvaldību un to mazināšanas pasākumu plāna īstenošanu. Tikmēr

katras koncerna atkarīgās sabiedrības valde ir atbildīga par risku vadības procesa ieviešanu un sekmīgu darbību savā uzņēmumā, bet katrā uzņēmumā nozīmētie risku vadītāji realizē tās praktisko ieviešanu un sadarbību ar risku uzraugiem un risku īpašniekiem to atbildības jomās. Kopējo risku vadības struktūru un norisi koordinē risku un risku pārvaldības procesu vadītājs, kura pārraudzībā ir politikas un tās grozījumu izstrāde, ziņojumu sniegšana valdei, atbalsts koncerna atkarīgajām sabiedrībām, apmācību organizēšana risku vadības jomā.

Koncerna darbības riski tiek iedalīti risku kategorijās, apvienojot līdzīgus vai radniecīgus riskus pēc potenciālajām sekām:

- Drošības riski, tai skaitā satiksmes drošības, infrastruktūras drošības, IT drošības u.c. riski;
- Operatīvās darbības riski, tai skaitā infrastruktūras uzturēšanas un ekspluatācijas, ražošanas procesu nodrošināšanas, ritošā sastāva ekspluatācijas, pakalpojumu sniegšanas procesa u.c. riski;
- Finanšu riski, tai skaitā nodokļu, finanšu stabilitātes nodrošināšanas, budžeta plānošanas un kontroles, kredītpējas, darījumu slēgšanas un kontroles u.c. riski;
- Tiesiskie riski, tai skaitā juridiskie, atbilstības, iepirkumu, korupcijas un interešu konflikta, fizisko personu datu aizsardzības u.c. riski;
- Stratēģiskie riski, tai skaitā stratēģiskās plānošanas, investīciju projektu īstenošanas, reputācijas, jaunu attīstības virzienu plānošanas un ieviešanas u.c. riski.

Vienlaikus ir definētas jomas, kurās risku iestāšanās nav pieņemama, tajā skaitā jebkuri riski, kas apdraud darbinieku veselību un dzīvību, dzelzceļa satiksmes drošību, kritiskās infrastruktūras drošību, var radīt IT drošības incidentus, vai kuru cēlonis ir prettiesiska rīcība ar koncerna atkarīgo sabiedrību aktīviem un finanšu resursiem, tāpēc LDz koncerns uztur un pastāvīgi pilnveido spēcīgus kontroles mehānismus, lai minimizētu iespējamo riska iestāšanos.

Kopējo risku līmeni 2020.gadā galvenokārt ietekmēja ārējās vides apstākļi, tostarp, krass fosilo izejvielu pieprasījuma samazinājums un Krievijas īstenotā politika pārvadājumiem izmantot savas ostas. Savukārt pasažieru pārvadājumu apjoma samazinājuma cēlonis ir COVID - 19 izplatības ierobežošanai noteiktie pasažieru mobilitātes ierobežojumi. Līdz ar to, LDz pārskata gadā bija kritiski un augsti stratēģijas un finanšu riski, bet pārējās risku kategorijās risku līmenis kopumā ir vidējs un zems.

Ņemot vērā VAS "Latvijas dzelzceļš" ārējās un iekšējās vides izmaiņas, 2020.gadā veikta identificēto risku analīze un pārskatīšana, precizējot vai papildinot ar jauniem aspektiem, kā arī tika identificēti jauni riski. Tāpat LDz strukturālo pārmaiņu dēļ 2020.gadā analizēta darbinieku skaita samazināšanas un tehnoloģisko izmaiņu ietekme uz operatīvās darbības nodrošināšanu un identificēti riski infrastruktūras uzturēšanas pamatdarbības jomās.

Veicinot labu risku pārvaldību uzņēmumā, 2021.gadā plānots apkopot priekšlikumus nepieciešamajām politikas izmaiņām, kas varētu būt ieviestas 2022.gadā, tāpat saskaņā ar LDz koncerna risku vadības politiku, atkarībā no risku novērtējuma rezultātiem un definētās risku apetītes, 2021.gadā tiks pārskatīta esošo risku mazināšanas un kontroles pasākumu efektivitāte un rosinātas nepieciešamās izmaiņas. Būtiski ir veicināt arī pašu uzņēmuma darbinieku zināšanu līmeni par risku vadību, tāpēc 2021.gadā risku vadītājiem un risku īpašniekiem, kā arī darbiniekiem ir plānotas apmācības.

"Latvijas dzelzceļš" koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību pārvaldes politika

Ņemot vērā, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" ir LDz koncerna valdošais uzņēmums, 2020.gadā ir izstrādāta un apstiprināta LDz koncerna atkarīgo meitas sabiedrību pārvaldes politika. Tās mērķis ir noteikt koncerna atkarīgo sabiedrību efektīvas pārvaldes principus un pārvaldības instrumentus, lai nodrošinātu atbilstošu vidi valdošā uzņēmuma un atkarīgo sabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģiju izpildei, sabalansējot VAS "Latvijas dzelzceļš" un tā atkarīgo sabiedrību komercdarbības mērķus, sekmējot valdošā uzņēmuma un meitas sabiedrību konkurētspēju un izpildot Latvijas Republikas tiesību aktu prasības.

“Latvijas dzelzceļš” koncerna starptautisko attiecību politika

LDz darbojas starptautiskajos pārvadājumu koridoros un tam ir plašs starptautisko sadarbības partneru loks organizāciju, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, kā arī uzņēmumu vidū. Tāpēc liela nozīme ir tam, lai kvalitatīvi tiktu īstenota uzņēmuma interešu pārstāvēniecība starptautiskā līmenī. Šim nolūkam 2020.gada sākumā apstiprināta LDz koncerna starptautisko attiecību politika.

Politikas mērķis ir nodrošināt atbalstu koncerna komercdarbības mērķu sasniegšanai sadarbībā ar starptautiskajām organizācijām un sadarbības partneriem, kā arī veicināt Koncerna starptautisko atpazīstamību un pozitīvu starptautisko reputāciju.

Iekšējais audits

Viena no LDz struktūrām ir Iekšējā audita daļa, kas ir funkcionāli pakļauta LDz Padomei, bet administratīvi – LDz valdes priekšsēdētājam. Ik gadu LDz valde apstiprina Iekšējā audita darba plānu, un struktūras darbinieki sistemātiski pārbauda un novērtē LDz izveidoto funkciju un tām atbilstošo procesu Iekšējās kontroles sistēmas kvalitāti, efektivitāti un atbilstību tiesību aktos noteiktajām prasībām un izvirzītajiem stratēģiskajiem un operacionālajiem mērķiem. Darba plāns tiek saskaņots LDz padomē un akcionāru sapulcē.

Audita daļas darbinieki 2020.gadā ir veikuši 16 auditus, tostarp 12 LDz kopējo sistēmu auditus un 4 Iekšējās kontroles sistēmu auditus uzņēmuma struktūrvienībās un koncerna atkarīgajās sabiedrībās. Neplānoti auditu 2020.gadā netika veikti, kā arī saistībā ar struktūras reorganizāciju atcelts Informācijas tehnoloģiju centra audits.

Pēc auditu veikšanas darbinieki katrai auditējamai struktūrai sagatavo konkrētus ieteikumus procesu uzlabošanai, un 2021.gadā kopumā sniegts 71 ieteikums, 29 no tiem definēti kā zemas prioritātes ieteikumi, 38 piešķirta vidēja prioritāte, bet 4 ieteikumiem – augsta prioritāte.

Saskaņā ar apstiprināto Iekšējā audita plānu, 2021.gadā ir paredzēti gan plānotie 18 tematiskie auditu, kā arī tematiski ārpus plāna auditu saskaņā ar LDz valdes vai padomes norādījumiem, tāpat Iekšējā audita daļa vērtēs, kādi ir pēc audita sniegto ieteikumu ieviešanas rezultāti.

Lai pilnveidotu Iekšējā audita daļas darbu, 2020.gadā tika piesaistīta neatkarīga ārējā auditoru kompānija, kam uzticēts veikt struktūras ārējo novērtējumu, sagatavojot objektīvu un neatkarīgu novērtējumu par Iekšējā audita darbības atbilstību Iekšējo auditoru institūta Starptautiskajiem Iekšējā audita profesionālās prakses standartiem, Ētikas kodeksam un visām spēkā esošo Latvijas normatīvo aktu prasībām attiecībā uz Iekšējā audita darbību. Šāds novērtējums tiek veikts reizi piecos gados, kas ir labas korporatīvās pārvaldības prakse un ir pamats lēmumu pieņemšanai par Iekšējā audita darbības pilnveidošanu. Tāpat struktūras efektivitātes veicināšanai 2020.gadā nodrošināta darbinieku dalība Iekšējo auditoru institūta un Satiksmes ministrijas rīkotajos semināros un diskusijās un iespēju robežās šāda prakse tiek turpināta arī 2021.gadā.

Iekšējā audita ieteikumu skaits 2020.gadā

Ieteikumu prioritāte	Kopā	Ieviesti	Nav ieviesti (nav aktuāli)	Nav ieviesti (ieviešanas termiņš pagarināts)	Nav iestāties ieviešanas termiņš
Augsta	4		-		
Vidēja	38		-		
Zema	29		-		
Kopā	71		-		

Domājot par ētisku rīcību saskarsmē ar biznesa partneriem un nolūkā nodrošināt arī viņu ētisku rīcību attiecībā pret LDz, kopš 2017.gada spēkā ir [Sadarbības partneru biznesa ētika](#). Dokumenta mērķis ir sekmēt labas pārvaldības un sociāli atbildīgas uzņēmējdarbības prakses ievērošanu Latvijā, un šie pamatprincipi ir saistoši ikvienam koncerna uzņēmumu sadarbības partnerim.

Caurskatāmu līgumu saskaņošanu, korespondences organizēšanu, personāla jautājumu kārtošanu, kā arī struktūrvienību savstarpējo jautājumu risināšanu uzņēmumā nodrošina **Dokumentu pārvaldības sistēma (DPS)**. Sistēmā darbiniekiem ir iespējams izsekot dokumentu iekšējās aprites statusam, kā arī noskaidrot dokumentu virzībā iesaistītos atbildīgos darbiniekus. Par dažādu dokumentu saņemšanu un reģistrēšanu ir atbildīga Kanceleja, un 2020.gadā tā ir saņēmusi 11 480 dokumentus, tostarp 3131 no tiem bija parakstīts ar drošu elektronisko parakstu, savukārt oficiālās elektroniskās adreses sistēmā ir saņemti 1202 dokumenti. Kancelejas darbinieki reģistrējuši arī 9536 nosūtītus dokumentus. Salīdzinot ar 2019.gada dokumentu apjomu, 2020.gadā tas par 5–10% samazinājies.

Dokumentu glabāšanu, aprakstīšanu, uzskaiti un pieejamību nodrošina LDz arhīvs. Tas 2020.gadā glabāšanā pieņēmis 342 personālsastāva dokumentus un pastāvīgi glabājamus dokumentus, 900 īslaicīgi glabājamus dokumentus. No darbiniekiem saņemti 197 pieprasījumi, tostarp par informācijas sagatavošanu, kopēšanu, skenēšanu un lietu izsniegšanu, kā arī sagatavotas un izsniegtas 220 izziņas.

Pamatojoties uz Arhīvu likumu, sākot ar 2020.gadu tika ieviesta LDz ģenerāldirekcijas un struktūrvienību kopīga Lietu nomenklatūra. Tīkmēr pastāvīgā valsts glabāšanā Latvijas Nacionālajā arhīvā nodotas 919 lietas par 2003. un 2004.gadu, bet ar Latvijas Nacionālo arhīvu saskaņots akts par 3670 lietu iznīcināšanu. Tāpat saskaņota glabāšanas termiņa pagarināšana par 10 gadiem tiem 1991. – 2003.gada dokumentiem, kas ikdienā nepieciešami Dzelzceļa vēstures muzejam.

LDz speciālisti ir aprakstījuši koncerna 2015.gada ilgstoši un patstāvīgi glabājamus dokumentus un ar Latvijas Nacionālo arhīvu saskaņojuši 2015.gada LDz uzziņu sistēmu (vairāklīmeņu arhīviskā apraksta shēma, arhīviskais apraksts, uzskaites saraksti).



PĀRVALDĪBA

03

102-18
102-20
102-22
102-23
102-24
102-45
LDZ-1

Pārvaldības struktūra Padome

LDz ir valsts kapitālsabiedrība, kuras 100% kapitāla daļu pieder valstij, un to turētājs ir Satiksmes ministrija.

Kopš 2016.gada uzņēmuma darbību uzrauga LDz padome, kas līdz 2021.gada 9.februārim darbojās piecu cilvēku sastāvā. Padomes priekšsēdētājs kopš 2018.gada 2.februāra ir Jānis Lange, kurš vienlaikus ir VAS "Latvijas valsts ceļi" valdes priekšsēdētājs.

Padomes sastāvs līdz 2021.gada 9.februārim:

- Jānis Lange – padomes priekšsēdētājs
- Andris Maldups – padomes loceklis
- Aigars Laizāns – neatkarīgais loceklis (amatā no 22.07.2016. līdz 31.01.2021.)
- Reinis Ceplis – neatkarīgais loceklis
- Andris Liepiņš – neatkarīgais loceklis

Padomes locekļu amata termiņš ir pieci gadi.

Padomes locekļu atlīdzība līdz 2020.gada 7.februārim tika noteikta saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma un Ministru kabineta 2015. gada 22.decembra noteikumu Nr.791 "Noteikumi par publiskas personas kapitālsabiedrību un publiski privāto kapitālsabiedrību valdes un padomes locekļu skaitu atbilstoši kapitālsabiedrības lielumu raksturojošiem rādītājiem, valdes un padomes locekļu mēneša atlīdzības maksimālo apmēru" prasībām. No 2020.gada 7.februāra šos noteikumus aizstāj 2020.gada 4.februārī pieņemtie Ministru kabineta noteikumi Nr. 63 "Noteikumi par publiskas personas kapitālsabiedrību un publiski privāto kapitālsabiedrību valdes un padomes locekļu skaitu, kā arī valdes un padomes locekļu mēneša atlīdzības maksimālo apmēru".

Padomes locekļu atalgojums:

Padomes locekļu atlīdzību nosaka saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma un Ministru kabineta 2020.gada 4.februāra noteikumu Nr. 63 "Noteikumi par publiskas personas kapitālsabiedrību un publiski privāto kapitālsabiedrību valdes un padomes locekļu skaitu, kā arī valdes un padomes locekļu mēneša atlīdzības maksimālo apmēru" prasībām.

2020.gadā padomes locekļiem kopumā izmaksātais atalgojums: 167 357 eiro (tajā skaitā valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas).

**JĀNIS LANGE**

VAS "Latvijas dzelzceļš"
padomes priekšsēdētājs
pilnvaru termiņš
02. 02. 2018. – 01. 02. 2023.

Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultātē ieguvis maģistra grādu ekonomikā un vadībizinātnē. Latvijas Lauksaimniecības Universitātes Ekonomikas fakultātē ieguvis bakalaura grādu ekonomikā.

Kopš 2013.gada ir VAS "Latvijas Valsts ceļi" valdes priekšsēdētājs, no 2008. līdz 2013. gadam pildījis uzņēmuma valdes locekļa pienākumus, bet 2008.gadā vadījis tā Jelgavas nodaļu.

No 2004. līdz 2007.gadam bijis Jelgavas pilsētas pašvaldības aģentūras "Pilsētsaimniecība" direktora vietnieks projektu realizācijas jautājumos.

**ANDRIS MALDUPS**

VAS "Latvijas dzelzceļš"
padomes loceklis
pilnvaru termiņš
02. 02. 2018. – 01. 02. 2023.

Ieguvis maģistra grādu inženierzinātnēs Latvijas Lauksaimniecības universitātē, starptautisko attiecību vadītāja specialitāti Latvijas Universitātes Starptautisko attiecību institūtā, kā arī maģistra grādu biznesa vadībā (MBA), absolvējot RTU Rīgas Biznesa skolu.

Kopš 1997.gada Andris Maldups Satiksmes ministrijā strādā ar Latvijas tranzīta nozares attīstības jautājumiem. Tie ietver tranzīta un loģistikas konkurētspējas veicināšanu, ieskaitot ostu, dzelzceļa, autotransporta un cauruļvadu transporta attīstību. Pēdējos gados galvenā uzmanība pievērsta pievienotās vērtības pakalpojumu attīstībai loģistikas nozarē, jo īpaši konteinerkravu apjomu palielināšanā, Eirāzijas pārvadājumos, ostu un noliktavu pakalpojumu attīstībā, kā arī industriālu projektu sekmēšanā Latvijas brīvēstās un Speciālajās ekonomiskajās zonās.



ANDRIS LIEPIŅŠ

VAS "Latvijas dzelzceļš"
padomes loceklis

pilnvaru termiņš
07.06.2019. – 06.06.2024.
neatkarīgais padomes loceklis

Absolvējis Rīgas Tehniskās universitātes Rīgas Biznesa skolu, iegūstot maģistra grādu biznesa vadībā, kā arī Kolumbijas Universitāti (ASV), iegūstot maģistra grādu starptautiskajās attiecībās, pirms tam Latvijas Universitātē ieguvis maģistra grādu sabiedrības vadībā un bakalaura diplomu ekonomikā.

Bijis AS "Latvenergo" padomes priekšsēdētāja vietnieks, audita komitejas un cilvēkresursu komitejas loceklis, VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga" valdes priekšsēdētājs, AS "Air Baltic Corporation" padomes priekšsēdētājs, no 2001. – 2014. gadam – Ekonomikas ministrijas valsts sekretāra vietnieks.



REINIS CEPLIS

VAS "Latvijas dzelzceļš"
padomes loceklis

pilnvaru termiņš
07.06.2019. – 06.06.2024.
neatkarīgais padomes loceklis

Absolvējis Latvijas Universitātes Ekonomikas fakultāti, iegūstot bakalaura grādu ekonomikā, kā arī ASV ieguvis sertificēta finanšu analītiķa grādu (CFA institūtā).

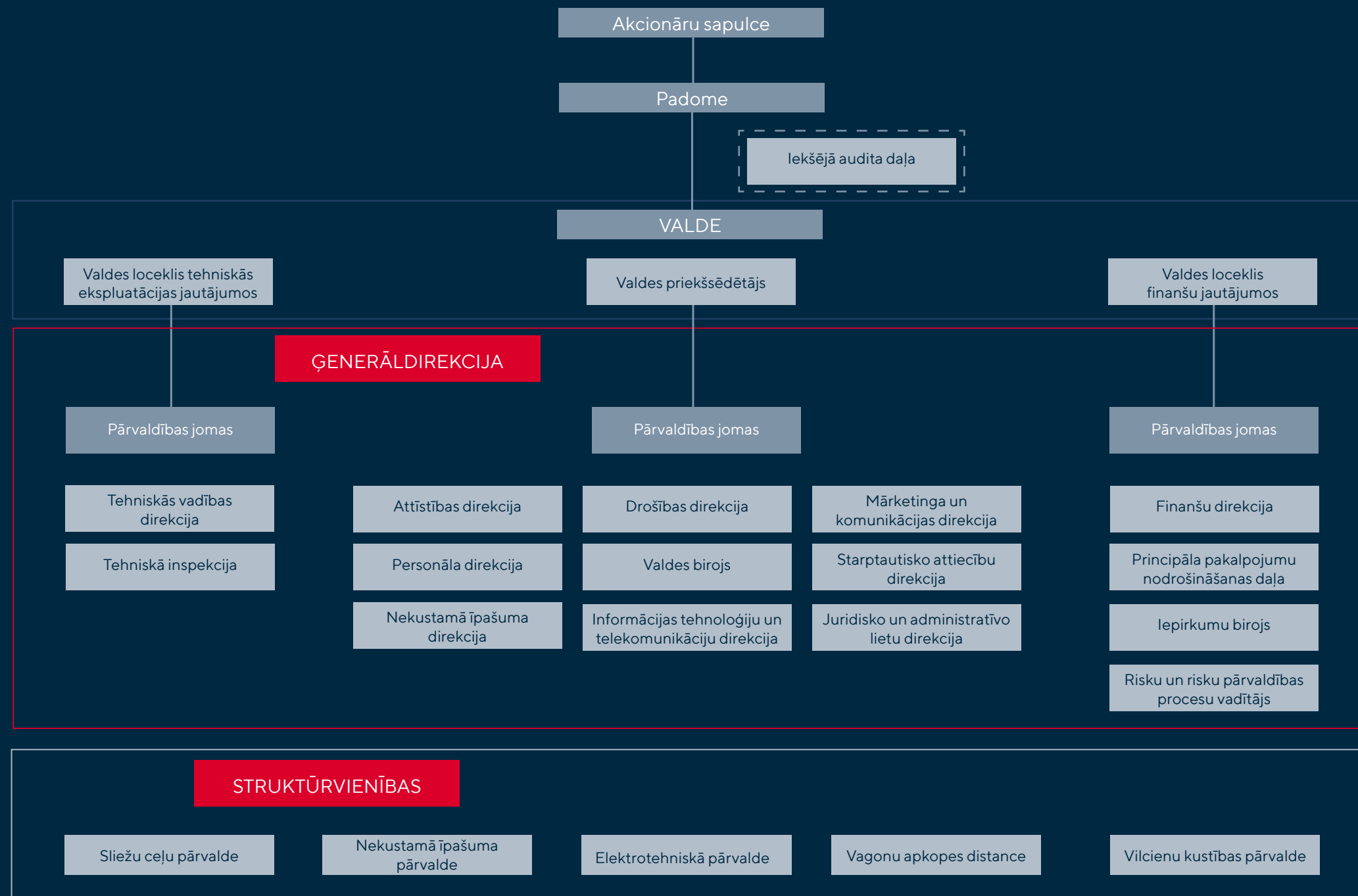
R. Ceplis ir auditoriātkompānijas "Baker Tilly Baltics" padomes priekšsēdētājs un ģimenes veselības centra "Stārķa Ligzda" valdes loceklis, kā arī SIA "Good Health" valdes priekšsēdētājs un SIA "Respectful Consulting" veselības aprūpes produktu attīstības vadītājs.

Bijis Somijas publiskās AS "Lassila & Tikanoja PLC" Latvijas meitas uzņēmuma SIA "L&T" vadītājs, AS "A.C.B." finanšu direktors, investīciju bankas "SUPREMA" korporatīvo finanšu speciālists, investīciju bankas "Trasta komercbanka" korporatīvo finanšu speciālists, kā arī Rīgas Fondu biržas Listinga departamenta vadītājs.

VAS "Latvijas dzelzceļš"

organizatoriskās struktūras shēma

2020.gada 28.novembrī



Valde



MĀRIS KLEINBERGS

VAS "Latvijas dzelzceļš"
valdes priekšsēdētājs
pilnvaru termiņš
13. 03. 2020. - 12. 03. 2025.

Atbildības joma: korporatīvā pārvaldība, personāla jautājumi, komunikācija, nekustamā īpašuma pārvaldīšana

VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētāja amatā kopš 12.08.2019. (laikā no 12.08.2019. līdz 12.03.2020. LDz padome M.Kleinbergu iecēla par valdes priekšsēdētāju uz laiku līdz jauna valdes priekšsēdētāja ievēlēšanai).

Pirms apstiprināšanas LDz valdes priekšsēdētāja amatā M. Kleinbergs veica valdes priekšsēdētāja un izpilddirektora pienākumus SIA "Schenker", pirms tam bija VAS "Latvijas Pasts" valdes priekšsēdētājs, direktors transporta un loģistikas uzņēmumā "Baltic Logistic Solutions", loģistikas direktors kompānijā "Avers centrs", Latvijas biroja vadītājs transporta un loģistikas firmā "Kuehne&Nagel Latvija".

M. Kleinbergs Rīgas Tehniskajā universitātē ir ieguvis izglītību inženierzinātnēs, savukārt valdes locekļa kompetence pilnveidota Baltijas Korporatīvās pārvaldības institūta organizētajā apmācībā uzņēmumu vadībai.



ĒRIKS ŠMUKSTS

VAS "Latvijas dzelzceļš"
valdes loceklis
amata pilnvaru termiņš
02. 12. 2017. - 01. 12. 2022.

Atbildības joma - tehniskās vadības jautājumi

Dzelzceļa jomā sāka strādāt 1983.gadā kā pārmijas posteņa dežurants, vēlāk strādājis Baltijas dzelzceļa Radvilišķu stacijā (Lietuvā) kā stacijas dežurants un manevru dispečers, bijis stacijas priekšnieka vietnieks. Tāpat bijis Gulbenes stacijas priekšnieks un Daugavpils stacijas priekšnieka vietnieks operatīvajos un komercjautājumos. Izglītību ieguvis Ļeņingradas dzelzceļa transporta inženieru institūtā, iepriekš absolvējis Daugavpils dzelzceļa transporta tehnikumu.

Vadījis VAS "Latvijas dzelzceļš" Kravu pārvadājumu pārvaldi, no 2007.gada līdz 2008.gadam bijis LDz meitas uzņēmuma SIA "LDZ CARGO" valdes priekšsēdētājs.

2017.gadā saņēmis LDz augstāko apbalvojumu "Par personīgu ieguldījumu dzelzceļa transporta nozarē".



VITA BALODE – ANDRŪSA

VAS "Latvijas dzelzceļš"
valdes locekle
pilnvaru termiņš
01.06.2020. – 31.05.2025.

Atbildības joma: finanšu un ekonomikas jautājumi, iepirkumi un risku vadība

Kopš 2009.gada V. Balode-Andrūsa strādāja Zviedrijas lidostu operatoru valsts akciju sabiedrībā "Swedavia AB", kur pēdējos sešus gadus veica ekonomikas direktores uzņēmuma komercdarbības un nekustamo īpašumu attīstības segmenta, mazumtirdzniecības un lidostu reklāmas biznesa segmenta, kā arī autostāvvietu un mobilitātes biznesa segmenta vadītājas pienākumus. Pirms tam sešus gadus strādāja "SAS Scandinavian Airlines", kur, pabeidzot uzņēmuma vadības praktikanču programmu, bija austrumu tirgus kravas aviopārvadājumu maršrutu vadītāja.

V. Balode-Andrūsa absolvējusi Stokholmas Ekonomikas augstskolu, iegūstot maģistra grādu ekonomikā, specializējoties ekonomikas analīzē un kontrolē. Vēlāk studēja arī augstskolas doktorantūrā, iegūstot licencētu grādu grāmatvedībā un vadības ekonomikā.

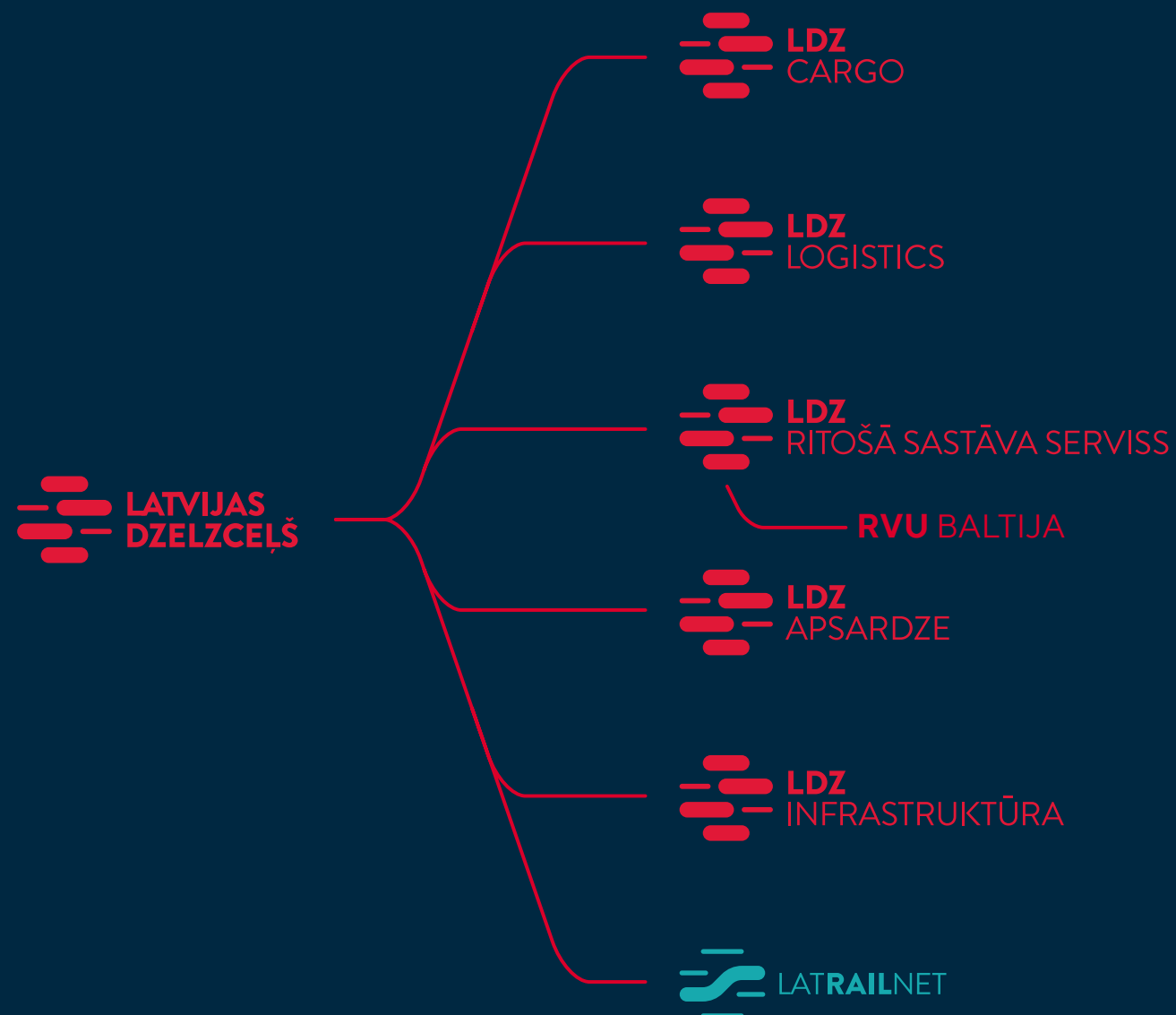
Valdes locekļu atlīdzība līdz 2020.gada 7.februārim tika noteikta saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma un Ministru kabineta 2015.gada 22.decembra noteikumu Nr. 791 "Noteikumi par publiskas personas kapitālsabiedrību un publiski privāto kapitālsabiedrību valdes un padomes locekļu skaitu atbilstoši kapitālsabiedrības lielumu raksturojošiem rādītājiem, valdes un padomes locekļu mēneša atlīdzības maksimālo apmēru" prasībām. No 07.02.2020. šos noteikumus aizstāj 2020.gada 4.februārī Ministru kabineta noteikumi Nr. 63 "Noteikumi par publiskas personas kapitālsabiedrību un publiski privāto kapitālsabiedrību valdes un padomes locekļu skaitu, kā arī valdes un padomes locekļu mēneša atlīdzības maksimālo apmēru".

LDz koncerna valdošā uzņēmuma funkciju izpildi realizē LDz Ģenerāldirekcija. Ģenerāldirekcija nodrošina Valdes lēmumu, Valdes priekšsēdētāja un Valdes locekļu rīkojumu un norādījumu izpildi saskaņā ar likumiem, Ministru kabineta noteikumiem, Sabiedrības statūtiem, Akcionāru sapulces, Padomes, Valdes lēmumiem un citiem Sabiedrības darbību reglamentējošiem un tai saistošajiem tiesību aktiem. Tā organizē koncerna valdošā uzņēmuma funkciju izpildi, izstrādā LDz stratēģiju, politikas, procedūras, kārtības, biznesa plānu, budžetu un citus LDz darbību reglamentējošus dokumentus. LDz Ģenerāldirekcija sastāv no desmit direkcijām un piecām struktūrām, kas nodrošina iekšējā audita, iepirkumu, pakalpojumu un klientu attiecību, principāla pakalpojumu un tehniskās inspekcijas funkciju izpildi. Ņemot vērā LDz stratēģisko nozīmi valsts drošības jomā, LDz ir izveidots eksperta starptautiskajos un militārajos jautājumos amats.

Par saimniecisko darbību atbild vairākas "Latvijas dzelzceļš" struktūrvienības, kuru atbildībā ir ikdienas darbi uz sliežu ceļiem, stacijās un pieturas punktos, kā arī informācijas sistēmu kvalitatīva uzturēšana.

Veicot funkciju un procesu izvērtēšanu, kas ir nepieciešama, lai nodrošinātu efektīvu un maksimāli produktīvu LDz darbību, 2019.gada nogalē tika pieņemti lēmumi par izmaiņām LDz organizatoriskajā struktūrā, izbeidzot vai reorganizējot (tostarp apvienojot) atsevišķu direkciju un struktūrvienību darbību.

Koncerna "Latvijas dzelzceļš" struktūra



Meitas sabiedrību darbība 2020.gadā

Koncernā "Latvijas dzelzceļš" ietilpst septiņas atkarīgās sabiedrības (sešās sabiedrībās valdošajam uzņēmumam ir tieša izšķiroša ietekme, bet vienā – netieša izšķiroša ietekme), kas nodrošina kravu un starptautiskos pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu, ritošā sastāva uzturēšanu, remontu un modernizāciju, fiziskās un tehniskās apsardzes pakalpojumus, starptautisku multimodālu loģistikas pakalpojumu izstrādi un sniegšanu, kā arī dzelzceļa infrastruktūras būtisko funkciju veikšanu un atbild par infrastruktūras lietošanas maksas noteikšanu un jaudas sadali dzelzceļa pārvadājumiem.

2020.gadā pārmaiņas skāra arī meitas sabiedrību darbību – lai uzlabotu to pārvaldību, tika samazināts valdes locekļu skaits. Savukārt saskaņā ar valstī noteikto normatīvo regulējumu, divās meitas sabiedrībās – SIA "LDZ CARGO" un SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" izveidotas padomes, bet AS "LatRailNet" tika izsludināts konkurss uz padomes locekļu amatiem un 2021.gada sākumā apstiprināta padomes sastāvs. Ņemot vērā 2020.gadā apstiprināto LDz koncerna Risku vadības politiku, tādas 2020.gadā izstrādātas arī katrai meitas sabiedrībai.



SIA "LDZ CARGO"

Valdes priekšsēdētāja
SVETLANA BERGA
 pilnvaru termiņš
 10. 06. 2016. – 09. 06. 2021.

Uzņēmums veic dzelzceļa kravu un starptautiskos pasažieru pārvadājumus. SIA "LDZ CARGO" konteineros un vagonos pārvadā plaša sortimenta kravas: naftu, akmeņogles, metālu, kokmateriālus, pārtikas preces, minerālmēslus, graudus, ķīmiskās u.c. veidu kravas. Tāpat uzņēmums nodrošina dzelzceļa starptautiskos pasažieru pārvadājumu maršrutu Rīga– Maskava, Rīga–Sanktpēterburga, Rīga – Minska, kā arī, sākot no 2018.gada septembra, nodrošina maršruta Rīga – Viļņa – Minska – Kijeva pārvadājuma posmus Latvijas teritorijā.

Uzņēmuma galvenos ienākumus veido iekasētā maksa par pārvadājumu veikšanu, un samazinoties to apjomam, ievērojami samazinājās arī uzņēmuma apgrozījums, kas 2020. gadā bija 162,3 miljoni eiro jeb par 90,7 miljoniem eiro mazāk nekā 2019.gadā. SIA "LDZ CARGO" 2020.gadu noslēdza ar 3,3 miljonu eiro zaudējumiem. Vislielāko ietekmi uz uzņēmuma peļņu atstāja naudas sods 5 694 174 eiro apmērā, ko noteica Konkurences padomes 28.12.2020. lēmums par konstatētajiem Konkurences likuma 13. panta pirmās daļas un Līguma par Eiropas Savienības darbību 102. pantā noteiktā aizlieguma pārkāpumiem SIA "LDZ CARGO" darbībā, kā rezultātā uzņēmums veica uzkrājumus iespējamām saistībām pilnā apjomā. 2021.gada februārī LDz Administratīvajai apgabaltiesai iesniedza pieteikumu par Konkurences padomes lēmuma atcelšanu.

Starptautiskajā dzelzceļa pasažieru satiksmē 2020.gada laikā posmā no janvāra līdz martam pārvadāti 17 737 pasažieri, kas, salīdzinot ar 2019.gada 12 mēnešiem, ir par 89,6% mazāk. Starptautisko pasažieru pārvadājumu apjoma samazinājums saistīts ar pandēmiju COVID-19, jo tās izplatības ierobežošanai 2020.gada martā tika pārtraukti starptautiskie dzelzceļa pasažieru pārvadājumi.

Kravu pārvadājumos, izmantojot Latvijas dzelzceļa infrastruktūru, SIA "LDZ CARGO" veica 6 miljonus tonnkilometru. Pārvadājumos būtiskāko daļu (gandrīz pusi no visiem pārvadājumiem) 2020.gadā veidoja naftas un naftas produktu pārvadājumi (26,6%) un akmeņogļu pārvadājumi (16,8%). Minerālmēslu pārvadājumu īpatsvars kopējā pārvadājumu apjomā ir 9,5%, koksnes un tās izstrādājumu īpatsvars ir 8,6%, lopbarības pārvadājumu īpatsvars ir 8,5%. Citu kravu veidu īpatsvars 2020.gadā ir 30% no kopējiem kravu pārvadājumiem.

2020.gadā "LDZ CARGO" noslēdza vairākus līgumus par konteineru kravu pārvadājumiem ar konteinervilcieniem "Baltika tranzīts IV", "Eirāzija" maršrutā Baltijas valstis – Kazahstāna un Centrālās Āzijas valstis un ar konteineru/intermodālo vilcienu "AMBER TRAIN" maršrutā no Lietuvas uz Igauniju.

2020.gadā SIA "LDZ CARGO" tika iecelta padome. Tās sastāvā ir Silvija Dreimane (padomes priekšsēdētāja p.i.), Edvīns Korneliuss (neatkarīgais padomes loceklis) un Baiba Beatrise Sleže (padomes locekle). Sākotnēji padomes sastāvā bija arī Ingrīda Ķirse, taču viņa amatu pameta, un padomes locekles amatā 2021.gada sākumā tika iecelta Baiba Beatrise Sleže.

Uzņēmums 2020.gadā saņēma Ilgtspējas indeksa Zelta kategorijas novērtējumu.



SIA "LDZ Loģistika"

Valdes priekšsēdētājs
JŪLIJA VASIŅKOVA
 pilnvaru termiņš
 14. 08. 2020. – 13. 08. 2025.

Uzņēmuma galvenais uzdevums ir intermodālu loģistikas piedāvājumu mārketingu un pārdošanu, piesaistot Latvijas tranzīta nozarei jaunus klientus un tādā veidā sekmējot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu. Lai to nodrošinātu, tiek veidota aktīva sadarbība nozares iekšienē, kā arī aktīva sadarbība ar citām tautsaimniecības nozarēm dzelzceļa pārvadājumu un multimodālo loģistikas pakalpojumu jomā. SIA "LDZ Loģistika" strādā ciešā sadarbībā ar SIA "LDZ CARGO", ostām, termināliem, kā arī citiem uzņēmumiem, kas sniedz transportēšanas pakalpojumus gan Latvijā, gan ārvalstīs.

Uzņēmuma neto apgrozījums 2020.gadā bija 15,6 miljoni eiro, savukārt, ievērojami samazinoties kravu pārvadājumu apjomam, samazinājās arī sniegtie loģistikas pakalpojumi, kā rezultātā SIA "LDZ Loģistika" gadu noslēdza ar 127 tūkstošiem eiro zaudējumiem.

Uzņēmuma galvenais ieņēmumu avots ir transporta-ekspedīcijas pakalpojumu sniegšana, un lielāko ieņēmumu daļu 2020.gadā nodrošināja Latvijas pasūtītāju (68%) kravas, bet valstis ārpus ES un NVS, kā arī NVS valstis – pa 13%.

Saskaņā ar SIA "LDZ Loģistika" biznesa plānu laika periodam līdz 2025.gadam, tās vīzija ir būt spēcīgam nozares dalībniekam, veicinot sadarbību ar ostām, termināliem, autopārvadātājiem. Ņemot vērā, ka uzņēmums sniedz loģistikas un ekspedīcijas pakalpojumus, tas orientēsies uz 3PL pakalpojumu groza attīstīšanu.

Uzņēmums 2020.gadā saņēma Ilgtspējas indeksa Bronzas kategorijas novērtējumu.



SIA "LDZ apsardze"

Valdes priekšsēdētājs
ARNIS MACULĒVIČS
 pilnvaru termiņš
 24. 12. 2016. – 23. 12. 2021.

no 01. 03. 2018. līdz 19. 05. 2020.
 Valdes locekle
LINDA BALTIŅA

Uzņēmums veic dažādu objektu un kravu fizisko apsardzi, projektē un montē apsardzes, ugunsdrošības un video novērošanas sistēmas, ekspluatācijas laikā veic to tehnisko apkopi un uzturēšanu, kā arī saņemto trauksmes signālu monitoringu. 2016.gadā uzņēmums saņēmis beztermiņa apsardzes darbības speciālo atļauju (licenci) Nr.146/2016-TA, kā arī saņēmis Industriālās drošības sertifikātu Nr. 250, un tā vadības sistēma ir sertificēta atbilstoši ISO 9001:2009 standarta prasībām.

2020.gads SIA "LDz apsardze" bija vēsturiski veiksmīgākais – uzņēmuma apgrozījums sasniedza 7,73 miljonus eiro, bet peļņa 159,5 tūkstošus eiro, kas ir par 89% vairāk nekā gadu iepriekš. 2020.gadā uzņēmums aktīvi piedalījās ārpuskoncerna fiziskās un tehniskās apsardzes iepirkumos, kas ļāva uzlabot tā finanšu rezultātus, vienlaikus samazinoties pasūtījuma apjomam no LDz koncerna uzņēmumiem.

Uzņēmums ir reģistrēts Būvkomersantu reģistrā (reģistrācijas Nr. 14855).

SIA "LDZ apsardze" 2020.gadā saņēma Ilgtspējas indeksa Sudraba kategorijas novērtējumu.



LDZ RITOŠĀ SASTĀVA SERVISS

SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"

Valdes priekšsēdētājs

GUNTIS INNUSS

pilnvaru termiņš

04. 09. 2019. – 03. 09. 2024.

Valdes loceklis

ARTIS BĒRZIŅŠ

pilnvaru termiņš

no 02. 11. 2020. uz termiņu, kas nav ilgāks par vienu gadu, līdz brīdim, kad Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktajā nominēšanas kārtībā padome ievēlē valdes locekli

no 04. 09. 2019. līdz 30.10.2020.

Valdes loceklis

VLADIMIRS DERUKS

Uzņēmums veic dzelzceļa ritošā sastāva tehnisko apkopi, remontu, modernizāciju un ekipēšanu, kā arī nodrošina dīzeļlokomotīvu nomu, degvielas iepirkšanu, uzglabāšanu un realizāciju, ķīmiski tehniskās un mērījumu laboratorijas pakalpojumus. Uzņēmumam ir lokomotīvu remonta centri Rīgā un Daugavpilī un lokomotīvu rezerves bāze Rēzeknē, vagonu remonta centrs Daugavpilī, kā arī ķīmiski tehniskā un mērījumu laboratorija Rīgā, kas piedāvā degvielas un smērvielu testēšanu, gaisa piesārņojuma, trokšņa un citu piesārņojuma veidu mērījumus, dažādu mēriekārtu pārbaudes un 3D printēšanas pakalpojumus.

Pārskata gadā uzņēmuma neto apgrozījums ir 49,1 miljons eiro, kas ir par 33,6% mazāk nekā 2019.gadā. Būtiskākais neto apgrozījuma samazinājums vērojams ieņēmumiem, kas saistīti ar vagonu un lokomotīvu remonta programmas izmaiņām, realizētās dīzeļdegvielas apjoma izmaiņām un iepirktās dīzeļdegvielas cenu, kas atkarīga no situācijas naftas produktu tirgū. Sabiedrības galvenie ieņēmumu avoti ir dzelzceļa ritošā sastāva, kas nodrošina kravu pārvadājumus, remontu, maģistrālo dīzeļlokomotīvu noma un degvielas realizācija, kas ir tieši saistīti ar kravu pārvadājumu apjoma izmaiņām.

Samazinoties kravu pārvadājumu apjomam, samazinās gan degvielas patēriņš, gan nepieciešamība remontēt ritošo sastāvu, gan nepieciešamība nomāt dīzeļlokomotīvas kravu pārvadāšanai. Tā rezultātā uzņēmums 2020.gadu noslēdzis ar 5,3 miljonu eiro zaudējumiem.

2020.gadā sadarbībā ar SIA "LDZ CARGO" 2M62UM sērijas dīzeļlokomotīvas tika aprīkotas ar mašīnista modrības telemehānisko sistēmu (TSKBM), ar šo sistēmu plānots aprīkot arī 2TE116 sērijas dīzeļlokomotīvas, tādējādi lokomotīves vadīšanai nebūs nepieciešams mašīnista palīgs. Papildus plānots šīs sērijas lokomotīvu dīzeļtelpas aprīkot ar iekšējo videonovērošanas sistēmu, lai nodrošinātu nepārtrauktu kontroli un iespēju sekot dīzeļtelpas, spēka iekārtas un aprīkojuma tehniskajam stāvoklim.

Arī 2021.gadā uzņēmums turpinās ieviest efektīvākas un drošākas tehnoloģijas dīzeļlokomotīvu ekspluatācijā.

SIA "LDz ritošā sastāva serviss" meitas uzņēmuma SIA "RVU Baltija" neto apgrozījums bija 6485 eiro un gads noslēgts ar 58 319 eiro zaudējumiem.

Uzņēmums 2020.gadā saņēma Ilgtspējas indeksa Zelta kategorijas novērtējumu.

**SIA "LDZ infrastruktūra"**

Valdes priekšsēdētāja
**TERĒZE LABZOVA-
 CEICĀNE**
 pilnvaru termiņš
 01. 02. 2021. – 31. 01. 2026.

no 15. 08. 2018. līdz 31. 01. 2021.
 Valdes priekšsēdētājs
ARTIS BĒRZIŅŠ

Uzņēmums veic dzelzceļa mašīnu, instrumentu un mehānismu remontu, nodrošina sliežu metināšanas darbus un garsliežu transportēšanu, ceļu mašīnu un mehānismu pakalpojumu sniegšanu. SIA "LDZ infrastruktūra" ir ieviesta kvalitātes vadības sistēma ISO 9001, kā arī vides pārvaldības sistēma ISO 14001.

Pārskata gadā neto apgrozījums no pamatdarbības ir 4 miljoni eiro, kas ir par 1,1% mazāk nekā 2019. gadā, un uzņēmums gadu noslēdzis ar 3,2 miljonu eiro zaudējumiem. Izvērtējot SIA "LDZ infrastruktūra" turpmākās attīstības perspektīvas, tika pieņemts lēmums par LDz izšķirošās ietekmes un līdzdalības izbeigšanu SIA "LDZ infrastruktūra", uzsākot uzņēmuma likvidācijas procesu. Vienlaikus ir izvērtēta likvidācijas procesa ietekme uz visu LDz koncernu, un secināts, ka tas pozitīvi ietekmēs uzņēmumu grupas saimnieciskās darbības rādītājus. Gala lēmums par likvidācijas procesa sākšanu jāpieņem Ministru kabinetam.

**AS "LatRailNet"**

Valdes priekšsēdētāja
JUSTĪNA HUDENKO
 pilnvaru termiņš
 22. 07. 2016. – 21. 07. 2021.

Valdes loceklis
GUNTARS LAPIŅŠ
 pilnvaru termiņš
 08. 08. 2016. – 07. 08. 2021.

AS "LatRailNet" veic publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas – lēmumu pieņemšanu par jaudas sadali, vilcienu ceļu iedalīšanu, tai skaitā gan par piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, un lēmumu pieņemšanu par infrastruktūras maksām, tai skaitā maksas noteikšanu un maksas iekasēšanas shēmu noteikšanu.

Uzņēmumam, veicot savas funkcijas, ir pienākums nodrošināt visiem dzelzceļa pārvadātājiem (pieteikuma iesniedzējiem) vienlīdzīgas, taisnīgas un nediskriminējošas piekļuves iespējas infrastruktūrai.

AS "LatRailNet" neto apgrozījums 2020. gadā bija 1,3 miljoni eiro, bet peļņa – 64 462 eiro.

Lai uzlabotu biznesa procesus saistībā ar vilcienu ceļu iedalīšanu un pieteikumu iesniedzēju pieteikšanos dzelzceļa infrastruktūras jaudai, 2020. gadā ir izveidots mūsdienīgs elektroniskais risinājums "Jaudas pieteikšanas sistēma".

Izvērtējot labāko starptautisko praksi Eiropas vienotās dzelzceļa telpas valstīs, LatRailNet nākamajos periodos turpinās darbu pie tīkla darbības uzlabošanas pasākumu nodrošināšanas, veicinot kavējumu mazināšanu dzelzceļa tīklā. AS "LatRailNet" aktīvi seko starptautiskajai praksei un sadarbojas ar ārvalstu infrastruktūras pārvaldītājiem, būtisko funkciju veicējiem, nozares organizācijām, augstākās izglītības iestādēm, pētniecības institūtiem un citām sabiedriskām organizācijām.

2020. gadā AS "LatRailNet" oficiāli pievienojās Ziemeļjūras – Baltijas jūras dzelzceļa pārvadājumu koridoram (RFC8) pilntiesīgā dalībnieka statusā.

Ilgtspēja

Viens no labas korporatīvās pārvaldības principiem ir ilgtspējīga uzņēmuma darbība. Šim aspektam mūsdienās tiek pievērsta arvien lielāka uzmanība, ņemot vērā, ka arvien vairāk tiek domāts par ilgtermiņa mērķu sasniegšanu un izaugsmi nākotnē. Arī LDz savos ikvienas procesos un stratēģiskās attīstības plānos integrē ilgtspējīgas pārvaldības principus.

LDz koncerna darbība ir balstīta uz četrām galvenajām sociālās atbildības jomām: Uzņēmējdarbības vide, Vide, Darbinieki un Sabiedrība. Šīs jomas gan saskan ar GRI standartos noteiktajiem darbības indikatoriem, gan arī atbilst vairākiem ANO definētajiem Ilgtspējīgas attīstības mērķiem – Kvalitatīva izglītība, Pienācīgs darbs un ekonomiskā izaugsme, Industrija, inovācijas un infrastruktūra, Ilgtspējīgas pilsētas un kopienas, kā arī Klimata pārmaiņu aktivitātes.

Ilgtspējas principu ieviešana uzņēmuma pārvaldībā tika sākta 2013.gadā, izveidojot Korporatīvās sociālās atbildības (KSA) komisiju, kuras sastāvā ir pārstāvji no LDz struktūrām, un visām LDz meitas sabiedrībām. Pēc komisijas izveides tika izstrādāts LDz Ētikas kodekss un veicināta koncernā ietilpstošo uzņēmumu darbība Ilgtspējas indeksā. 2020. gadā Ilgtspējas indeksa novērtējumā piedalījās četras meitas sabiedrības un koncerna valdošais uzņēmums.

Viens no apjomīgākajiem veikumiem ir regulāra pārskatu izstrāde, balstoties uz starptautiski atzītajām GRI vadlīnijām, saskaņā ar kurām pirmais pārskats tapa 2017.gadā par 2016. gadu.

Uzņēmējdarbības vide

Dalība starptautiskos biznesa forumos un izstādēs

Dzelzceļa nozarē ļoti būtiskas ir regulāras tikšanās gan ar sadarbības partneriem, gan arī esošajiem un potenciālajiem klientiem, lai pārrunātu līdzšinējo sadarbību, vienotos par jauniem sadarbības projektiem. Vienlīdz svarīga ir arī dalība starptautiskajos forumos un izstādēs. Arī 2020.gads nebija izņēmums, kad LDz vadība piedalījās starptautiskajās konferencēs, divpusējās tikšanās, izstādēs – gada laikā organizētas piecas divpusējās tikšanās, tika nodrošināta dalība trīs starptautiskajās izstādēs, 18 biznesa forumos un konferencēs, 82 sanāksmēs starptautisko organizāciju ietvaros, 11 sanāksmēs darba grupu ietvaros, 7 vizītēs un tikšanās Latvijā, kā arī uzņēmēju delegācijas sastāvā valsts vizītes ietvaros.

LDz pirmo reizi piedalījās tiešsaistes formāta izstādēs, kas uzskatāma par ļoti vērtīgu pieredzi, jo tendences liecina, ka šādu izstāžu formāts nākotnē varētu būt arvien populārāks. LDz bija vienīgais Baltijas valstu dzelzceļa uzņēmums, kurš piedalījās starptautiskajā tiešsaistes izstādē Ķīnā "CEEC Trade EXPO". Tiešsaistes izstāžu un forumu priekšrocība ir operatīvā saziņa ar interesentiem – tā notiek ātri, pārskatāmi un ērti, turklāt izstādes platforma piedāvā arī virtuālās semināra telpas, kas ir noderīgi sarunās ar potenciālajiem klientiem un/vai klientu grupām. Tāpat LDz "VIA Latvia" stenda ietvaros piedalījās izstādē "China international fair for trade and services (CIFTIS)".

Arī nākotnē LDz plāno turpināt un attīstīt šādu savu pakalpojumu prezentācijas formātu, tādējādi piesaistot jaunus sadarbības partnerus.

Savukārt septembra sākumā plānota Starptautiskās dzelzceļa transporta komitejas un Dzelzceļu sadarbības organizācijas kopīga darba grupas sanāksme, kurā paredzēts skatīt jautājumus par elektroniskajām pavadzīmēm, kā arī multimodālo pārvadājumu noteikumu attīstību.

Sadarbības mērķis ar starptautiskajām dzelzceļu organizācijām

Latvijai kā ES dalībvalstij ir saistošas visas ES direktīvas, regulas un pieņemtie tiesību akti. Attiecīgi starptautiskās dzelzceļa organizācijas apvieno dalībnieku uzņēmumus gan Eiropas, gan vispasaules līmenī, lai pārstāvētu nozares dalībnieku intereses ES politikas veidošanā – galvenokārt, lai atbalstītu un veicinātu efektīvāku biznesa un normatīvo vidi Eiropas dzelzceļa operatoriem un dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumiem. Organizāciju dalībnieki regulāri tiek informēti par galvenajām norisēm, dokumentāciju un jaunām regulām, kas ļauj paredzēt tiesiskās un tehniskās izmaiņas nozarē. Dalība organizācijās dod iespēju šos jauninājumus savlaicīgi plānot un integrēt biznesa vadības procesos.

Eiropas dzelzceļa politikas mērķis ir vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveide. Ar ES ceturtās dzelzceļa paketes un tās t.s. tehniskā pīlāra pieņemšanu 2016.gada nogalē un stāšanos spēkā 2020. gada jūnijā tiek likvidēti ES pastāvošie tehniskie, administratīvie un konkurenci ierobežojošie šķēršļi dzelzceļa satiksmei. Problēma ir tā, ka šobrīd katrai dalībvalstij ir savi standarti un tehniskās prasības, bet pārrobežu dzelzceļa satiksme ir ierobežota. Vienoti standarti nozīmē, ka vienas ES valsts lokomotīve bez aizķeršanās var šķērsot citu dalībvalstu robežas Eiropas Savienības dzelzceļa aģentūras uzraudzībā. Latvijai būtiski ir panākt savstarpēju tehnisko standartu savietojamību ar abām Baltijas valstīm, lai gan tās nenonāk ES vienotā uzrauga – Eiropas Savienības dzelzceļa aģentūras – pārraudzībā, bet var tikt veiktas arī lokāli, balstoties uz savstarpējās atzīšanas principu.

LDz dalība Eiropas un vispasaules starptautiskajās organizācijās dod iespēju iesaistīties ES dzelzceļa nozares politikas apspriešanā, paužot savu pozīciju atbilstoši uzņēmuma un Latvijas transporta nozares interesēm, rodot arī jaunas attīstības iespējas. Dalība organizācijās dod iespēju gūt vienotu pieeju un izpratni par direktīvu un standartu pielāgošanu harmonizācijas procesā starp dzelzceļiem. Ņemot vērā, ka esam iesaistījušies arī savienojumos starp Ķīnu un Eiropu, svarīgs darba kārtības jautājums ir savstarpējā izmantojamība (interoperability), kas ir UIC darba kārtības

jautājums. UIC sadarbojas arī ar OSJD lielgabarītu kravu jautājumos, kur mūsu speciālisti aktīvi strādā pie 1520 mm un 1435 mm dzelzceļa sliežu sistēmas savstarpējās harmonizācijas. Organizācijas CER/UIC/CIT/ERA/EIM cieši sadarbojas savā starpā, līdz ar to iespējams gūt pilnu informāciju par šobrīd nozarē notiekošo.

Šo gadu laikā, darbojoties organizācijās, ir iegūti daudz kontaktu ar citiem dzelzceļiem un organizācijām, kas LDz dod iespēju uzstāties starptautiskajos pasākumos, veicinot uzņēmuma un Latvijas atpazīstamību. Tādējādi lielie starptautiskie spēlētāji tikuši iepazīstināti ar Latvijas dzelzceļa sistēmu, galvenajiem savienojumiem un nākotnes iecerēm. Ģenerālajās asamblejās piedalās nozares uzņēmumi no visas pasaules, kas dod iespējas satikt daudzus esošos un potenciālos sadarbības partnerus.



Darbinieki

Esošo darbinieku izaugsmes veicināšana

Lai nodrošinātu ilgtspējīgu uzņēmuma izaugsmi, būtiski ir ieguldīt darbinieku profesionālajā izaugsme. Šī mērķa īstenošanai darbiniekiem tiek organizēti dažādi kursi un apmācības, izmantojot gan LDz Mācību centra piedāvājumu, gan arī ārējo partneru pakalpojumus.

Saistībā ar LDz īstenoto darbinieku skaita optimizāciju, pārskata gadā ļoti būtiska bija sadarbība ar Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrību un Nodarbinātības valsts aģentūru, lai pēc darba attiecību izbeigšanas ar LDz, bijušie darbinieki būtu sociāli nodrošināti, gan arī viņiem tiktu rastas jauna darba iespējas.



Vide

Energoefektivitāte

Energo pārvaldības sistēma LDz tika sertificēta 2017.gadā atbilstoši ISO 50001 standartam. Līdzšinējos auditos nav konstatēta neviena neatbilstība, vienlaikus rekomendējot uzlabot darbinieku izpratni par energoefektīvu rīcību. Kā viens no nozīmīgiem faktoriem energoefektivitātes veicināšanai noteikti atzīmējams cilvēkfaktors – ikdienas ieradumi. Tāpēc darbinieku izpratne par energoefektivitāti tiek veicināta, izmantojot iekšējās komunikācijas kanālus. Balstoties uz LDz Energo pārvaldības noteikumiem un ievērojot standarta LVS EN ISO 50001:2019 "Energo pārvaldības sistēmas. Prasības un lietošanas norādījumi (ISO 50001:2018)" prasībās, 2020.gadā izstrādāta VAS "Latvijas dzelzceļš" Vides un energo pārvaldības programma 2021. – 2028.gadam.

Rīcība dzelzceļa radītā trokšņa samazināšanai

Lai gan vilciens ir viens no videi draudzīgākajiem transporta veidiem, tas tomēr atstāj ietekmi uz dabu un cilvēkiem. Viens no apdraudējumiem ir vilcienu kustības radītais troksnis un vibrācijas, kam var būt negatīva ietekme uz dzelzceļa tuvumā dzīvojošo iedzīvotāju veselību. Lai apzinātu vilcienu trokšņa radīto ietekmi, ir izstrādāts VAS "Latvijas dzelzceļš" rīcības plāns trokšņa mazināšanai līdz 2023.gadam. Rīcības plāns attiecas uz teritorijām, kuras šķērso dzelzceļa līniju posmi Rīga pasažieru – Torņakalns – Zaslauks un Rīga pasažieru – Lielvārde: Rīgas aglomerāciju, Salaspils, Stopiņu, Ikšķiles, Ogres, Ķeguma un Lielvārdes novadus.

Nolūkā mazināt trokšņu un vibrāciju ietekmi, LDz ik gadu veic sliežu ceļu rekonstrukciju un remontus atbilstoši sliežu ceļu izmantošanas intensitātei un noslogojumam.

Apkārtējās vides sakopšana

Rūpes par vides saglabāšanu nākamajām paaudzēm neietver tikai darbības CO₂ izmešu mazināšanai vai piesārņoto vietu sanāciju, bet arī apkārtējās vides sakopšanu. Tāpēc LDz koncerna darbinieki ik gadu iesaistās apkārtējās vides sakopšanas un apzaļumošanas aktivitātēs. Samazinoties atkritumu apjomam dzelzceļa infrastruktūras tiešā tuvumā, pēdējos gados lielāka uzmanība tiek veltīta apzaļumošanai un apkārtējās vides labiekārtošanai.

Vēsturiskā piesārņojuma likvidēšana

Viens no LDz pienākumiem ir vēsturiskā naftas produktu piesārņojuma ierobežošana, kas tiek īstenota saskaņā ar apstiprināto piesārņoto vietu sarakstu. Šādi darbi veikti arī 2020.gadā, savācot un utilizējot piesārņoto grunti, veicot gruntsūdens laboratoriskās analīzes, kā arī turpināti sanācijas darbi 2012.gada avārijas vietā "Krauja".

Pozīciju uzlabošana pozīcijas videi draudzīgāko uzņēmumu reitingā

To, ka LDz rūp apkārtējās vides saglabāšana nākamajām paaudzēm, apliecina arī trešo pušu novērtējums. Proti, ik gadu tiek uzlabots vērtējums "zaļāko" uzņēmumu topā, ko veido "Balticbrands". 2020.gadā ir piedzīvots ievērojams kāpums šajā novērtējumā – LDz, pakāpjoties par 27 pozīcijām, ierindojās 9.vietā. Savukārt valsts kapitālsabiedrību grupā ieņēma 3.vietu.

Sabiedrība

Iedzīvotāju izglītošana par drošu dzelzceļa šķērsošanu

LDz kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam ir pienākums informēt sabiedrību par sekām, kādas ir iespējamas, ja netiek ievēroti drošas uzvedības noteikumi sliežu tuvumā. Tāpēc LDz ik gadu iesaistās Starptautiskas drošās dzelzceļa šķērsošanas dienas aktivitātēs, uzsākot drošības kampaņu, kuras mērķis ir informēt un izglītēt sabiedrību par drošību dzelzceļa tuvumā. Tā 2020.gada jūnijā LDz aizsāka kampaņu "Neesi pārbrauktuve. Nopauzē pie dzelzceļa!", uzsverot, cik būtiski ir laicīgi apstāties pirms dzelzceļa šķērsošanas. Šajā kampaņā kā vēstneši tika iesaistītas bērnu un jauniešu vidū pazīstamas personas – Emīls un Ieva jeb "Mēs ar brāli kolosāli", Lauris Zalāns, Karmena Stepanova un Markus Riva.

Apzinoties, ka influenceri ir tie, kas nereti ietekmē bērnu un jauniešu uzvedību, LDz 2020.gada vasarā aktualizēja jautājumu par šo personu atbildību gan pret likumu, gan arī savu sekotāju priekšā. Aizvadītajā gadā LDz redzeslokā nonāca vairāki influenceri, kuri veidoja pārgalvīgus video uz dzelzceļa un vēlāk tos publicēja sociālajos tīklos. Tālab LDz vērsa šo personu uzmanību uz traģiskajām sekām, ko var veicināt bezatbildīga rīcība.

Latvija ir viena no valstīm, kur ir viens no augstākajiem pašnāvību rādītājiem Eiropā, un dažkārt cilvēki izvēlas aiziet no dzīves, uzliekot atbildību uz vilcienu mašīnistu "pleciem". Lai pievērstu sabiedrības uzmanību mentālajai veselībai, LDz sadarbībā ar krīzes centru "Skalbes" oktobrī rīkoja ekspertu diskusiju, savukārt pirms diskusijas tika veikts pētījums, kurā noskaidrota iedzīvotāju gatavība saskatīt un pamanīt savu līdzcilvēku mentālās veselības problēmas.

Drošības stundas skolās

Nereti bērni ir tie, kuri veicina pieaugušo pareizu uzvedību dzelzceļa tuvumā, tāpēc ir svarīgi drošu uzvedību apgūt jau mazotnē – pirmsskolas un skolas vecumā. Lai veicinātu bērnu un jauniešu izglītību par pareizu dzelzceļa šķērsošanu, kampaņām LDz speciālisti ik gadu viesojas Latvijas izglītības iestādēs, lai atraktīvā veidā iepazīstinātu bērnus ar drošas uzvedības noteikumiem dzelzceļa tuvumā. Paralēli drošības stundas notiek arī Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejā.

Pandēmijas dēļ 2020.gadā viesošanās skolās un lekcijas muzejā bija ierobežotas, tomēr visa aktuālā informācija ir pieejama dzelzceļa drošībai veltītā mājaslapā www.dzirdiredzidzivo.lv.

Eksakto mācību priekšmetu popularizēšana skolās

Viens no valsts tautsaimniecības ekonomiskās izaugsmes dzinējspēkiem ir izglītoti, profesionāli cilvēki dažādās jomās. Tomēr, lai valsts attīstība notiktu vienmērīgi, ir jābūt balansam starp eksakto un humanitāro zinātņu speciālistiem. Apzinoties, ka jauniešiem nereti nav motivācijas apgūt eksaktās zinātnes, kā rezultātā populārākas ir humanitāro zinātņu profesijas, LDz jau 2019.gadā uzsāka un 2020.gadā turpināja aktivitātes projekta "Latvijas Dzinējspēks" ietvaros, stāstot jauniešiem par eksakto zinātņu priekšrocībām. 2020.gada rudenī, kontekstā ar COVID - 19 pandēmijas ierobežojumiem un attālināto mācību aktualitāti, LDz rīkoja diskusiju par izaicinājumiem izglītībā un atgriezeniskās saites nozīmi. Eksperti tiešsaistes diskusijā pārrunāja tādus jautājumus kā kvalitatīva mācību vielas apgūšana attālināti, vērtēšanas nozīme un atgriezeniskās saites nodrošināšana un nepieciešamība pēc kompetenču izglītības.

Dāvinājumi (ziedojumi)

Atbalstot nozīmīgus un uz sabiedrības ilgtermiņa interesēm mērķētus projektus, LDz vadās pēc 2017.gadā apstiprinātās dāvinājumu (ziedojumu) politikas (stājās spēkā 2018.gada 1.janvārī), kas nosaka, ka uzņēmums var atbalstīt projektus izglītības un zinātnes, sabiedrības veselības veicināšanas, sociālās palīdzības un vides aizsardzības jomās.

Ikviens projekta pieteikums tiek izvērtēts LDz koncerna Mārketinga komunikācijas projektu komisijā, kas rekomendē atbalstīt vai neatbalstīt konkrēto projektu. Gala lēmumu pieņem uzņēmuma vadība un meitas sabiedrību valdes.

Ņemot vērā finanšu situāciju, LDz un tā meitas sabiedrības 2020.gadā projektiem finansiālu atbalstu nesniedza.

LDz tēls sabiedrībā

LDz kā uzņēmums darbojas vairāk nekā 100 gadus, un pēdējo gadu laikā lielāka uzmanība tiek pievērsta arī uzņēmuma ārējā tēla uzlabošanai, kas ir būtiski, ņemot vērā, ka LDz ir valsts kapitālsabiedrība un lielā mērā atspoguļo arī valsts pārvaldes un lielo valsts uzņēmumu kopējo korporatīvo kultūru. Liels darbs tiek ieguldīts, lai LDz sabiedrībā tiktu uztverts kā moderns, labi pārvaldīts un efektīvs uzņēmums, kas savā darbībā ievēro labas korporatīvās pārvaldības principus.

LDz ik gadu sadarbībā ar socioloģisko pētījumu kompāniju veic tēla aptauju, kurā tiek noskaidrots iedzīvotāju viedoklis par uzņēmuma tēlu kopumā, kā arī par sniegtajām iespējām saistībā ar vilcienu kā sabiedrisko transportu. Pētījuma rezultāti liecina, ka kopš 2019.gada par 3% ir uzlabojies LDz tēls sabiedrībā – pozitīvi to novērtējuši 38% respondentu.

Vērtējot detalizētāk LDz tēlu, 66% atzinuši, ka tas ir Latvijas ekonomikai stratēģiski svarīgs uzņēmums, bet 58% ir pamanījuši LDz izglītojošo un informējošo lomu par drošību dzelzceļa tuvumā. Tāpat 50% uzskata, ka LDz ir transporta un loģistikas līderis Latvijā, kā arī viens no eksportspējīgākajiem uzņēmumiem.

LDz tēlam ir paaugstinājies arī trešo pušu vērtējums – "Balticbrands" veiktajā mīlētāko zīmolu aptaujā LDz kopš 2019.gada ir pakāpies par 3 vietām, ierindojoties 16.vietā, bet valsts lielo kapitālsabiedrību grupā saglabājis 4.vietu.

LDz zīmola atpazīstamība

Arvien vairāk pieaug to Latvijas iedzīvotāju skaits, kuri atpazīst LDz logo – ja 2019.gadā tādu bija 24% iedzīvotāju, tad 2020. gadā īpatsvars pieaudzis līdz 32%, vienlaikus 4% atzinuši, ka viņiem LDz logo asociējas ar citu uzņēmumu. Visbiežāk LDz logo atpazīnuši cilvēki, kas ikdienā pārvietojas ar vilcienu.



16% ↑ 32%

Zīmola
atpazīstamība



66%

Stratēģiski svarīgs
uzņēmums Latvijas
ekonomikai



58%

Izglīto un informē sabiedrību
par drošu rīcību dzelzceļa
tuvumā



50%

Viens no
eksportspējīgākajiem
uzņēmumiem

IETEKMES PUŠU IESAISTE

04

102-9
102-10
102-40
102-41
102-42
102-43
102-44

Pirmā ilgtspējas pārskata sagatavošanā atbilstoši GRI G4 vadlīnijām tika veikta ietekmes pušu apzināšana, kartēšana un aptauja, kas ļāva identificēt ilgtspējas saturā ietveramos būtiskos aspektus. Šī procesa rezultātā tika identificētas nozīmīgākās ietekmes puses, kuras apkopotas attēlā.

Lai gan radarā nav uzrādīta, tomēr ļoti svarīga ietekmes puse ir arī starptautiskie nozares uzņēmumi un organizācijas, kas ir ilggadēji LDz sadarbības partneri. Latvijas transporta un loģistikas nozare un arī publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra Latvijā ir cieši saistīta gan ar starptautiskajiem procesiem, gan arī ar citu valstu dzelzceļa tīkliem. Starptautisko sadarbības partneru viedoklis tiek izvērtēts saistībā ar plānotajām aktivitātēm starptautiskajos tirgos.



LDz iesaiste likumdošanas aktivitātēs

VAS "Latvijas dzelzceļš" savā darbībā ievēro kā Latvijas tiesību aktus, tā arī starptautiskās tiesību normas. Tāpat uzņēmuma attīstības uzdevumi un mērķi ir noteikti dažādos politikas plānošanas dokumentos. Būtiskākie dokumenti, kas nosaka LDz veicamos uzdevumus, ir Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027.gadam un Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.–2022.gadam. Uzņēmums savu saimniecisko darbību organizē atbilstoši Vidēja termiņa darbības stratēģijai 2017.–2022.gadam, kā arī 2020.gadā ir izstrādāta Vidēja termiņa darbības stratēģija 2020.–2025.gadam. LDz darbība nav atrauta no koncerna darbības, kam saistoša ir "Latvijas dzelzceļš" koncerna stratēģija laika posmam līdz 2030.gadam.

Nemot vērā LDz pienesumu valsts tautsaimniecības izaugsmē, svarīga ir uzņēmuma darbinieku iesaiste konsultatīvo padomju darbā, kas ir iespēja prezentēt LDz viedokli par plānotajām likumdošanas vai aktivitāšu pārmaiņām. "Latvijas dzelzceļš" pārstāvji piedalās Ostu, loģistikas un tranzīta padomes darbā, kā arī Nacionālās trīspusējās sadarbības padomes, Transporta un sakaru nozares trīspusējās sadarbības apakšpadomes un Loģistikas padomes darbā Satiksmes ministrijas vadībā, divpusējo lietišķās sadarbības padomju darbībā un starpvaldību komisiju darba kārtības sagatavošanā ar trešajām (ārpus Eiropas Savienības esošām) valstīm – Baltkrieviju, Krieviju, Kazahstānu un citām valstīm. LDz ir izveidojusies laba sadarbība ar Latvijas Darba devēju konfederāciju un Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameru, un uzņēmums ir šo organizāciju biedra statusā.

Akcionāri / Īpašnieki

Valstij pieder 100% LDz kapitāla daļu, un šo kapitāla daļu turētājs ir Satiksmes ministrija. Kapitāla daļu turētājs ir Satiksmes ministrijas valsts sekretārs. Uzņēmumam ir viens akcionārs un skaidri noteikti sadarbības mehānismi akcionāru sapulču rīkošanai un informācijas apmaiņai saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldes likumu.

2020.gadā ir notikušas 6 akcionāru sapulces, kurās apstiprināts LDz 2019.gada pārskats, izvērtēta LDz finanšu situācija 2020.gadā, lemts par 2019.gada peļņas izlietošanu un pamatkapitāla palielināšanu, kā arī apstiprināti lēmumi par darbībām ar nekustamo īpašumu.

Vadība

Uzņēmumam ir šādas institūcijas – akcionāru sapulce, padome un valde. Akcionāru sapulce ievēlē padomi, kas ir Valdes pārraudzības institūcija, kā arī padomes ievēlētā valde. 2020.gadā notika 27 padomes sēdes, kurās pieņemti 134 lēmumi, un 81 valdes sēde, kurās pieņemti 510 lēmumi.

Operatīvo uzņēmuma un koncerna jautājumu plānošana ir koncerna komiteju kompetencē. LDz darbojas LDz Ģenerāldirekcijas direktori un struktūrvienību vadītāji. Atkarīgās sabiedrības vada koncerna meitas uzņēmumu valdes. Koncernā izveidotās Vadības komitejas sanāksmes norisinās reizi nedēļā, un tajās tiek apspriesti aktuālie jautājumi un nodrošināta informācijas apmaiņa par dažādās uzņēmuma struktūrās un koncerna uzņēmumos notiekošo.

Kvalitatīvai lēmumu pieņemšanai un darbinieku lojalitātes veicināšanai būtiska ir visu līmeņu un visu struktūru darbinieku informētība par pieņemtajiem lēmumiem un nākotnes attīstības plāniem. Tāpēc regulāri tiek organizētas vidējā līmeņa vadītāju sanāksmes arī reģionos.

Darbinieki

Nolūkā uzlabot darbības efektivitāti un stabilizēt saimnieciskās darbības rādītājus, LDz 2020.gadā turpināja funkciju un tehnoloģisko procesu izvērtēšanu, tostarp pieņemot smagu lēmumu par darbinieku skaita optimizēšanu. Uz 2020.gada 31.decembri koncernā strādāja 7578 cilvēki, bet VAS "Latvijas dzelzceļš" – 4813 cilvēki.

LDz kā viens no lielajiem darba devējiem nodarbina cilvēkus visos Latvijas reģionos, un liela nozīme ir iekšējās komunikācijas nodrošināšanai, lai darbinieki nepastarpināti būtu informēti par aktualitātēm uzņēmumā, tostarp pieņemtajiem lēmumiem, kas skar pašus darbiniekus un uzņēmuma turpmākos attīstības virzienus. Laikā, kad svarīga ir informācijas operatīva aprīte, liela loma ir elektroniskajiem komunikācijas tīkliem, un LDz šādi ir divi: uzņēmuma iekštīkls jeb intranets un Dzelzceļa TV, kas tika ieviesta 2019.gadā. Savukārt kopš 2019.gada ikviens darbinieks reizi nedēļā aktualitātes saņem savā e-pastā ar Ziņu lapas palīdzību. Ziņu lapa ik nedēļu tiek izvietota pie ziņojumu dēļiem plašam darbinieku skaitam pieejamās vietās visā Latvijā.

Intranetu uzņēmumā izmanto ne tikai informācijas izplatīšanai par aktuālajām norisēm, bet arī, lai informētu darbiniekus par LDz normatīvo aktu izmaiņām, vakantajām amata vietām, kā arī lai darbinieki varētu sekot līdzi darba samaksas aprēķinam un ikgadējā atvaļinājuma informācijai.

2020.gada pavasarī, nosakot valstī ārkārtas situāciju COVID – 19 pandēmijas dēļ, uzņēmumi tika aicināti nodrošināt saviem darbiniekiem iespēju strādāt attālināti. Šim aicinājumam sekoja arī LDz, nodrošinot attālinātā darba iespējas tiem darbiniekiem, kuriem tas ir iespējams, ņemot vērā veicamos darba pienākumus, līdz ar to tika paplašinātas intraneta izmantošanas iespējas ārpus birojiem. Tomēr vienlaikus turpina darboties arī intranetu dublējotais darbinieku portāls, kuram iespējams piekļūt, autorizējoties ar internetbankas pieeju.

Organizācijas / NVO

Veiksmīgai uzņēmuma attīstības nodrošināšanai būtiska ir sadarbība ar nozares nevalstiskajām organizācijām un tādām organizācijām, kuru darbību LDz tiešā veidā neietekmē.

Jautājumos kas skar darbinieku tiesiskās un sociālās aizsardzības jautājumus, svarīgākais partneris ir Latvijas Dzelzceļa un satiksmes nozares arodbiedrība (LDZSA), ar kuru ir noslēgts "Latvijas dzelzceļš" koncerna darba koplīgums, kas ir saistošs visiem koplīguma pušu darbiniekiem. Koplīgums ir spēkā no 2017.gada, un tas regulāri tiek papildināts un pielāgots aktuālajai situācijai.

Šis dokuments paredz darbiniekiem plaša spektra sociālās garantijas, kā arī dažādus darba devēja nodrošinātus darba vidi uzlabojošus un darba ņēmēja labklājību un motivāciju veicinošus pasākumu.

Dzelzceļa transporta stabilu un efektīvu funkcionēšanu, kā arī visas nozares un tajā nodarbināto sociālo aizsardzību garantē dzelzceļa nozares ģenerālvienošana. Tās pašreizējā redakcija ir spēkā līdz 2024.gadam, un šis dokuments ir saistošs visam LDz koncernam, Latvijas Dzelzceļa un satiksmes nozares arodbiedrībai un Latvijas Dzelzceļa nozares darba devēju organizācijai. Nozares ģenerālvienošana kalpo kā sadarbības un konsultāciju mehānisms starp iesaistītajām pusēm, kā arī ir pamats lēmumu pieņemšanai, kas saistīti ar uzņēmumu ekonomisko stāvokli vai darbinieku sociālekonomiskajām interesēm.

Lai gan Invalīdu un viņu draugu apvienība "Apeirons" nav tieši saistīta ar dzelzceļa nozari, arī tās ikdienu ietekmē pieņemtie lēmumi. LDz ir izveidojusies ilggadēja sadarbība ar organizāciju "Apeirons", un tās viedoklis tiek uzklauts un ņemts vērā, pieņemot lēmumus, kas ir saistīti ar publiskās dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumiem. Organizācijas viedoklis uzklauts, nodrošinot mobilo pacēlāju darbību pasažieriem ratiņkrēslos, kā arī papildu uzlabojumus vājdzirdīgu un vājredzīgu cilvēku ērtībai, savukārt 2020.gadā "Apeirons" sniedza viedokli saistībā ar īstenoto pasažieru platformu modernizācijas projektu 48 stacijās un pieturvietās. Ņemot vērā, ka LDz saimnieciskā darbība ir saistīta arī ar pasažieru infrastruktūras attīstīšanu, projektu īstenošanā tiek apzināts dažādu nevalstisko organizāciju viedoklis. Lai nodrošinātu iedzīvotājiem labākas piekļuves dzelzceļa infrastruktūrai, LDz ir sadarbojies ar velobraucēju interešu pārstāvjiem, savukārt uzsākot īstenot pasažieru platformu modernizācijas projektu, 2020.gadā tika iesaistīts visai plašs pilsētvides ekspertu loks.

Neskatoties uz pandēmijas ieviestajām korekcijām ikdienas darbībā, 2020.gadā turpinājās sadarbība ar nodibinājumu "Iespējamā misija", kopīgi veicinot jauniešu interesi par eksaktajām zinātnēm un stāstot par to lomu un nepieciešamību valsts attīstības veicināšanā.

Viena no būtiskām ietekmes pusēm ir vides aizsardzības organizācijas. Vides aizsardzība ir viena no LDz prioritātēm, tāpēc, lai mazinātu savas darbības ietekmi uz vidi, regulāri tiek īstenoti ar vides aizsardzību saistīti pasākumi, tiek likvidēti vēsturiskais piesārņojums un domāts par veidiem, kā mazināt kaitīgo izmešu apjomus un uzlabot energoefektivitāti LDz apsaimniekotajos tīkšos. Saskaņā ar normatīvo regulējumu ikvienam infrastruktūras attīstības projektam tiek veikts ietekmes uz vidi izvērtējums.

Apliecinot, ka iesaistīšanās klimata pārmaiņu apturēšanā ir svarīga LDz darbības sastāvdaļa, LDz ik gadu iesaistās Pasaules Dabas fonda akcijā "Zemes stunda", Rīgā izslēdzot dzelzceļa tilta pār Daugavu apgaismojumu. Apgaismojuma izslēgšana, simboliski paužot atbalstu klimata pārmaiņu mazināšanai, notiek ik gadu. Taču tieši 2020.gadā dzelzceļa tilts bija tas objekts, kura apgaismojuma izslēgšanu varēja vērot tiešraidē visā pasaulē.

Interesešu pārstāvji

LDz ir ievērojams tranzīta un transporta nozares spēlētājs, un lai paustu savu viedokli par aktuāliem jautājumiem, aizstāvētu nozares intereses, uzņēmums ir iesaistījies Ostu, loģistikas un tranzīta padomē, kam ir būtiska loma nozares attīstības veicināšanā, kā arī valsts politikas koordinēšanā saistībā ar ostu attīstību un darbību. Uzņēmums padomē iesaistās diskusijās par attīstības projektiem un likumdošanas iniciatīvām. Sekmīgai nozares attīstībai nepieciešama iesaiste arī starptautiskos sadarbības formātos, un viens no tiem ir Ostu, loģistikas un tranzīta padomes Reklāmas komisijā, kas atbild par nozares popularizēšanu starptautiskās izstādēs un forumos, prezentējot to stendā "VIA Latvia".

LDz ir vienīgais publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs Latvijas teritorijā. Vienlaikus uzņēmumam ir sadarbības partneri, kas tiek uzskatīti kā svarīgi interesešu pārstāvju ietekmes puses. Tāpat par nozīmīgu sadarbības partneri un ietekmes pusi ir uzskatāmi projekta "Rail Baltica" attīstītāji "RB Rail" un "Eiropas dzelzceļa līnijas". Jau 2020.gada nogalē sākās Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas pārbūves projekta īstenošana, kur lielākie izaicinājumi ir saistīti ar divu platumu sliežu ceļu savietojšanu un vilcienu satiksmes organizēšanu pārbūves laikā.

Klienti

Par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas aprēķināšanu un noteikšanu atbildīga ir LDz meitas sabiedrība AS "LatRailNet", kas infrastruktūras maksu nosaka atbilstoši vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas tiešajām izmaksām.

Saskaņā ar Finanšu ministrijas makroekonomiskajiem rādītājiem un prognozēm, 2021.gadā ir plānots patēriņa cenu indeksa un darba samaksas fondu ietekmējošo vērtību palielinājums par 1,2% un ražotāju cenu indeksa pieaugums par 1,3%. Šīs prognozes ir ņemtas par pamatu AS "LatRailNet" valdes lēmumam par infrastruktūras maksas lieluma indeksāciju periodam no 2021.gada 1.janvāra – tā paaugstināta par 1,67%. Tāpat AS "LatRailNet" valde 2020.gada nogalē pieņēmusi lēmumus par infrastruktūras maksu akmeņogļu un konteinerkravu pārvadājumiem, grozījusi tirgus segmenta sarakstu starptautiskajā kustībā un veikusi grozījumus jaudas sadales shēmā. Ar uzņēmuma pieņemtajiem lēmumiem var iepazīties tā [mājaslapā](#).

Pasažieru pārvadājumus Latvijas iekšzemē nodrošina AS "Pasažieru vilciens" un SIA "Gulbenes – Alūksnes bānītis". Starptautiskos pārvadājumus Latvijas teritorijā līdz 2020. gada marta vidum nodrošināja LDz meitas sabiedrība SIA "LDZ CARGO" un AO "LTG Link" (maršrutā Viļņa-Daugavpils), tomēr līdz ar COVID pandēmijas izplatību šie pārvadājumi tika pārtraukti.

Kravu pārvadājumu jomā LDz ir četri klienti: SIA "LDZ CARGO" un trīs privātie komersanti – AS "BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS", AS "Baltijas Ekspresis" un SIA "EURO RAIL CARGO".

Nemot vērā LDz sniegto pakalpojumu klāstu, klientu lokā ir arī ostu termināļu operatori un tajās esošie uzņēmumi, vagonu apstrādes pakalpojumu saņēmēji, elektroenerģijas sadales un tirdzniecības klienti, nekustamā īpašuma iznomātāji. Par klientiem uzskatāmi arī kravu īpašnieki un pasažieri, kurus ietekmē dzelzceļa infrastruktūras kvalitāte. LDz nepārtraukti tiecas uzlabot dzelzceļa infrastruktūru, kā arī domā par pasažieru ērtībām – platformu modernizēšanu, kā arī nodrošina dzelzceļa uzziņu sniegšanu visu diennakti un pacēlāja pakalpojumu personām ratiņkrēslā.

LDz vairākiem tūkstošiem klientu sniedz elektroenerģijas sadales un tirdzniecības pakalpojumus. Šis pakalpojums tiek sniegts vietās, kur citiem operatoriem nav pieejams sadales tīkls. 2020.gada beigās LDz uzskaitē bija 4556 elektroenerģijas pieslēgumi mājāsaimniecībām un 939 pieslēgumi juridiskām personām, tostarp 176 LDz koncerna iekšējām struktūrām un 763 – ārējiem klientiem.

Par LDz klientiem uzskatāmi arī tie, kas saņem LDz kā apkalpes vietu operatora sniegtos (kravas vagonu sastāvu apstrādes, vagonu tehniskās apkopes un apskates, aprīkojuma nodrošināšanas un satiksmes informācijas sniegšanas, biļešu pārdošanas vietu un pasažieriem paredzēto telpu lietošanas pasažieru stacijās un pieturas punktos, vilces strāvas elektroenerģijas piegādes, vilces līdzekļu automātiskās lokomotīvu signalizācijas (ALS) ierīču remonta un vilces līdzekļu radiosakaru ierīču remonta) pakalpojumus un dažādus citus papildpakalpojumus.

Piegādātāji

Saskaņā ar Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkuma likumu, LDz piegādātājus likumā noteiktajos gadījumos izvēlas organizējot iepirkumu procedūras. 2020.gadā kopumā rīkotas 212 iepirkumu procedūras un noslēgti 387 iepirkumu līgumi. Plašāka informācija par LDz iepirkumu biroja darbību aprakstīta [136.lappusē](#).

Organizējot iepirkumu procedūras, LDz ir jāievēro "Latvijas dzelzceļa" koncerna Sadarbības partneru biznesa ētikas pamatprincipi. Vienlaikus pastāv iespēja anonīmi ziņot par iespējamiem krāpšanas, korupcijas vai interešu konflikta gadījumiem (Trauksmes cēlēja ziņojums). Ētikas kodeksa ievērošana un Trauksmes cēlēja rīks attiecībās ar piegādātājiem ir veids, kā novērst līgumu slēgšanu ar potenciāli negodprātīgiem partneriem un piegādātājiem. Turklāt vienlaikus tas ir mehānisms, kā nodrošināt uzņēmuma darbinieku kontroli darījumu attiecībās ar partneriem.

Sabiedrība

Publiskās dzelzceļa infrastruktūras uzturētāja viena no prioritātēm ir atbildība par pasažieriem domāto infrastruktūru – tās drošību, kvalitāti un pieejamību ikvienai iedzīvotāju grupai. Dzelzceļš Latvijā savieno lielākas un mazākas pilsētas, dažādus reģionus, tādējādi nodrošinot plašas mobilitātes iespējas plašam iedzīvotāju lokam – studentiem, darbiniekiem, kā arī vietējiem un ārvalstu tūristiem.

Pasažieru infrastruktūras attīstība pēdējos gados tiek plānota, balstoties uz "Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2018. – 2022.gadam". Viens no apjomīgākajiem projektiem, kas tiek īstenots saistībā ar pasažieru ērtību nodrošināšanu, ir pasažieru platformu modernizācija 48 stacijās un pieturas vietās. Savukārt, lai dzelzceļš kļūtu vēl pieejamāks Rīgas iedzīvotājiem, projekts paredz četru jaunu pieturvietu izveidošanu, tādējādi mudinot iedzīvotājus no citiem transporta veidiem pārsēties uz vilcienu, kas ir videi viens no draudzīgākajiem transporta veidiem. Sākot īstenot pasažieru platformu modernizācijas projektu, LDz izzināja pilsētvides ekspertu, pašvaldību un citu nozīmīgu sabiedrības grupu pārstāvju viedokli, kas bija būtisks, lai projekts maksimāli atbilstu sabiedrības interesēm.

Ikdienas komunikācija ar iedzīvotājiem notiek, izmantojot dažādus informācijas kanālus, kā arī tiek izvērtēts, kādu saturu ar konkrētā informācijas kanāla starpniecību izplatīt. Izplatot informāciju par uzņēmuma saimniecisko darbību vai procesiem, tiek izmantoti gan tradicionālie mediji – prese, televīzija, radio, interneta mediji, kā arī sociālie mediji – Twitter, Facebook, Draugiem.lv, Instagram un LinkedIn. Jauniešu auditorija biežāk tiek uzrunāta ar sociālo mediju starpniecību.

Ar sabiedrību notiek arī interaktīva komunikācija, izmantojot gan sociālos medijus, gan e-pastus un dzelzceļa uzzīņu dienestu. LDz Klientu servisa centrs sadarbībā ar zvanu centra pakalpojumu sniedzēju 2020.gadā saņēma 54594 zvanus par iekšzemes un starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem, elektroenerģijas piegādi, pārbrauktu vju darbību un par LDz pārvaldīto infrastruktūru kopumā. Pārskata gadā zvanu skaitu ietekmēja COVID-19 pandēmija, tāpēc salīdzinājumā ar 2019.gadu ir saņemts ievērojami mazāks zvanu skaits. Tikmēr uz e-pastu "uzzinas@ldz.lv" kopumā saņemtas un atbildētas 2322 elektroniskās vēstules, no kurām 330 reģistrētas kā pretenzijas.

Ņemot vērā LDz finanšu situāciju, 2020.gadā netika īstenots atbalsts sabiedrībai nozīmīgu izglītības un zinātnes, veselības veicināšanas, sociālās palīdzības un vides aizsardzības projektu īstenošanā. Informācija par iepriekšējos gados atbalstītajiem projektiem pieejama [LDz mājaslapā](#).



DARBĪBAS INDIKATORI

05

102-46
102-47
102-48

Būtisko aspektu noteikšana

Gatavojoties darbam pie pirmā GRI pārskata sagatavošanas, 2016.gadā tika ieguldīts apjomīgs darbs, lai veiktu ietekmes pušu novērtējumu, kas tika īstenots, organizējot vairāk nekā 10 individuālās un grupu intervijas. Intervējamie ietekmes pušu pārstāvji tika izraudzīti, vispirms izveidojot LDz piegādes vērtību ķēdi – identificējot gan piegādātājus, gan klientus, gan citus partnerus, kuriem ir vislielākā divpusējā ietekme ar LDz. Izmantojot ietekmes pušu apzināšanas matricu un nosakot no piegādes ķēdes skatupunkta būtiskās ieinteresētās puses pievienotās vērtības radīšanā, tika identificētas gan iekšējās, gan ārējās ieinteresētās puses. Šo pušu viedoklis bija pamats informācijas apkopošanai arī par norisēm turpmākajos pārskata sagatavošanas gads.

Sadalā ir sniegta informācija par būtisko aspektu noteikšanas procesu un iegūtajiem rezultātiem. Uzsākot 2018.gada GRI pārskata sagatavošanu, GRI G4 vadlīnijas nomainīja GRI standarts, un šie būtisko aspektu indikatori iekļauti arī pārskatos par 2019. un 2020.gadu. Veicot pāreju no GRI G4 vadlīnijām uz GRI standartu, konstatēts, ka GRI standartā vairs nav specifisko Sauszemes transporta (Lielceļi un dzelzceļi) nozares aspektu, līdz ar to turpmākajos pārskatos ar indikatoriem LDZ-x ir saglabāti uzņēmumam nozīmīgi ziņošanas aspekti, taču izslēgts aspekts Zemes izmantošanas tiesības, kurš bijis salīdzinoši nebūtisks gan ietekmes pušu, gan uzņēmuma paša skatījumā.

Atbilstoši ietekmes pušu radaram (sk. 56. lpp.) būtisko aspektu noteikšanas procesā tika iesaistīti šādu organizāciju vadības pārstāvji:

Ārējās ietekmes puses	Iekšējās ietekmes puses
Klienti AS "Pasažieru vilciens", SIA "Baltijas Tranzīta serviss", SIA "LDZ CARGO"	Akcionārs Satiksmes ministrija
Piegādātāji (darbības resursu nodrošinātāji) AS "Swedbank"	VAS "Latvijas dzelzceļš" Padome
Sadarbības partneri Invalidu un viņu draugu apvienība "Apeirons"	Attīstības direkcija
Izglītības iestādes Rīgas Tehniskā universitāte	Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrība
Vides organizācijas Latvijas Zaļais punkts	VAS "Latvijas dzelzceļš" Valde
Asociācijas Latvijas Lielo pilsētu asociācija, Latvijas Darba devēju konfederācija	

Būtisko aspektu noteikšanas soļi

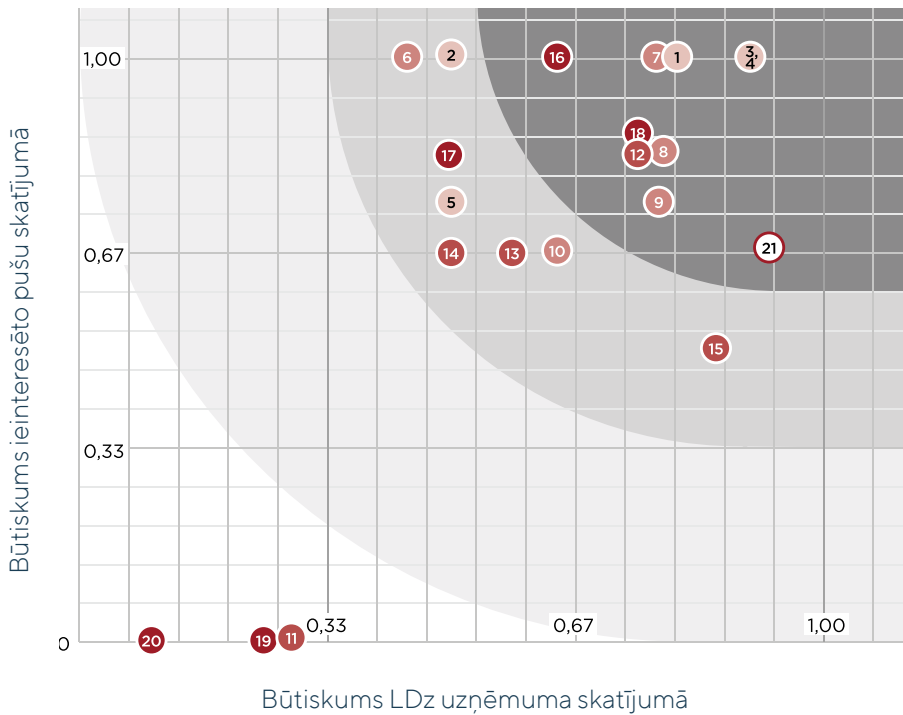
1. Ieinteresēto pušu identificēšana – to organizāciju un uzņēmumu noteikšana, kuriem LDz pievienotās vērtības radīšanas procesā ir vislielākā nozīme.
2. Potenciāli būtisko aspektu identificēšana – GRI G4 vadlīniju materiālos minēto aspektu apzināšana un LDz darbībai potenciāli nozīmīgo aspektu atlase.
Gatavojot pirmo GRI vadlīnijās balstīto pārskatu, intervijās ar visām iepriekš minētajām iekšējām un ārējām ietekmes pusēm tika noskaidroti būtiskie ar LDz darbību saistītie ekonomiskie, sociālie un vides aspekti. Intervijās tika apzināts ne tikai to skatījums par ilgtspējas aspektiem, kas tiek piemēroti visu nozaru uzņēmumiem, bet arī specifisko Sauszemes transporta (Lielceļi un dzelzceļi) 25 papildu aspektu potenciālais būtiskums.
3. Patiesi būtisko aspektu identificēšana – potenciāli būtisko aspektu izvērtēšana, interviju gaitā nosakot tos, kuri ir nozīmīgākie gan LDz, gan identificētajām ietekmes pusēm.
4. Materiālo aspektu noteikšana – ziņojuma satura identificēšana un robežu noteikšana būtiskajiem materiālajiem aspektiem.

Atbilstoši iekšējo un ārējo ieinteresēto pušu vērtējumam par aspektu nozīmīgumu būtiskuma dimensijās tika izveidota aspektu nozīmīguma matrica (angļu val. – “Materiality matrix”).

Saskaņā ar matricā atspoguļotajiem rādītājiem par būtiskākajiem aspektiem gan iekšējās, gan ārējās ietekmes puses uzskata LDz ekonomiskās ietekmes un arī dažus vides ietekmes rādītājus, bet kā mazāk būtiski ir norādīti vairāki ar sabiedrību un darba vidi saistīti rādītāji. Vienlaikus jānorāda, ka interviju apkopojums liecina – nav īpaši nozīmīgu atšķirību iekšējo un ārējo ietekmes pušu vērtējumā, izņēmums ir atsevišķi ar ļoti specifiskām jomām vai iekšējo uzņēmuma vidi saistīti jautājumi, kas ārējām ietekmes pusēm nešķita būtiski.

Ņemot vērā, ka kopš pirmā Ilgtspējas pārskata sagatavošanas ir nākušas klāt jaunas ietekmes puses, 2021.gadā ir plānots veikt jaunu ietekmes pušu anketēšanu.

Intervējot ietekmes puses, tika identificēts katra GRI G4 vadlīniju vispārējā aspekta būtiskums, kā arī, izvērtējot LDz darbību un apzinot ietekmes pušu skatījumu, izvirzīti četri nozares specifiskie aspekti, kas tika iekļauti intervijās ar ietekmes pusēm un LDz ilgtspējas pārskata būtiskuma matricā



Ilgospējas kategorija	Tēmas
Vides dimensija	Skaņas un vibrācijas
Sociālā dimensija	Zemes izmantošanas tiesības Vides pieejamība cilvēkiem ar īpašām vajadzībām
Cits	Korporatīvā pārvaldība (dzimumu līdztiesība vadības pozīcijās)

EKONOMISKĀ IETEKME

06

LDz loma nozares eksporta pakalpojumu sekmēšanā

Koncerna "Latvijas dzelzceļš" uzņēmumi, kas ir atbildīgi par kravu pārvadājumu veikšanu un organizēšanu, kā arī piedāvājumu sagatavošanu, darbojas starptautiskajā tirgū un arī koncerna valdošajam uzņēmumam ir virkne līgumsaistību ar starptautiskajiem klientiem un citu valstu dzelzceļa uzņēmumiem. LDz kā valsts kapitālsabiedrība ar augstu reputāciju savu partneru vidū nodrošina gan ieņēmumus savā budžetā, gan arī piensumu valsts tautsaimniecībai. Starptautiskās konkurētspējas uzturēšanai svarīgi ir noteikt konkrētus mērķus un uzdevumus, kā tos īstenot. Lai uzņēmums turpmāk veiksmīgi attīstītos un starptautiskajā tirgū piedāvātu konkurētspējīgus augstas pievienotās vērtības pakalpojumus, 2020.gadā tika izstrādāts koncerna "Latvijas dzelzceļš" biznesa modelis. Savukārt LDz stratēģiskie mērķi noteikti Vidēja termiņa attīstības stratēģijā 2020. -2025.gadam.

LDz kā starptautisko pārvadājumu tirgus dalībnieks nenoliedzami dod savu piensumu valsts ekonomikai, tomēr vēl veiksmīgāka ekonomikas attīstība ir iespējama, visiem nozares dalībniekiem esot vienotiem un īstenojot kopīgus sadarbības projektus. Viens no tiem ir "VIA Latvia" zīmols, ar ko transporta un loģistikas nozares dalībnieki prezentē sevi globālajā tirgū. Šāda nozares vienotība ir būtiska starptautiskajiem partneriem, jo kravu pārvadājumu jomā viens dalībnieks nevar darboties atrauti no citiem – augstas pievienotās vērtības pakalpojumus iespējams radīt, tikai kopīgi sadarbojoties. Šāda zīmola izveidošana apliecina, ka Latvijas transporta un loģistikas nozare apzinās, ka kopīgā sadarbībā ir iespējams nodrošināt starptautisko konkurētspēju un sasniegt noteiktos mērķus.

Pakalpojumu attīstība, efektivitātes nodrošināšana

LDz ieņēmumu īpatsvars kopējā 2020.gada neto apgrozījumā (tajā skaitā ieņēmumi no valsts finanšu līdzsvara nodrošināšanai) no Minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa un piekļuves infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām un valsts dotācijas minimālajam piekļuves pakalpojuma kompleksam un piekļuvei infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, tai skaitā pasažieru platformas (turpmāk – infrastruktūras maksas ieņēmumi), veidoja 58,04%.

Infrastruktūras lietošanas maksu aprēķina LDz meitas sabiedrība AS "LatRailNet", kas no 2019.gada tiek veikta saskaņā ar uzņēmuma izstrādāto maksas aprēķināšanas shēmu, nomainot Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas apstiprinātu metodiku.

Ieņēmumus no infrastruktūras pārvaldītāja papildpakalpojumiem veido ieņēmumi parvagonu tehniskās apkopes pakalpojumiem, ieņēmumi par kravas vilcienu sastāvu apstrādes pakalpojumiem, ieņēmumi par kravas vagonu komerciālās apskates pakalpojumiem un ieņēmumi par vagonu starpniecības norēķinu pakalpojumiem. VAS "Latvijas dzelzceļš" saviem klientiem nodrošina dokumentu noformēšanu e-vidē kravu pārvadājumu organizēšanā ar visām Latvijas robežvalstīm – Krieviju, Baltkrieviju, Lietuvu un Igauniju. Šis risinājums nodrošina pilnīgu elektronisku informācijas apmaiņu par pārvadājumiem. Savukārt Automatizētā pārvadājumu operatīvās vadības sistēma ļauj pārvadātājiem uzturēt konteineru un vagonu datu bāzi, sniegt tehnoloģiskos dokumentus, formēt tos pēc plāna, kā arī noteikt lokomotīvu atrašanās vietu un prognozēt, kad krava nonāks galamērķī.

Ekonomiskais sniegums

201-1
201-4
205-1
205-2
205-3
103

Situācijai globālajā tirgū, kas bija izveidojusies, samazinoties pieprasījumam pēc ogļu un naftas produktiem, sekām, ko radīja dažādi starptautiskā līmeņa politiskie lēmumi ar ietekmi uz ekonomiskajiem procesiem, 2020.gadā pievienojās arī COVID - 19 pandēmijas radītie izaicinājumi. Globālā mērogā ietekme uz ekonomiskajiem procesiem sākās jau 2020.gada sākumā, savukārt Latvijas ekonomisko situāciju un virkni nozaru tā skāra pavasarī un turpināja ietekmēt visu atlikušo gadu. Globālās ekonomiskās aktivitātes tempu palēnināšanās nozīmēja ražošanas procesu apturēšanu vai arī saglabāšanu minimālos apjomos, un tā rezultātā arī sarūk pieprasījums pēc kravu pārvadājumu veikšanas. LDz lielāko ieņēmumu daļu veido maksa par infrastruktūras izmantošanu, un samazinoties pārvadāto kravu apjomam, ir mazāki ieņēmumi no maksas par infrastruktūras izmantošanu, kas negatīvi ietekmē arī uzņēmuma radīto ekonomisko vērtību.

2020.gadā turpināta Eiropas Savienības struktūrfondu finansējuma apgūšana, sākot īstenot pasažieru platformu modernizācijas projektu 48 stacijās un pieturas punktos. Tāpat 2020.gadā ir apzināti projekti, kuru īstenošanā tuvākajā nākotnē paredzēts piesaistīt Eiropas Savienības līdzfinansējumu. Savukārt novembrī ekspluatācijā tika nodots gājēju tunelis zem sliežu ceļiem Ogrē, kā izbūvei 2018.gada nogalē tika piešķirts valsts budžeta finansējums divu miljonu eiro apmērā.

Radītā un sadalītā ekonomiskā vērtība

LDz kopējā radītā ekonomiskā vērtība 2020.gadā bija 185,5 miljoni eiro, un tā veidojās no pamatdarbības ieņēmumiem 156,5 miljonu eiro apmērā, pārējiem saimnieciskās darbības ieņēmumiem 28,4 miljonu eiro apmērā un finanšu ieņēmumiem 0,5 miljonu eiro apmērā. Salīdzinājumā ar 2019.gadu uzņēmuma kopējā radītā ekonomiskā vērtība 2020.gadā ir samazinājusies par 22,4 miljoniem eiro.

Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas bija 178,6 miljoni eiro. Ražošanas izmaksu struktūrā lielu daļu – 44,6 % (79,7 miljonus eiro) veido darbinieku atalgojums un ar to saistītās sociālās apdrošināšanas iemaksas. 16,3 miljonus eiro veido materiālu, kurināmā, degvielas un elektroenerģijas izmaksas. Savukārt administrācijas izmaksas ir 11,3 miljoni eiro, kas 2020.gadā ir ievērojami samazinājušās – par 4,8 miljoniem eiro jeb 29,8% salīdzinājumā ar 2019.gadu.

Samazinoties darbinieku skaitam, 2020.gada samazinājās valstij nodokļos nomaksāto nodokļu apjoms. Kopumā valsts budžetā nodokļu veidā iemaksāti 36,27 eiro, no tiem 18,4 miljoni eiro valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksu, 9,5 miljoni eiro iedzīvotāju ienākuma nodokļa, 7,6 miljoni eiro pievienotās vērtības nodokļa un 0,6 miljoni eiro nekustamā īpašuma nodokļa veidā.



156,5
milj. EUR

ieņēmumi no
pamatdarbības

28,4
milj. EUR

pārējie saimnieciskās
darbības ieņēmumi

0,5
milj. EUR

finanšu
ieņēmumi

185,5
milj. EUR

kopējā radītā ekonomiskā
vērtība

Investīcijas infrastruktūrā un attīstībā

PAMATDARBĪBAS ĪSTENOŠANA - PUBLISKĀS
PIEEJAMĪBAS DZELZCEĻA TRANSPORTA
INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪŠANA NOZĪMĒ
PIENĀKUMU UZTURĒT TO ATBILSTOŠĀ
KVALITĀTĒ, SASKAŅĀ AR LATVIJAS
REPUBLIKAS UN EIROPAS SAVIENĪBAS
NORMATĪVAJIEM AKTIEM.

203-1
203-2

LDz pamatdarbība ir publiskās pieejamības dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana un uzturēšana atbilstoši noteiktiem kvalitātes un drošības standartiem. Ik gadu tiek veiktas vairākas pārbaudes, lai fiksētu sliežu ceļu kvalitāti un lemtu par nepieciešamajiem uzlabojumiem. Sliežu ceļa stāvokļa novērtējums tiek izteikts kā vidējā atzīme, kuru iegūst, dalot pārbaudāmā iecirkņa kopējo ballu summu ar pārbaudīto kilometru skaitu. Saskaņā ar veiktajām pārbaudēm Latvijā sliežu ceļu kvalitāte ilgstoši atbilst novērtējumam "teicami". Pārskata gadā vidējais ballu skaits bija 14,9, un tas ir par 4,3 ballēm labāk nekā 2019.gadā. Šāds kvalitātes rādītājs sasniegts, pateicoties ieguldījumiem infrastruktūras modernizācijā, nodrošinot tās kvalitāti, drošumu un konkurētspēju.

Pārskata gadā infrastruktūras uzlabojumos un modernizācijā no LDz pamatkapitāla izmantoti 7,5 miljoni eiro. Finansējuma izlietojums:

Projekts	Izlietotais finansējums
Sliežu ceļu atjaunošana – “A” tipa kapitālais remonts	3 079 537
Sliežu ceļu atjaunošana – “B” tipa kapitālais remonts	1 189 224
Garsliežu nomaiņa pret jaunām sliedēm	2 314 143
Pārbrauktuviu videonovērošanas sistēmas atjaunošana	108 296
Infrastruktūras pārbūve saistībā ar Rīga–Krasta stacijas slēgšanu	233 803
Enerģētikas atjaunošana	468 492
Pasākumi dzelzceļa negadījumu risku samazināšanai uz pārbrauktuviem un gājēju pārejām	72 563

Jaunas gājēju pārejas 2020.gadā ir ierīkotas posmā Garkalne–Krievupe 25,5.kilometrā, posmā Madona–Gulbene 96,407.kilometrā.

2020.gadā kopējais LDz kapitālieguldījumu apjoms bija 11,3 miljoni eiro:

atjaunošanā ieguldīti 10,5 miljoni eiro, tajā skaitā:

- dzelzceļa infrastruktūras kapitālajā remontā – 9,7 miljoni eiro;
- esošo IT sistēmu atjaunošanā – 185 tūkstoši eiro;
- pārskata periodā iegādātas tehnoloģiskās iekārtas sliežu ceļu remontam un uzturēšanai, kā arī iekārtas turpmākai informācijas sistēmu un sakaru līdzekļu attīstībai un citi nemateriālie aktīvi 656 tūkstošu eiro apmērā.

Infrastruktūras attīstībā ieguldīti 738 tūkstoši eiro, tajā skaitā:

- modernizācijā– 313 tūkstoši eiro;
- inovatīvo tehnoloģiju ieviešanā – 340 tūkstoši eiro;
- pārējā attīstībā – 85 tūkstoši eiro.

Infrastruktūras būvniecības un remonta darbiem 2020.gadā patērētie materiāli un to apjoms

Materiāls	Daudzums	Mērvienība
Smilts	35 230	tonnas
Grants (dolomīta šķembas)	1035	tonnas
Akmens šķembas	15 000	tonnas
Granīta šķembas	80 140	tonnas
Piesūcinātie ozolkoka gulšņi	2800	gab.
Piesūcinātie skujkoka gulšņi	7114	gab.
Pārmijas ozolkoka brusas	465	m ³
Pārmijas skujkoka brusas	580	m ³
Tiltu brusas	159	gab.
Dzelzsbetona gulšņi jaunie	13 080	gab.
Dzelzsbetona gulšņi lietotie	43 352	gab.

ES fondu 2014. – 2020.gada plānošanas perioda projekti

Īstenojot pamatdarbības mērķi – dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana un attīstīšana, LDz regulāri plāno tās uzlabošanu un modernizāciju, tostarp piesaistot arī Eiropas Savienības fondu finansējumu.

LDz projektiem Kohēzijas fonda līdzfinansējums tiek piesaistīts Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.2. pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" ietvaros, kura mērķis ir uzlabot TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti.

Specifiskā atbalsta mērķa 6.2.1 "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" ietvaros tiek īstenoti vai tiks īstenoti četri atsevišķi dzelzceļa infrastruktūras attīstības projekti: "Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija", "Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija", "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai" un "Nožogojumu un gājēju pāreju ierīkošana dzelzceļa infrastruktūras objektos".

2020.gadā LDz turpināja īstenot projektu, kas iekļauts 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.2. pasākumā "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve", kas paredz Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava–Mangaļi–Ziemeļblāzma modernizāciju.

Uzsākts darbs pie dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācijas projekta – paaugstināto platformu izbūve un pasažieru apziņošanas un videonovērošanas sistēmu ierīkošana 48 stacijās un pieturas punktos četrās dzelzceļa līnijās.

Bez ES Kohēzijas fonda atbalstītiem projektiem LDz kopā ar Igaunijas dzelzceļa uzņēmumu AS "Eesti Raudtee" ir iesaistīties Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) līdzfinansētā projekta "Sadarbīgas dzelzceļa sistēmas izveidošana Baltijas valstīs" īstenošanā.

Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava–Mangaļi–Ziemeļblāzma modernizācija

Modernizācijas nepieciešamība identificēta posmā Mangaļi–Ziemeļblāzma, kas ir vienceļa posms, kaut arī līnijā Rīga–Skulte, kurā tas atrodas, ir divi paralēli sliežu ceļi. Līdz ar to iecirknis Mangaļi–Ziemeļblāzma ir viena no dzelzceļa līnijas Rīga–Skulte problemātiskajām vietām. Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava–Mangaļi–Ziemeļblāzma modernizācijas projektā ir paredzēts šajā posmā izbūvēt otro sliežu ceļu, kā arī modernizēt mikroprocesoru centralizāciju ar mērķi uzlabot Rīgas dzelzceļa mezgla pārstrādes spēju, būtiski samazināt mezgla šaurās vietas un paaugstināt efektivitāti.

Projekta paredzamās kopējās izmaksas ir 22,4 miljoni eiro. Projekta īstenošanai ir piesaistīts ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums (85%).

2020.gada februārī tika parakstīts līgums ar izsludinātā konkursa Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija: būvuzraudzība" uzvarētāju – SIA "Firma L4". Tāpat tika organizēti projekta īstenošanas sagatavošanas darbi, izstrādāta tehniskā un tehnoloģiskā dokumentācija, un būvprojektu izstrāde. Projekta īstenošanai arī dzansņemtas vairākas nepieciešamās būvatļaujas.

Projektu plānots pabeigt līdz 2023.gada beigām.

Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija

VAS "Latvijas dzelzceļš" viena no atbildības jomām ir pasažieriem domātās dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana un attīstība. Lai izpildītu šo uzdevumu, LDz 2020.gadā sāka sagatavošanas darbus Eiropas Savienības Kohēzijas fonda finansēta projekta īstenošanai, kas paredz modernizēt pasažieru platformas.

Projektā paredzēts pilnībā modernizēt pasažieru infrastruktūru elektrificētajās dzelzceļa līnijās Rīga – Tukums II, Rīga – Skulte, Rīga – Krustpils un Rīga – Jelgava. Projekta gaitā tiks izbūvēti arī jauni pieturas punkti pie Silikātu ielas un Slokas ielas (līnijā Torņakalns – Bolderāja), Dauderi (līnijā Zemitāni – Skulte) un netālu no tirdzniecības centra "Alfa" (līnijā Rīga – Cēsis).

Katrā no 48 stacijām un pieturas punktiem tiks izbūvētas paaugstinātas platformas, modernas un funkcionālas nojumes, soliņi un velonovietnes, taktīlās joslas un taktīlās vadulas, apziņošanas un videonovērošanas sistēma, tiks izvietotas vienota standarta informatīvās norādes, kā arī pieejas platformām cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Lai iedzīvotājiem nodrošinātu ērtāku piekļūšanu dzelzceļa infrastruktūrai, atsevišķiem pieturas punktiem mainīsies to atrašanās vieta.

Projekta izstrādes laikā sagatavotas arī vienotas [vadlīnijas](#) infrastruktūras vizuālajam veidolam, kas nozīmē, ka turpmāk tās tiks ņemtas vērā, modernizējot esošo vai izbūvējot jaunu pasažieru infrastruktūru.

2020.gadā tika izsludināts iepirkuma konkurss par platformu projektēšanu un būvniecību. Piedāvājumu atvēršana notika 2021.gada janvāra sākumā.

Projektu plānots pabeigt līdz 2023.gada beigām.

Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai

Projekta ietvaros paredzēts paaugstināt vilcienu kustības ātrumu līnijās Rīga – Aizkraukle un Rīga – Jelgava, kopumā modernizējot dzelzceļa infrastruktūru aptuveni vairāk nekā 110 kilometru garumā.

Līnijās Rīga – Aizkraukle un Rīga – Jelgava ir paredzēta dzelzceļa pārbrauktuviņu aprīkošana ar jaunām pārbrauktuviņu signalizācijas sistēmām un automātiskajām barjerām, dzelzceļa līkņu ģeometrijas pārbūve un ar to saistīto elektrokontakttīkla pārbūve, lai nodrošinātu vilcienu kustības ātrumu līdz 140 km/h, pārmiju uzstādīšana ar nepārtrauktu krusteņa rites virsmu, aizsargžogu izbūvēšana gar dzelzceļu bīstamākajās vietās.

Projekta paredzamās izmaksas ir 68,3 miljoni eiro.

Projektu plānots pabeigt līdz 2023.gada beigām.

Nožogojumu un gājēju pāreju ierīkošana dzelzceļa infrastruktūras objektos

Īstenojot šo projektu, tiks attīstīts Rīgas dzelzceļa mezgls un modernizēta pasažieru apkalpošanas infrastruktūra, nodrošinot vilcienu kustības ātruma palielināšanu un drošību. Projekta laikā tiks atjaunotas esošās dzelzceļa pārejas, izbūvētas jaunas, kā arī ar drošības žogiem tiks nožogoti sliežu ceļu posmi un staciju teritorijas. Divās vietās paredzēta arī divlīmeņu šķērsojumu izbūve.

Projektam pieejamais finansējums ir 7,6 miljoni eiro.

Projektu plānots pabeigt līdz 2023.gada beigām.

Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta (EISI) "Sadarbības dzelzceļa sistēmas izveide Baltijas valstīs"

VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) un AS "Eesti Raudtee" (ER) ir parakstījušas Dotācijas nolīgumu ar Inovācijas un tīklu izpildaģentu (INEA) par projekta "Sadarbības dzelzceļa sistēmas izveide Baltijas valstīs" īstenošanu.

Projekta mērķis ir nomainīt šobrīd LDz ekspluatācijā esošo automatizēto pārvadājumu operatīvās vadības sistēmu (APOVS) ar jaunu operatīvo transporta vadības sistēmu (OPVS) un papildināt esošo transporta vadības sistēmu (VJS) Igaunijas dzelzceļā, kā arī ieviest TAF TSI regulas 1305/2014 (tās grozījumu TAF TSI regulas 2018/278) un TAP TSI regulas 454/2011 prasības.

Projekta ietvaros paredzēta jauna tehnoloģiskā modeļa ieviešana Latvijas un Igaunijas valstu dzelzceļos atbilstoši ES Ceturtās dzelzceļa pakotnes t.s. Drošības pīlāra tiesību aktiem. Projekts ietvers esošo procesu analīzi, biznesa procesu un datu modelēšanu, tehnisko un funkcionālo specifikāciju izstrādi un jaunas sistēmas ieviešanu, lai vienlaicīgi izpildītu kravas/pasažieru pārvadājumu savstarpējas izmantojamības (sadarbības) tehnisko specifikāciju (TAF/TAP TSI) prasības un nodrošinātu pārvadājumu informācijas savietojamību ar Neatkarīgo valstu sadraudzības (NVS) dzelzceļu sistēmām, saskaņā ar dalībvalstu Dzelzceļa transporta padomes (CSZT) saistošo normatīvo aktu prasībām.

Projekts ietver funkcionalitāti, kas nepieciešama Rail Freight Corridor North Sea – Baltic (RFC8):

- infrastruktūras informācijas izgūšana;
- jaudas plānošana, koordinēšana un sadale;
- infrastruktūras lietošanas maksas noteikšana;
- vilcienu kustības informācija.

Sadarbības dzelzceļa sistēmas izveides paredzamās kopējās izmaksas ir 5,3 miljoni eiro. Projekta īstenošanai ir piesaistīts Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta (EISI)/(CEF) līdzfinansējums (40%) 2020.gadā projekta ietvaros tika izsludināts iepirkums divās daļās: par projekta vadības un biznesa modeļa un tehniskās specifikācijas izstrādes pakalpojumiem. Iepirkumi tiek veikti saskaņā ar 2019.gada 29.augustā noslēgto Dotācijas nolīgumu Nr.INEA/CEF/TRAN/M2018/1774156 starp VAS "Latvijas dzelzceļš", AS "Eesti Raudtee" un Inovācijas un tīklu izpildaģentu (INEA).

Projektu plānots pabeigt līdz 2023.gada beigām.

Īpašumu apsaimniekošana un efektivitātes paaugstināšana

LDz nekustamo īpašumu, kas ir tās īpašumā un valdījumā (piemēram publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma josla) vispirms izmanto savas pamatdarbības nodrošināšanai, savukārt pārējie nekustamie īpašumi, kas nav nepieciešami LDz pamatdarbības nodrošināšanai, tiek piedāvāti nomai LDz atkarīgajām sabiedrībām un ārējiem klientiem saskaņā ar ārējo un iekšējo regulējumu.

2020.gadā LDz veica ievērojamu darbu, lai izvērtētu nekustamo īpašumu turpmāko nepieciešamību tās pamatdarbības nodrošināšanai, un turpināta šīs jomas sakārtošana.

Pārskata gadā LDz bilanci bija 2073 ēkas, no kurām lietošanā ārējiem nomniekiem (tajā skaitā AS "Pasažieru vilciens" un LDz atkarīgajām sabiedrībām) bija iznomātas telpas 279 ēkās, kas ir 13,5% no LDz ēku kopskaita, un iznomāto telpu platība 22% no kopējās LDz ēku platības.

LDz īpašumā ir virkne nekustamo īpašumu (ēkas, inženierbūves, atsevišķi dzīvokļi, pievedceļi), kuri nav nepieciešami pamatdarbības nodrošināšanai un to uzturēšana ikdienā rada neefektīvu resursu patēriņu. Nolūkā samazināt nelietderīgos izdevumus, LDz regulāri izvērtē, kuri no īpašumiem, ņemot vērā to tehnisko stāvokli, novietojumu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā, tehniskās un īpašuma tiesību dokumentācijas esamību, kā arī pieprasījumu tirgū, būtu nepieciešami LDz pamatdarbības nodrošināšanai un kuri virzāmi atsavināšanai vai demontēšanai.

Potenciālo pircēju interese par atsavināšanai piedāvāto nekustamo īpašumu ir dažāda. Tas atkarīgs no atrašanās vietas administratīvajā teritorijā, nekustamā īpašuma tehniskā stāvokļa, lietošanas veida un cenas.

2020.gadā sešās Komerzializācijas komisijas sēdēs izskatīti un lemti 17 jautājumi par ēku (t.sk. CA patvertnes, dzīvojamās mājas, depo ēkas un citu), 14 – inženierbūvju un 1 – dzīvokļa atsavināšanu.

Kopumā ir noslēgti 7 pirkuma līgumi, pārdodot:

- 6 ēkas
- 4 inženierbūves
- 1 zemes gabals.

Kopējie ienākumi no pārdošanas: **213 021 eiro.**

2020.gadā turpinājās LDz nekustamā īpašuma optimizācija, kurā LDz direkcijas un struktūrvienības izvērtēja LDz nekustamā īpašuma izmantošanas vajadzību savas darbības nodrošināšanai. Par pamatdarbības nodrošināšanai nevajadzīgo īpašumu, ievērojot tā tehnisko stāvokli, novietojumu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā, nomas tirgus konjunktūru, īpašums reģistrēts/neregistrēts zemesgrāmatā, rosināts to iznomāt ārējiem klientiem. Kopumā AS "Valsts nekustamie īpašumi" un LDz mājas lapās ievietotas 14 publikācijas, piedāvājot nomai ārējiem nomniekiem 110 nomas objektus, kas nav vajadzīgi LDz pamatdarbības nodrošināšanai. 2020.gadā sasauktas 29 Nomas līgumu komisijas sēdes, noformējot 49 protokolus par nekustamā īpašuma nomu, kā arī šajās sēdēs izskatīti 339 jautājumi par nekustamā īpašuma nomāšanu, iznomāšanu, līgumu grozījumiem.

2020.gadā no telpu un zemes nomas ārējiem nomniekiem gūti ieņēmumi 1,82 miljoni eiro apmērā, kas salīdzinājumā ar 2019.gadu ir par 2,7% mazāki, ievērojot nomas maksas atbrīvojuma vai samazinājuma piemērošanu sakarā ar COVID-19 pandēmiju.

Savukārt par 7,6% samazinājušies ieņēmumi no telpu un zemes nomas koncerna atkarīgajām sabiedrībām, un tie bija 1,2 miljoni eiro. Ieņēmumu samazinājumi skaidrojumi ar meitas sabiedrībās veikto optimizāciju, kā rezultātā mazinājusies

vajadzība izmantot nomas telpas un zemi pamatdarbības nodrošināšanai. Nedaudz palielinājušies ir ieņēmumi par īri, kas 2020.gadā bija 28 300 eiro un ir par 0,2% vairāk nekā gadu iepriekš.

2020.gadā nekustamo īpašumu apsaimniekošanu ietekmēja COVID – 19 pandēmija, jo samazinoties ekonomiskajai aktivitātei, situācija pasliktinājās arī LDz nomniekiem. Tā rezultātā tika pieņemti lēmumi par nomas maksas samazināšanu vai atbrīvojumu no nomas maksas. 2020.gada laikā izskatīti un noformēti 32 nomas līgumu komisijas sēžu protokoli par nomas atbalsta piešķiršanu nomniekiem COVID – 19 ietekmē. Pieņemti lēmumi par atbalsta piešķiršanu 2020. gada nomas maksai saistībā ar COVID – 19 pandēmiju – 223 730 eiro un 3393 ASV dolāru apmērā.

Tāpat LDz ir atbildīgs par publiskās lietošanas dzelzceļa zemes nodalījuma joslu, kuras kopējā platība ir 15 156 ha platībā un tajā ietilpst gan darbojošies sliežu ceļu iecirkņi, gan līnijas, kur patlaban nenotiek vilcienu kustība, bet kuri LDz ir jāuztur līdz brīdim, kad Ministru kabinets pieņems lēmumu par dzelzceļa iecirkņu slēgšanu.

Latvijā līdzās aktīvajām dzelzceļa līnijām ir arī tādas, kurās vilcienu kustība ir pārtraukta pirms daudziem gadiem un sliedes ir demontētas. Popularizējot videi draudzīgu tūrismu, daļa no šīm līnijām tiek pārvērstas par tā sauktajiem "zaļajiem dzelzceļiem", un 2020.gadā ir panākta vienošanās ar trim pašvaldībām – Ogres, Ērgļu un Ropažu pašvaldībām par patapinājuma līgumu noslēgšanu nolūkā izveidot šos trīs novadus caurvijošu "zaļā dzelzceļa" maršrutu. Ieguvumi ir gan iedzīvotājiem, kas var kājām, gan arī velosipēdiem aplūkot gleznainās Vidzemes ainavas, gan arī LDz, jo samazinās izdevumi šo īpašumu uzturēšanai.

LDz kā īpašnieka tiesības ir nodrošināt tā īpašumā esošo ēku un būvju uzturēšanu atbilstošā tehniskajā stāvoklī, lai tas nerada draudus apkārtējo veselībai vai dzīvībai. Tas nozīmē, ka LDz ir pienākums remontēt un atjaunot objektus,

kuros ir konstatēti kādi defekti vai nepieciešams novērst potenciālu objekta bīstamību apkārtējiem. 2020.gadā tika veikts jumta konstrukcijas kapitālais remonts Liepājas stacijas ēkai, kā arī uzlabots gājēju tilta tehniskais stāvoklis pie stacijas. Vairākām staciju ēkām veikti jumta seguma un iekštelpu remontu un izsludināti vairāki iepirkumi par jumta seguma nomaiņu vairāku staciju ēkām. Tāpat notika darbs pie projekta izstrādes Daugavpils stacijas ēkas pazemes tuneļa pārbūvei ar stacijas laukuma seguma atjaunošanu.

Viena no LDz Nekustamā īpašuma pārvaldes atbildības jomām ir LDz saimnieciskajā darbībā nepieciešamā autoparka uzturēšana. Samazinot LDz funkciju apjomu un izvērtējot autoparka lietderību, 2020.gadā tika veikta tā optimizācija. Organizējot vairākas izsoles, tika pārdotas 46 automašīnas, gūstot ienākumus 61 348 eiro (bez PVN) apmērā. Papildus tika organizēta jauna autotransporta izsole par 22 transporta vienībām, prognozētie ienākumi 2021.gadā 21 661 eiro (bez PVN) apmērā. Nolūkā mazināt izdevumus par lietošanā nepieciešamo tehnoloģisko autoparku 303 tehnoloģiskā transporta vienības ir aprīkotas ar GPS iekārtu. Galvenās priekšrocības GPS sistēmu uzstādīšanai transportlīdzekļos ir centralizēta autoparka kontrole un ievērojama līdzekļu ekonomija, rezultātā autoparks tiek izmantots lietderīgāk, tādējādi samazinot tā ekspluatācijas un degvielas izdevumus.

Netiešā ekonomiskā ietekme

Dzelzceļa pārvadājumu nodrošināšana pasažieru un kravu satiksmē rada tiešu ekonomisko ietekmi gan uz nozari, gan valsts tautsaimniecību kopumā. Taču vienlaikus tiek radīta arī netieša ekonomiskā ietekme uz citām nozarēm, jo tās nedarbojas atrauti viena no otras. Liels kravu pārvadājumu īpatsvars nonāk Latvijas ostās, kas nozīmē, ka dzelzceļš rada netiešu ekonomisko ietekmi arī ostu un jūras transporta nozarei. LDz sadarbība ar trim Latvijas lielākajām ostām ir veidojusies daudzus gadus.

"Latvijas dzelzceļš" visā Latvijā nodarbina vairākus tūkstošus cilvēku, kas nozīmē, ka, nodrošinot regulārus ienākumus, tiek radīta netieša ietekme uz tirdzniecības un pakalpojumu sektoru un citām nozarēm, kas saistītas ar patēriņu.

Uz tādām nozarēm kā medicīna, izglītība, aizsardzība, netieša ekonomiskā ietekme tiek radīta ar ikgadējām sociālajām iemaksām valsts budžetā. No šīm iemaksām, ko veic arī citi uzņēmumi, tiek veidots valstij būtisku nozaru budžets. 2020. gadā LDz valstī nodokļos iemaksāja 36,3 miljonus eiro.

Ikgadu valstī tiek noteikts vidējais atalgojuma apmērs, un arī uz to LDz rada netiešu ietekmi. Vidējais atalgojums uzņēmumā 2020.gadā bija 1227,6 eiro pirms nodokļu nomaksas. Tīkmer valstī vidējais bruto atalgojums 2020.gadā bija 1143 eiro, attiecīgi LDz vidējais izmaksātais atalgojums bija par 84,6 eiro lielāks nekā valstī kopumā (jāgaida oficiālā informācija no Centrālās statistikas pārvaldes).

Dzelzceļa tīklam Latvijā ir ievērojama ietekme uz iedzīvotāju mobilitātes iespējām un vienlaikus arī uz tūrisma nozari. Vilcienu satiksme pa LDz uzturēto dzelzceļa infrastruktūru visā valsts teritorijā nodrošina ikvienam iespēju pārvietoties starp reģioniem un pilsētām darba, izglītības vai tūrisma nolūkā. Dzelzceļš kā sabiedriskā transporta veids pēdējos gados ir kļuvis arvien populārāks, ik gadu pārvadājot

tuvu 20 miljoniem pasažieru. 2020.gadā kopumā pa LDz infrastruktūru ir pārvadāti 12,86 miljoni pasažieru, no kuriem 12,83 miljoni iekšzemē, bet 16,83 tūkstoši bija starptautisko reisu pasažieri, kur pārvadājumus nodrošināja SIA "LDZ CARGO", un vēl 9283 starpvalstu satiksmē uz Valgu, kur pārvadājumus nodrošina AS "Pasažieru vilciens". Pasažieru skaits gan 2020.gadā salīdzinājumā ar 2019.gadu ir ievērojamis arucis (par 5,8 miljoniem pasažieru), kas ir saistīts ar COVID - 19 pandēmijas radītajiem ierobežojumiem, tostarp starptautisko pārvadājumu apturēšanu 17.martā.

Tradicionāli pasažieri visvairāk pārvietojas ar elektrovilcieniem, kas liecina, ka dzelzceļš kā sabiedriskais transports īpaši populārs ir Rīgā un Pierīgā. Sagaidāms, ka nākotnē vilciena izmantošana Rīgas robežās vēl palielināsies, ko veicinās arī jaunu pieturvietu izveidošana Dauderos, tirdzniecības centra "Alfa" tuvumā, kā arī izveidojot jaunu pasažieru dzelzceļa līniju uz Bolderāju.

Nemot vērā apjomīgos infrastruktūras modernizācijas projektus, kā pastarpināta ekonomiskā ietekme dzelzceļa nozarei ir uz būvniecību un izejmateriālu ražošanu. Tāpat ieguvumus izjūt informācijas tehnoloģiju nozare, kas piedāvā tehnoloģijas, kas nepieciešamas arī dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un modernizācijai. Piemēram, īstenojot pasažieru platformu modernizācijas projektu, ir paredzēts uzstādīt videonovērošanas sistēmas un apziņošanas sistēmas.

Iepirkumu prakse

Iepirkumu jomā LDz ir sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs, kas nozīmē, ka iepirkuma procedūru organizēšanā uzņēmumam ir jārīkojas saskaņā ar Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumu, jāievēro iepirkumu uzraudzības biroja apstiprinātās vadlīnijas, kapitālsabiedrības un koncerna izstrādātos iepirkumu noteikumus, kā arī "Latvijas dzelzceļš" koncerna Sadarbības partneru biznesa ētikas kodeksu. Par iepirkumu procedūru organizēšanu atbildīgā struktūra LDz ir Iepirkumu birojs, kas apkopo iepirkumu plānus un pasūtījumus, organizē iepirkuma procedūras, nodrošina to tiesisko uzraudzību.

Lai iepirkumi tiktu organizēti maksimāli caurspīdīgi, godīgi un atklāti, LDz Iepirkumu birojs ievēro visus piemērojamus tiesību aktu, kā arī sadarbojas ar LDz Drošības direkciju. Tāpat katrā iepirkuma līgumā ir atsauces uz "Latvijas dzelzceļš" koncerna Sadarbības partneru biznesa ētikas kodeksu, kas jāievēro abām līgumslēdzējām pusēm. Šaubu gadījumā ir pieejams Trauksmes cēlēju mehānisms.

Īstenojot iepirkuma procedūras, Iepirkumu birojs ievēro atklātumu, brīvas konkurences principu, vienlīdzīgu un taisnīgu attieksmi, kas nozīmē vienādu prasību un vērtēšanas kritēriju noteikšanu visiem pretendentiem. Būtisks Iepirkumu biroja darbības priekšnoteikums ir līdzekļu efektīva izmantošana. Iepirkuma procedūru organizēšanā ir iesaistīts plašs darbinieku loks - iekšējie pasūtītāji, specifikāciju izstrādātāji, iepirkuma komisijas locekļi, kā arī līgumu projektu sagatavotāji un par līgumu slēgšanu atbildīgās personas, un, lai novērstu potenciālos riskus, šīs personas regulāri tiek apmācītas.

2020.gadā LDz Iepirkumu birojs ir veicis 212 iepirkumus un noslēdzis 387 iepirkumu līgumus, kuru kopējā summa bija 34,4 miljoni eiro. Īstenojot pārdomātu un atbildīgu iepirkumu politiku, 2020.gadā ir iekonomēti 2,4 miljoni eiro, savukārt 2021.gadā ir plānots panākt, ka gada plānotā iepirkumu summa pret noslēgto līgumu summu ir samazināta par vismaz 5%.

LDz rūpes par vidi izpaužas arī iepirkumu jomā, atsevišķām procedūrām piemērojot tā saukto "zaļo iepirkumu", kas nozīmē videi draudzīgu preču vai risinājumu iegādi, kam ir potenciāli mazāk kaitīga ietekme uz apkārtējo vidi. No visiem iepirkumiem, kas veikti 2020.gadā, 38 bija "zaļie iepirkumi". "Zaļā iepirkuma" princips tiek piemērots, iegādājoties energoefektīvus gaismekļus, spuldzes, lampas, bet sliežu ceļu infrastruktūras atjaunošanas vajadzībām tiek iegādāti piesūcināti koka gulšņi, pārmijas un tiltu brusas. Liela nozīme ir arī autoparka atjaunošanai, ņemot vērā, ka gados vecie transportlīdzekļi rada lielākas emisijas nekā jaunie.

Uzlabojot iepirkumu politiku, 2020.gadā tika aktualizēti "Latvijas dzelzceļš" koncerna iepirkumu pamatnoteikumi un VAS "Latvijas dzelzceļš" iepirkumu noteikumi, bet 2021.gadā Iepirkumu birojs plāno turpināt uzsāktos risku samazināšanas pasākumus, piemēram, pēc iespējas biežāk iepirkumu veikšanai izmantot Elektronisko iepirkumu sistēmu (EIS), kas izslēdz tiešu komunikāciju ar pretendentiem.

VAS "Latvijas dzelzceļš" pretkorupcijas pasākumi

Atklāta un godīga rīcība ar uzņēmuma īpašumu, godprātīgi darbinieki, kā arī caurspīdīgi darījumi ar trešajām personām ir viens no būtiskākajiem labas korporatīvās pārvaldības principiem, ko savā darbībā ievēro un īsteno arī LDz.

Lai noteiktu, kā darbiniekiem rīkoties saskarsmē ar piegādātājiem, sadarbības partneriem, kā arī saistībā ar komandējumu organizēšanu un dāvanu pieņemšanu, iespējami koruptīviem gadījumiem, 2016.gadā tika apstiprināta Krāpšanas novēršanas politika, kura 2019. gadā apstiprināta jaunā redakcijā. Par politikas īstenošanu ir atbildīga LDz Drošības direkcijas Drošības kontroles daļa, un šis dokuments ir saistošs ikvienam LDz un tā meitas sabiedrību darbiniekam.

LDz īsteno tā Krāpšanas novēršanas politika ir cieši saistīta ar valsts normatīvo regulējumu – Ministru kabineta noteikumiem Nr. 630 "Noteikumi par iekšējās kontroles sistēmas pamatprasībām korupcijas un interešu konflikta riska novēršanai publiskas personas institūcijā" un Trauksmes celšanas likumu. Tāpat tās īstenošanā būtisks ir LDz koncerna Ētikas kodekss, kas noteic darbinieku profesionālās ētikas un uzvedības pamatprincipus.

Kopš 2019.gada 1.maija valstī spēkā ir stājies Trauksmes celšanas likums, kura mērķis ir veicināt trauksmes celšanu par pārkāpumiem un nodrošināt trauksmes celšanas mehānismu izveidi un darbību. Saskaņā ar likuma prasībām, ikvienā uzņēmumā un iestādē, kurā ir nodarbināti vairāk nekā 50 cilvēki, bija jāievieš iekšējā trauksmes celšanas sistēma.

Lai gan LDz šāds mehānisms pastāvēja pirms likuma spēkā stāšanās brīža un darbojās kā iespēja anonīmi, konfidenciali vai, atklājot identitāti, iesūtīt ziņojumu par potenciālu korupcijas vai krāpšanas gadījumu, līdz ar jauno likumu rīka funkcionalitāte tika papildināta, pielāgojot to jaunā likuma prasībām – tiek nodrošināta iespēja ziņot gan par iespējamām krāpšanas (korupcijas)/naudas atmazgāšanas gadījumiem, gan iesniegt trauksmes cēlēja ziņojumu. Tāpat atbilstoši likuma prasībām ir izstrādāts mehānisms trauksmes cēlēju ziņojumu pieņemšanai, reģistrēšanai, pārbaudei un nepieciešamajai komunikācijai ar trauksmes cēlēju.

Trauksmes celšanas rīks tiešsaistē ir pieejams uzņēmuma iekšējā, kā arī ikvienam – gan uzņēmuma darbiniekiem, gan arī ikvienam iedzīvotājam – uzņēmuma [mājaslapā](#).

2020.gadā, izmantojot kādu no informācijas kanāliem, tajā skaitā LDz iekšējā vai mājas lapā, ir saņemti 29 ziņojumi par iespējamām krāpšanas gadījumiem, no kuriem padziļināta lietas apstākļu izpēte ir bijusi 12 gadījumos. LDz Drošības direkcija 2020.gadā trauksmes cēlēju ziņojumus nav reģistrējusi.

Lai nodrošinātu starptautisko un Latvijas Republikas nacionālo sankciju likuma prasību izpildi koncernā, kopš 2019.gada marta darbojas Informācijas sistēma "Sankcijas", un katru dienu tiek izvērtēti no tās saņemtie paziņojumi par potenciālā vai esošā sadarbības partnera iespējamo atrašanos sankciju sarakstos.

Analizējot ievadītos datus Informācijas sistēmā "Sankcijas", tika secināts, ka ir nepieciešams pilnveidot tās mehānismu, tāpēc notika minētās sistēmas pilnveidošanas darbi.

Savukārt Valsts ieņēmumu dienesta Nelegāli iegūtu līdzekļu legalizācijas novēršanas pārvalde 2020.gada maijā veica "Noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizācijas un terorisma un proliferācijas (masveida iznīcināšanas ieroču izgatavošana, glabāšana, pārvietošana, lietošana vai izplatīšana) finansēšanas novēršanas likuma un Starptautisko un Latvijas Republikas nacionālo sankciju likuma prasību izpildes pārbaudi". Pēc VID pārstāvju lūguma tikšanās laikā tika sniegts ieskats par Informācijas sistēmas "Sankcijas" darbību, kā arī iekšēji izstrādāto mehānismu attiecībā uz sankcijās iekļauto personu identificēšanu. Tāpat 2020.gadā ir notikusi komunikācija ar Ārlietu ministriju gadījumos, kur nepieciešams saņemt ministrijas ekspertu viedokli par līgumu slēgšanu attiecībā uz tieši un netieši sankcijās iesaistītiem sadarbības partneriem.

LDz saskaņā ar Dzelzceļa likumu nodrošina vienlīdzīgu, nediskriminējošu pieeju infrastruktūrai visiem dzelzceļa pārvadātājiem.

IETEKME UZ VIDI

07

IKVIENA CILVĒKA VAI UZŅĒMUMA DARBĪBA ATSTĀJ PĒDAS VIDĒ - TĀS VAR BŪT GAN VIDES AIZSARDZĪBU VEICINOŠAS, GAN ARĪ VIDI DEGRADĒJOŠAS. VIENS NO JAUTĀJUMIEM, PAR KO PĒDĒJĀS DESMITGADĒS DISKUTĒ PASAULES LĪDERI SAISTĪBĀ AR VIDES AIZSARDZĪBU, IR KĀ MAZINĀT SILTUMNĪCEFEKTA GĀZU (SEG) EMISIJAS ATMOSFĒRĀ, KAS VEICINA GLOBĀLO SASILŠANU UN NEGATĪVI IETEKMĒ KLIMATU, LĪDZ AR TO CILVĒKU DZĪVES KVALITĀTI KOPUMĀ. GLOBĀLĀS SASILŠANAS SEKAS IR LEDĀJU KUŠANA, KAS PAAUGSTINA ŪDENS LĪMENI OKEĀNOS, PLŪDI UN SAUSUMS, NEGAIDĪTI CUNAMI VIĻŅI UN CITAS EKSTREMĀLAS DABAS PARĀDĪBAS, KAS LĪDZ ŠIM TĪKA UZSKATĪTAS PAR RETĀM.

Cīņai pret klimata pārmaiņām ir jābūt vienotai visā pasaulē, un arī LDz apzinās nepieciešamību mazināt uzņēmuma saimnieciskās darbības sekas uz apkārtējo vidi.

Radot aptuveni astoņas reizes mazāk oglekļa emisiju uz vienu tonnkilometru nekā citi transporta veidi, dzelzceļš ir atzīts par vienu no videi draudzīgākajiem transporta veidiem pasaulē. Tai pat laikā kravu un pasažieru pārvadājumi gan ar dīzeļvilcieniem, gan elektriskajiem vilcieniem atstāj negatīvas sekas uz klimatu.

Latvijas teritorijā elektrificēti ir 14% no kopējā dzelzceļa tīkla, un elektrificētās pasažieru līnijas aptver Rīgu un Pierīgas reģionus. Savukārt pārējā daļā gan pasažieru pārvadājumi, gan arī kravu pārvadājumi tiek veikti ar dīzeļvilci, radot SEG emisijas. Lai mazinātu savas saimnieciskās darbības sekas uz apkārtējo vidi, LDz meklē risinājumus klimatam draudzīgajiem risinājumiem nozarē.

LDz ir izveidota vides pārvaldības sistēma, balstoties uz LVS EN ISO 14001 standartu, kā arī ir sertificēta energopārvaldības sistēma atbilstoši standartam LVS EN ISO 50 001:2019 "Energopārvaldības sistēmas. Prasības un lietošanas norādījumi (ISO 50 001:2018)". Ņemot vērā standartus, visā LDz koncernā ir ieviesta Vides politika, bet koncerna valdošajā uzņēmumā vēl atsevišķi arī Energopārvaldības politika. Savukārt, lai noteiktu būtiskākos vides aspektus un definētu veicamos uzdevumus vides stāvokļa uzlabošanai, tikusi izstrādāta un regulāri pārskatīta LDz Vides un energopārvaldības programma. 2020.gadā, balstoties uz jauno Energopārvaldības standartu, tika izstrādāta un apstiprināta Vides un energopārvaldības programma 2021. - 2028.gadam, kurā ir noteikti pieci būtiskākie vides aspekti:

1. Vēsturiski piesārņotās un potenciāli piesārņotās vietas;
2. Energoresursu patēriņš;
3. Neatjaunojamo dabas resursu patēriņš;
4. Troksnis un vibrācijas;
5. Smakas.

Vides aspektu novērtēšanā tiek izmantota metode, kas balstās uz vides aspekta ietekmes uz vidi nozīmīguma noteikšanu. Kritēriji ietekmes uz vidi nozīmīguma noteikšanai ir vides aspekta ietekmes uz vidi apjoms un varbūtība (biežums), iespējamais kaitējums videi, ieinteresēto pušu viedoklis, tiesību aktu un citu regulējošo dokumentu prasības.

LDz atbildīgie vides pārvaldības speciālisti ik gadu veic programmā ietvertos uzdevumus un mērķu izvērtēšanu un nepieciešamības gadījumā rosina grozījumus atbildīgākas rīcības pret vidi sekmēšanai.

Investīciju un attīstības projektu ietekme uz vidi

LDz ir saistoši "Latvijas dzelzceļš" koncerna investīciju plānošanas un izpildes kontroles noteikumi, kas paredz ikviena investīciju projekta īstenošanā izvērtēt tā potenciālo ietekmi uz vidi. Noteikumos ir definēts, ka ikvienam attīstības vai investīciju projektam ir jāatbilst LDz galvenajiem stratēģiskajiem mērķiem, kuru starpā ir videi draudzīga un efektīva dzelzceļa transporta attīstība.



Energopārvaldība

Energopārvaldības sistēma LDz tika sertificēta 2017.gadā atbilstoši ISO 50001:2011 standartam. 2020.gadā tika veikta LDz energopārvaldības sistēmas pārsertifikācija atbilstoši standarta ISO 50001:2011 prasībām, sertifikācijas sfēra – publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pakalpojumi un VAS "Latvijas dzelzceļš" nekustamā īpašuma apsaimniekošana. Saskaņā ar energopārvaldības sistēmu kā lielākie resursu patērētāji, kas tiek regulāri vērtēti, ir elektroenerģijas patēriņš (kWh/gadā), siltumenerģijas patēriņš (kWh/m²) un dīzeļdegvielas patēriņš (kopējais un īpatnējais patēriņš(l/100km)).

2020.gadā noslēdzās līdzšinējās Vides un energopārvaldības programmas darbības termiņš, un no 2021.gada spēkā ir jaunā programma, kas darbosies līdz 2028.gadam.

Lielākā daļa no LDz īpašumā un vadījumā esošām ēkām būvētas no 1950. līdz 1980.gadam, kā arī ir ievērojams skaits ēku, kas būvētas no 1900. līdz 1940.gadam. Šīs ēkas un būves un to inženierkomunikācijas ir fiziski un tehniski novecojušas, kā arī ir energoneefektīvas. LDz īpašumā esošo ēku energoefektivitātes uzlabšanas pasākumi ir definēti VAS "Latvijas dzelzceļš" nekustamā īpašuma attīstības un apsaimniekošanas programmā laika posmam līdz 2030.gadam. Programmā ir noteikti mērķi samazināt elektroenerģijas un siltumenerģijas īpatnējo patēriņu nekustamajos īpašumos, veikt nekustamā īpašuma energoefektivitātes paaugstināšanu, kā arī samazināt elektroenerģijas un ūdens patēriņu nekustamā īpašuma ekspluatācijā un apsaimniekošanas procesā.

Viens no efektīvākajiem veidiem energoefektivitātes uzlabošanā ir logu, durvju un jumtu nomaiņa ēkām, kā arī sienu siltināšana un ilgtspējīgu apkures sistēmu uzstādīšana.

Piesārņojuma mazināšana

Dzelzceļa nozarei Latvijā ir vairāk nekā 150 gadus sena vēsture, kas nozīmē, ka gadu gaitā ir veidojies arī vides piesārņojums, kam dažādu iemeslu dēļ 20.gadsimtā daudzus gadu desmitus netika pievērsta liela uzmanība. Tomēr, mainoties politikām un sabiedrības attieksmei, 21.gadsimtā vides saglabāšana un piesārņojuma mazināšana ir kļuvuši par sabiedrības un politikas dienaskārtības galvenajiem jautājumiem. Arī Latvijā, dzelzceļa nozarei attīstoties, jautājums par piesārņojuma mazināšanu ir starp prioritātēm.

LDz darbība vides piesārņojuma mazināšanā tiek īstenota trīs virzienos:

- vēsturiskā piesārņojuma likvidēšana,
- vides kvalitātes monitorings nozīmīgākajos dzelzceļa mezglos,
- papildu pasākumi ar mērķi mazināt vides piesārņojuma avotus.

Vides politika ir saistoša visam LDz koncernam, tāpēc arī meitas sabiedrībām savās ikdienas darbībās ir jāievieš vidi saudzējoši risinājumi. Viens no apjomīgajiem projektiem bija maģistrālo dīzeļlokomotīvu 2M62UM modernizācijas programma, ko īstenoja LDz meitas sabiedrība SIA "LDZ ritošā sastāva serviss". Modernizējot vecās dīzeļlokomotīvas, tās padarītas videi draudzīgākas ar mazāku eļļas patēriņu un mazāku izmešu apjomu. Videi draudzīgākas padarītas arī manevru dīzeļlokomotīvas ČME3M, TGK2V UN TGM23B.

Troksnis un vibrācijas

LDz Vides un energopārvaldības programmā kā viens no būtiskajiem aspektiem ir dzelzceļa radītais troksnis un vibrācijas, un LDz ik gadu saņem iedzīvotāju sūdzības par troksni un vibrācijām, ko rada vilcienu satiksme pa tuvumā esošajiem sliežu ceļiem. Tomēr pēdējo gadu laikā sūdzību skaits ir samazinājies. Laika posmā no 2008.gada līdz 2012. gadam saņemtas 10 sūdzības par dzelzceļa radīto troksni un 2 – par vibrācijām, savukārt no 2012. līdz 2017. par troksni saņemtas 35 sūdzības, bet par vibrācijām – 5 sūdzības, savukārt pēdējo gadu laikā saņemto sūdzību skaits ir zem 10.

Kopš 2019.gada spēkā ir "VAS "Latvijas dzelzceļš" rīcības plāns trokšņa mazināšanai līdz 2023.gadam", kas paredz trokšņa mazināšanas pasākumus dzelzceļa līnijām ar satiksmes intensitāti, kas ir lielāka par 30 000 vilcienu sastāviem gadā, un kas ietver teritorijas, ko šķērso dzelzceļa līniju posmi Rīga pasažieru – Torņakalns – Zaslauks un Rīga pasažieru – Lielvārde: Rīgas aglomerāciju, Salaspils, Stopiņu, Ikšķiles, Ogres, Ķeguma un Lielvārdes novadus.

Vēl pirms rīcības plāna 2017.gadā tika izstrādātas stratēģiskās trokšņu kartes, kur aprēķini veikti par trokšņa līmeni pie dzīvojamo ēku fasādēm dzelzceļa tuvumā, nosakot katras ēkas skaļāko fasādi. Saskaņā ar mērījumiem teritorijās, kur vides trokšņa līmenis ir visaugstākais, un tas pārsniedz 55 dB dienas periodā, dzīvo apmēram 2500 iedzīvotāji; teritorijās, kur vides trokšņa līmenis pārsniedz 50 dB vakara periodā, dzīvo apmēram 10 tūkstoši iedzīvotāji, bet teritorijās, kur vides trokšņa līmenis pārsniedz 45 dB nakts periodā, dzīvo vislielākais iedzīvotāju skaits – gandrīz 14 tūkstoši.

Izpildot Valsts vides dienesta nosacījumu, 2020.gadā veikts trokšņu novērtējums stacijas "Rēzekne II" teritorijā. Novērtējuma ietvaros konstatēts, ka dzelzceļa darbības rezultātā radītais trokšņu līmenis nepārsniedz 2014.gada

7.janvāra MK noteikumos Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" noteiktos vides trokšņa gada robežlielumus atbilstošajās teritorijās.

Dzelzceļa radītā trokšņa mazināšanai ir īstenojami dažādi risinājumi, taču ir būtiski izvērtēt to efektivitāti jeb izvērtēt ieguvumus attiecībā pret īstenošanas izmaksām.

Viens no efektīvākajiem risinājumiem ir prettrokšņa ekrānu izbūve, tomēr to uzstādīšana LDz pārvaldītajām dzelzceļa līnijām ir sarežģīta, jo to apgrūtina aizsargjoslas, normatīvie akti vilcienu kustības drošībai un pasažieru piekļuvei stacijām, kā arī blakus esošo īpašumtiesību jautājumi un ekonomisks neizdevīgums mazapdzīvotās vietās. Vienlaikus šādu ekrānu izbūve ir būtiska vietās, kur tiek būvētas jaunas dzelzceļa līnijas, kur izvērtējot visus aspektus, iespējams atrast labākos un ekonomiski pamatotākos tehniskos risinājumus.

Salīdzinoši lētākas tehnoloģijas trokšņa līmeņa mazināšanai ir LDz veiktā sliežu ceļu rekonstrukcija un remonts, kas tiek veikti, ņemot vērā sliežu izmantošanas intensitāti un noslogojumu.

LDz arī izstrādā pasākumus vibrāciju mazināšanai, tostarp iekļaujot smagā tipa sliedes un garslides, izmantojot elastīgus sliežu stiprinājumus. Lai mazinātu trokšņus un vibrācijas, 2020.gadā ir uzstādītas garslides dzelzceļa līnijās 14,771 kilometru kopgarumā.

Kā viens no risinājumiem tiek apsvērta vibrāciju slāpējošu paklāju ieklāšana zem sliedēm to kapitālā remonta laikā.

Tomēr LDz vides pārvaldības speciālisti vērš uzmanību, ka liela nozīme tam, cik spēcīgi izjūt vibrācijas, ir konkrētās teritorijas apbūves veidošanās. Proti, ja dzelzceļa infrastruktūra izbūvēta pirmā un tikai pēc tam ēkas, turklāt neievērojot attālumu līdz sliedēm vai būvnormatīvus, dzelzceļa radītais diskomforts attiecīgi būs lielāks. Tāpēc turpmāk īpaši būtiski ir pievērst uzmanību tam, kā šīs prasības tiek atrunātas un noteiktas teritorijas plānojumos, tai skaitā norādēs par akustiskā diskomforta zonām.

Materiāli

Lai dzelzceļa infrastruktūra būtu droša un kvalitatīva, tās remontdarbos izmanto virkni dažādu materiālu – smiltis un granti, šķembas, koka un dzelzsbetona gulšņus. Katru gadu šo materiālu apjoms ir mainīgs un atkarīgs no plānoto remontdarbu apjoma. Detalizēts 2020.gadā izmantoto materiālu apjoms uzskaitīts [124.lpp.](#)

LDz sliežu infrastruktūras remontdarbos otrreiz pārstrādājami materiāli netiek izmantoti.

Ūdens patēriņš

Viens no visvairāk patērētajiem resursiem LDz saimnieciskās darbības un ikdienas vajadzībām ir ūdens, kas tiek iegūts gan no centralizētām ūdens apgādes sistēmām, ko nodrošina dažādi komersanti, gan arī no uzņēmuma īpašumā esošām ūdens ieguves urbumiem. Lai nodrošinātu ūdens pieejamību, LDz ir noslēdzis 32 līgumus ar pašvaldību komunālajiem uzņēmumiem, kā arī divus līgumus ar Rīgas Brīvostas pārvaldi.

Ūdens arī ir viens no tiem dabas resursiem, par kura taupīšanu tiek runāts globālā līmenī, un arī LDz cenšas saimniekot efektīvi, lai samazinātu patērētā ūdens daudzumu.

Tā rezultātā 2020.gadā, salīdzinājumā ar 2019.gadu, ir samazinājies iegūtā un izmantotā ūdens apjoms – tas samazinājās līdz 84 098 kubikmetriem, savukārt radīto notekūdeņu daudzums bija 89 553 kubikmetri.

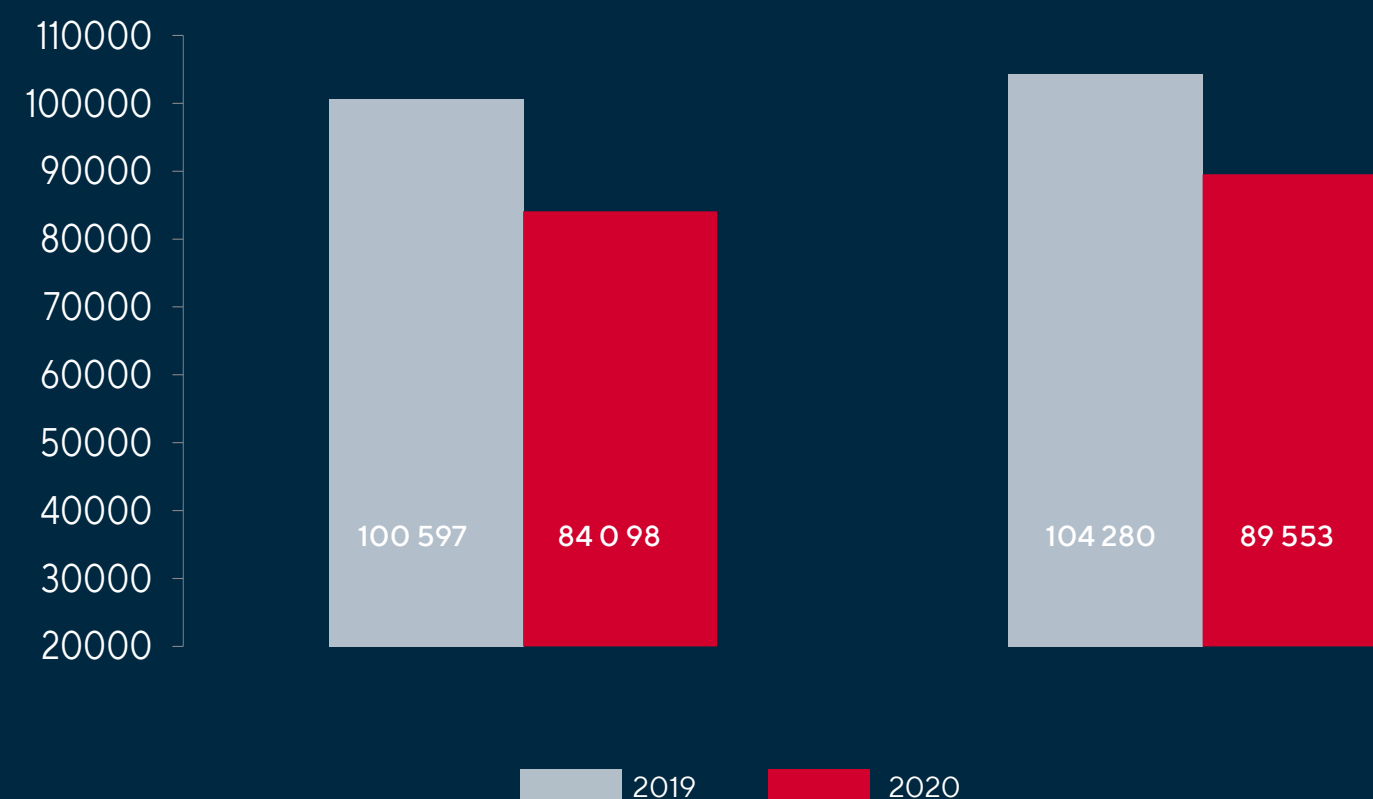
Ūdens patēriņš, m³



patērētais ūdens
apjoms



radīto notekūdeņu
daudzums



Enerģijas patēriņš

Energoefektivitātes veicināšanai ir divi būtiski ieguvumi: klimata pārmaiņu mazināšana un finansiālie ieguvumi, patērējot mazāk enerģijas resursus. Lai to panāktu, būtiska ir ne vien apjomīgu energoefektivitātes pasākumu īstenošana uzņēmuma līmenī, bet arī cilvēku domāšanas un paradumu maiņa.

Saskaņā ar Energoefektivitātes likumu, LDz ir jāīsteno vismaz trīs energoefektivitātes uzlabošanas metodes, kam ir visaugstāk novērtējais enerģijas ietaupījums vai visaugstākā ekonomiskā atdeve. Lai mazinātu patērētās elektroenerģijas un siltumenerģijas daudzumu, regulāri tiek izglītoti darbinieki, vēršot viņu uzmanību uz veidiem, kā ir iespējams ietaupīt resursus.

Efektīvākai darbības nodrošināšanai un energoefektivitātes veicināšanai un ikdienas izdevumu samazināšanai LDz 2020. gadā optimizēja drukas iekārtas. Ja 2020.gada sākumā bija reģistrētas 1043 drukas iekārtas, gada beigās to skaits bija samazinājies līdz 976 iekārtām jeb par 6,1%. Savukārt tehnikas krājumi samazināti par 40%, tostarp:

- sistēmas bloki (vecāki par 2015.g.) – 193 gab.;
- klēpjatori (vecāki par 2015.g.) – 48 gab.;
- monitori (vecāki par 2015.g.) – 129 gab.;
- faksa aparāti (vecāki par 2009.g.) – 24 gab.;
- nepārtrauktās barošanas bloki (vecāki par 2014.g.) – 84 gab.;
- multifunkcionālas iekārtas (vecākas par 2010.g.) – 2 gab.;
- printeri (vecāki par 2010.g.) – 85 gab.;
- skeneri (vecāki par 2011.g.) – 15 gab.

Siltumenerģija

LDz kā vienu no mērķiem energoefektivitātes jomā ir noteicis siltumenerģijas patēriņa mazināšanu. Ēku siltināšana ir viens no galvenajiem veidiem, kā ietaupīt siltumenerģiju un elektroenerģiju, vienlaikus uzlabojot ēku kvalitāti un ilgtspējību. Tāpat siltināšana veicina iekštelpu komforta līmeni un palielina ēku vizuālo pievilcību.

Veicot LDz īpašumā esošo ēku siltināšanu un apkures sistēmu modernizācijas pasākumus, 2019./2020. apkures sezonā īpatnējais siltumenerģijas patēriņš ir samazinājies par 16,05 kWh/m2 jeb par 11,54%. Ar katru gadu vidējais īpatnējais siltumenerģijas patēriņš samazinās, un viens no būtiskākajiem faktoriem, kas ietekmē siltumenerģijas patēriņu, ir āra gaisa temperatūra (tās samazinājums apkures sezonā), kā arī pāreja siltumapgādē no elektroenerģijas apkures uz dabasgāzi un siltuma sūkņiem, kas ir energoefektīvāki un ekonomiski izdevīgāki apkures veidi. Aizvadītajā apkures sezonā īpatnējais siltumenerģijas patēriņš ir mazāks par 150 kWh/m2 gadā gan vidējā LDz patēriņā, gan atsevišķi katram reģionam.

Nr.p.k.	Reģions	Apkures sezona				
		2015./2016.	2016./2017.	2017./2018.	2018./2019.	2019./2020.
1.	Rīgas reģions	162,2	132,00	129,41	123,62	109,88
2.	Jelgavas reģions	146,9	168,00	160,42	155,62	148,19
3.	Daugavpils reģions	168,7	167,50	156,38	163,46	134,43
Vidēji LDz		158,0	148,5	141,5	136,06	123,01



54 447 583 kWh
2020.gada
elektroenerģijas sadales
pakalpojuma apjoms
pārējiem lietotājiem

42 226 583 kWh
lietotājiem ārpus
koncerna

6 115 210 kWh
mājsaimniecības
lietotājiem

6 105 789 kWh
LDz meitas sabiedrībām

17 050 288 kWh
2020.gada
elektroenerģijas
tirdzniecības pakalpojuma
apjoms ārējiem lietotājiem

4 829 289 kWh
lietotājiem ārpus
koncerna

6 115 210 kWh
mājsaimniecības
lietotājiem

6 105 789 kWh
LDz meitas sabiedrībām

Elektroenerģijas patēriņš

Elektroenerģija ikdienā tiek izmantota gan dažādiem ražošanas procesiem un dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai, gan arī iekštelpu un ārtelpu apgaismojuma nodrošināšanai, biroja ierīču darbināšanai. Lai gan šis resurss ikdienā ir kritiski nepieciešams, tomēr viens no Vides un energopārvaldības programmas uzdevumiem ir elektroenerģijas patēriņa samazināšana nekustamā īpašuma ekspluatācijā un apsaimniekošanā.

Arī elektroenerģijas patēriņa mazināšana ir saistīta ar attieksmes un ikdienas paradumu maiņu. Tāpēc arī LDz darbiniekiem ar iekšējās komunikācijas kanālu starpniecību tiek regulāri atgādināts par energoresursus taupošu paradumu izmantošanu ikdienā, piemēram, biroju tehnikas lietošanu, apgaismojuma izmantošanas paradumiem.

LDz vajadzībām patērētais kopējais elektroenerģijas patēriņš 2020.gadā ir samazinājies par 6290,3 MWh jeb par 16,6% attiecībā pret 2019.gadu. Samazinājumu ietekmēja kravu un pasažieru pārvadājumu kritums, uzņēmumu pārstrukturizācija un optimizācijas pasākumi, klimatiskie apstākļi (augsta vidējā gaisa temperatūra), kā arī energoefektivitātes pasākumu ieviešana uzņēmumā (apgaismes objektu maiņa). Tāpat liela loma energoefektivitātes veicināšanā ir darbinieku informētības un sapratnes veicināšanai par energoefektivitātes pasākumiem, īstenojot apmācības un sagatavojot un iekšējās komunikācijas tīklos izplatot izglītojošus rakstus.

LDz atsevišķi uzskaita arī dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai, un tas 2020.gadā ir samazinājies, salīdzinājumā ar iepriekšējiem diviem gadiem. Būtisku elektroenerģijas patēriņa samazinājumu veicinājušas siltās ziemas, kā rezultātā mazāk bija jāapsilda pārmijas.

Elektroenerģijas patēriņš dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai

Gads	Elektroenerģijas patēriņš uz pārmiju apsildi (MWh/gadā)	Elektroenerģijas patēriņš ārējam apgaismojumam (MWh/gadā)	Elektroenerģijas patēriņš SCB un sakaru iekārtu darbībai (MWh/gadā)
2018	1 607	4 414,1	19 308,1
2019	1 460 (-9,2%) ¹	4 428,4 (+ 0,3%)	19 166,5 (- 0,7%)
2020	296 (- 79,7%)	3 670,8 (- 17,1%)	16 998,4 (- 11,3%)

¹Samazinājums (%) pret iepriekšējo gadu

Dīzeļdegvielas patēriņš

Dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un dažādu ar LDz funkciju īstenošanu saistīto pienākumu veikšanai tiek izmantota dīzeļdegviela, un veikta tās patēriņa uzskaitē. LDz ik gadu vērtē kopējo dīzeļdegvielas patēriņu un tās patēriņu tehnoloģiskajām un transporta vajadzībām. Pārskata gadā kopējais dīzeļdegvielas samazinājums, salīdzinot ar 2019. gadu, ir bijis neliels – par 1% jeb par 21,9 tūkstošiem litru gadā. Kā viens no iemesliem ir minams dīzeļdegvielas patēriņa pieaugums salīdzinājumā ar autobenzīna patēriņu, proti, pārskata periodā vairāk samazinājās autobenzīna patēriņš, automašīnu parku nomainot uz transportu, kam izmanto dīzeļdegvielu. Tāpat 2020.gadā ir turpināta GPS iekārtu uzstādīšana un elektronisko maršruta lapu apstrāde, tādā veidā panākot centralizētu kontroli un degvielas ekonomiju.

Dīzeļdegvielas izlietojums tehnoloģiskajām un transporta vajadzībām

Gads	Kopējais dīzeļdegvielas patēriņš (tūkst. litri/gadā)	Dīzeļdegvielas patēriņš tehnoloģiskajām vajadzībām (tūkst.litri/gadā)	Dīzeļdegvielas patēriņš transporta vajadzībām (tūkst.litri/gadā)
2019	2550,90	175,3	2375,6
2020	2529,00 (- 1%)	260,3 (+ 49%)	2268,7 (- 5%)

Dīzeļdegvielas patēriņā transporta vajadzībām ietilpst autotransports un dzelzceļa transports. Ja 2019.gadā 48% no dīzeļdegvielas patēriņa transporta vajadzībām veidoja autotransports (vieglie, kravas, autobusi/mikroautobusi) un 52% dzelzceļa transports, tad 2020.gadā 30% no dīzeļdegvielas patēriņa transporta vajadzībām veidoja autotransports (vieglie, kravas, autobusi/mikroautobusi) un 70% – dzelzceļa transports.

Bioloģiskā daudzveidība

Dabas bagātības un daudzveidības saglabāšana ir viena no mūsdienu paaudžu atbildībām pret nākotnes paaudzēm. Latvijā ir daudz vērtīgu un unikālu biotopu, kuru turpmākā saglabāšana ir atkarīga no tā, cik atbildīgi cilvēki izturas pret dabu. LDz pārziņā ir ievērojams teritoriju skaits un dabas skaitīšanas rezultātā atklāts, ka uzņēmuma īpašumā atrodas vērtīgi dabas biotopi Ropažu, Valkas, Ventspils novadā un Ventspils pilsētā.

Rūpējoties par dabu, LDz šajos biotopos nopļauj zālienu, kā arī nodrošina biomasas savākšanu. Vietās, kur biotopa teritorija pārklājas ar citiem īpašumiem, zālāja uzturēšanai tiek īstenota bioloģiskā metode – noganīšana.

Lai parādītu, cik daudzveidīga un dzīva ir daba dzelzceļa nodalījuma joslā, VAS "Latvijas dzelzceļš" 2020.gada pavasarī kopā ar dabas draugu un dabas fotogrāfi Karmenu Rozi no Vaivariem veica nodalījuma joslas "pavasara" sakopšanu, vienlaikus ļaujot ikvienam uzzināt, kāda dzīvā radība un kādi augi ir sastopami gar dzelzceļu. Sadarbības rezultātā arī tapa video par dzīvo dabu, kāda sastopama tiešā dzelzceļa tuvumā. Video apskatāms [LDz Facebook profilā](#).

Izmeši

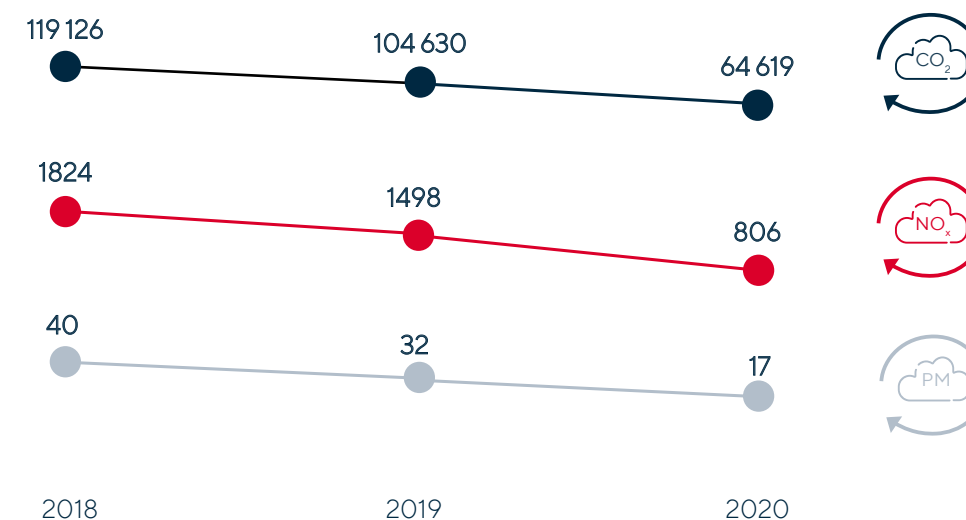
Viens no globālās sasilšanas galvenajiem iemesliem ir siltumnīcefekta gāzes jeb SEG emisijas, kas, nonākot atmosfērā, "uzsilda" zemeslodi, izraisot virkni klimata pārmaiņu, kas negatīvi ietekmē ne tikai vidi, bet arī ekonomiskos procesus.

Lai gan dzelzceļa transports rada nelielu daļu no kopējā transporta nozares SEG emisiju apjoma – 5,5% (2018. gada [Latvijas nacionālā inventarizācijas atskaite](#)), klimata pārmaiņu mazināšanai ir būtiski pēc iespējas vairāk ierobežot siltumnīcefekta gāzu nonākšanu atmosfērā. Īstenojot atbildīgu un ilgtspējīgu darbību, arī LDz meklē risinājumus, kā samazināt SEG emisijas savā saimnieciskajā darbībā.

Starp risinājumiem, kas veicinātu emisiju mazināšanos, ir gan vilces līdzekļu modernizācija, padarot tās videi draudzīgākas, gan arī dzelzceļa līniju elektrifikācija, kas ļautu paplašināt elektrovilcienu pārvietošanās teritoriju, kas patlaban Latvijā iespējama vien 14% līniju Pierīgas reģionos.

Laika posmā no 2014.gada līdz 2019.gadam tika modernizētas un pakāpeniski pieņemtas ekspluatācijā 14 maģistrālās dīzeļlokomotīves 2M62UM. Modernizētās lokomotīves ir efektīvākas un ekonomiskākas, kā rezultātā ir samazinājies gan patērētais degvielas patēriņš uz 100 kilometriem, gan izmešu apjomi. Savukārt nākotnē tiek plānota dzelzceļa līniju elektrifikācija Rīgas-Valmieras virzienā un Rīgas-Daugavpils virzienā.

Izmešu apjoms gadā, t



Emisiju apjomam ir tieša saistība ar veiktajiem pārvadājumiem, un 2020.gadā, salīdzinot ar 2019.gadu kravu pārvadājumi samazinājās par 43,% un starptautiskie pasažieru pārvadājumi, kas tiek nodrošināti ar dīzeļvilci – par 30,1%, attiecīgi samazinoties arī izmešu daudzumam, ko radījusi dīzeļvilces kustība.

Atkritumu apsaimniekošana un gruntsūdeņu monitorings

Ikviens saimnieciskā darbība ir saistīta arī ar atkritumu radīšanu, un arī dzelzceļa nozare nav izņēmums. Tie ir dažāda veida atkritumi, tostarp arī bīstamie un otrreiz pārstrādājami. Saimnieciskās darbības rezultātā radītie atkritumi tiek iedalīti šādās kategorijās:

- 1. birojos, stacijās un citos objektos radītie sadzīves atkritumi. Tos apsaimnieko konkrēti uzņēmumi, kuri ir saņēmuši šādas atļaujas un kuriem ir tiesības darboties konkrētas pašvaldības teritorijā.
- 2. utilizējamie vai otrreiz pārstrādājami biroju darbības rezultātā radušies atkritumi – sadzīves tehnikas vienības, datortehnika, izlietotais papīrs (makulatūra);
- 3. uzņēmuma saimnieciskās darbības rezultātā radušies atkritumi un/vai piesārņojums (grunts piesārņojums, remonta un būvniecības procesā radušies atkritumi).

LDz pēdējos gados arvien vairāk praktizē bezpapīra dokumentu apriti un arī darbinieki tiek mudināti domāt par dabas resursu taupīšanu un lietderīgu papīra izmantošanu. Tomēr joprojām dažādi ar darbu saistīti materiāli tiek drukāti, un tie veido salīdzinoši lielu daļu no uzņēmumā radītā sadzīves atkritumu apjoma. Taču LDz kā pret vides ilgtspējas nodrošināšanu atbildīgs uzņēmums ir noslēdzis sadarbības līgumu ar SIA "Līgatnes papīrs" par makulatūras nodošanu, tādējādi dodot papīram otru dzīvi.

2020.gadā bez maksas otrreizējai pārstrādei tika nodoti 5150 kilogrami izlietotā papīra, kas ir teju uz pusi mazāk nekā gadu iepriekš, kad nodoti 11 980 kilogrami papīra. Viens no iemesliem ir elektronisko dokumentu aprites arvien intensīvāka izmantošana ikdienā, kā arī darbinieku izglītošana par lietderīgu resursu izmantošanu.

Tāpat ik gadu tiek radīti bīstamie atkritumi, par kuru savākšanu ir atbildīgi bīstamo atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumi. Viens no šādiem bīstamo atkritumu veidiem ir biroja tehnika.

306-1
306-2
306-3
306-4

Par tās uzturēšanu LDz ir atbildīga Informācijas tehnoloģiju un telekomunikāciju direkcija, kas 2020.gadā utilizācijai kopumā nodeva 9,6 tonnas nolietoto iekārtu, tostarp monitorus, printerus, sistēmas blokus, baterijas un akumulatorus.

Energoefektivitātes uzlabošanai visos reģionos 2020.gadā tika veikta 120 dzīvsudrabu saturošu gaismekļu nomaiņa pret LED gaismekļiem iekštelpu apgaismojumam, kopējais sasniegtais enerģijas ietaupījums sasniedza 3,6 megavatu stundu gadā. Savukārt 2021.gadā tiek paredzēts nomainīt 115 dzīvsudrabu saturošu gaismekļus pret LED, ietaupot 3,45 megavatu stundu gadā.

Par bīstamo atkritumu savākšanu atbildīgajiem uzņēmumiem utilizācijai nodotas 5,42 tonnas autoriepu un 22 tūkstoši kilogramu bīstamo atkritumu. Atkritumu savākšanas uzņēmumi, ar kuriem LDz ir noslēgti līgumi, 2020.gadā izveduši kopumā 11 107 kubikmetrus atkritumu, savukārt uz poligonu "Getliņi EKO" LDz struktūras kopumā nogādājušas 94 150 kilogramu sadzīves atkritumu, 16 120 kilogramu būvgrozu un 110 97 biodegradējamo atkritumu.

Īstenojot efektīvu saimniecisko darbību, 2020.gadā ir ievērojami samazinājies radīto un, attiecīgi, arī attīrīto notekūdeņu daudzums.

Gads	Daudzums (m3)
2016.gadā	105 259
2017.gadā	103 121
2018.gadā	105 294
2019.gadā	104 280
2020.gadā	89 553

Viena no atbildībām vides jomā ir grunts piesārņojums ar naftas produktiem, kas radies LDz teritorijās, kur ilgstoši (vairāki gadu desmiti) tiek veikta naftas produktu pārkraušana, uzglabāšana un ekipēšana. Šādu grunts piesārņojumu mēdz saukt arī par vēsturisku piesārņojumu. Vietas, kur novērojams grunts piesārņojums ar naftas produktiem ir:

- degvielas un kurināmā bāzes,
- lokomotīvu ekipēšanas punkti,
- vagonu tehniskās apkopes punkti,
- dīzeļlokomotīvu un dīzeļvilcienu motorvagonu stāvlaukumi,
- noteiktās vietās stacijās (parki vai atsevišķi sliežu ceļi).

Lai gan Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs periodiski aktualizē valstī esošo Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu sarakstu, LDz arī pats uztur un aktualizē datus par ar naftas produktiem piesārņotām vietām. 2020. gadā ir veikta LDz piesārņoto vietu saraksta un tā nosaukuma aktualizācija – VAS "Latvijas dzelzceļš" ar naftas produktiem piesārņotu vietu reģistrs. Reģistrā iekļautas 19 ar naftas produktiem piesārņotas vietas, no kurām 6 ir ar augstu prioritāti (Višķi, Skrunda, Vagonu parks, Šķirotava 46. ceļš, Gulbene un Šķirotava Rīgas lokomotīvu depo). Augsta prioritāte nozīmē to, ka šajās vietās ir konstatēts ļoti augsts un liela apjoma vēsturiskais piesārņojums ar naftas produktiem. Grunts un gruntsūdens monitorings tiek veikts stacijās, kuru ietekme uz vidi – grunti un gruntsūdeņiem – ir vislielākā.

Regulārais grunts un gruntsūdens monitorings tiek veikts katru vai katru otro gadu stacijās un to parkos, kuros kā nosacījumu to izvirzījis Valsts vides dienests. Monitorings tiek veikts Ventspils stacijas Šķirošanas, Jūras un Naftas parkā, kā arī lokomotīvu depo teritorijā, Rīgas teritorijā esošajās Torņakalna un Mangaļu stacijas teritorijā, Jelgavas stacijā, Daugavpils stacijas A, D un S parkā, kā arī Sliežu ceļu pārvaldes teritorijā, Krustpils stacijā, Rēzekne II stacijas teritorijā, stacijā "Indra", Gulbenes un Pļaviņu stacijās. Kopumā LDz pārziņā ir 102 gruntsūdens monitoringa akas, un saskaņā ar mērījumu rezultātiem, 2020.gadā bija vērojama lēna, taču stabila gruntsūdens kvalitātes uzlabošanās jeb naftas produktu samazināšanās tajos.

Tikmēr vēsturiski piesārņoto vietu grunts un gruntsūdens monitorings tiek veikts stacijā "Višķi", Šķirotavas Rīgas lokomotīvu depo teritorijā un stacijas "Skrunda" teritorijā. Kopējais gruntsūdens monitoringa aku skaits vēsturiski piesārņoto vietu teritorijās ir 40 akas. Gruntsūdens monitorings tiek veikts arī Kraujā, kur 2012.gadā notika avārija, kuras rezultātā gruntī izplūda liels apjoms naftas produktu. Kraujā ierīkotas 8 gruntsūdens monitoringa akas.

2020.gada izskaņā sāka detalizēta piesārņotās vietas ar naftas produktiem izpēte stacijas "Skrunda" bijušās bitumena bāzes teritorijā, lai noteiktu grunts un gruntsūdens piesārņojuma raksturu, apjomu un izplatības areālu, kas tiks panākts, zondējot vēsturiski piesārņotās vietas teritoriju, kā arī papildinot jau esošo gruntsūdens monitoringa tīklu, kas sastāv no pieciem urbumiem, ar 10 jauniem gruntsūdens urbumiem pilnīgākai piesārņojuma noteikšanai. Zondēšanu ir paredzēts veikt kopumā 50 punktos.

LDz ik gadu aktualizē piesārņoto vietu sarakstu, un saskaņā ar šo sarakstu notiek piesārņojuma ar naftas produktiem ierobežošanas pasākumi. 2020.gadā turpinājās šādi darbi:

- 2020.gada beigās sākts darbs pie detalizētas izpētes darbiem stacijā "Skrunda" esošajā vēsturiski ar naftas produktiem piesārņotajā vietā.
- Stacijā "Indra" 2020.gada janvārī notika avārijas situācija ar bīstamo kravu – konstatēta apkures mazuta noplūde caur cisternas apakšējo noliešanas ierīci. Sanācijas darbu laikā kopumā savāktas un utilizētas 40 tonnas naftas produktu atkritumu – bīstamas vielas saturošas augsnes un akmeņu.
- Kraujā 2020.gadā turpināts darbs pie avārijas seku likvidēšanas – veiktas gruntsūdens laboratoriskās analīzes un, izmantojot vakuumsūkņēšanu, savāktas 1,8 tonnas naftas produktu un ūdens emulsijas, kas attiecīgi utilizēti.

Darbība saskaņā ar vides aizsardzību regulējošiem normatīvajiem aktiem

LDz ievēro visus vides aizsardzību regulējošos nacionālā un starptautiskā līmeņa normatīvos aktus, kā arī iekšējos normatīvos aktus, kas nosaka LDz darbību, definē mērķus un uzdevumus vides jomā.

LDz vides pārvaldības speciālisti 2020.gadā izstrādāja B un C kategoriju piesārņojošās darbības atļauju apsekošanas plānu – tika apsektas staciju un parku teritorijas, novērtējot B un C atļauju nosacījumu izpildi, atbilstību faktiskai situācijai un attiecīgo dokumentu esamību un kvalitāti. Tāpat 2020.gadā tika veikta trīs B atļauju – Daugavpils stacijas Pasažieru parks (A parks), Nosūtīšanas parks (D parks) un Sliežu ceļu pārvaldes Daugavpils ekspluatācijas daļa (CPE-3), Krustpils stacijas un Sliežu ceļu pārvaldes Rēzeknes ekspluatācijas daļa (CPE-5), un Rēzekne II stacija un pieņemšanas parks (A) – pārskatīšana un atjaunošana.



SOCIĀLĀ IETEKME

08

Sociālajā jomā LDz darbības ietekmi iespējams vērtēt, aplūkojot trīs būtiskus aspektus: nodarbinātība, mobilitāte, dzelzceļa infrastruktūras pieejamība un drošība.

LDzirpubliskāslietošanasdzelzceļainfrastruktūraspārvaldītājs un uzturētājs. Tas nozīmē pienākumu rūpēties par dzelzceļa infrastruktūras kvalitāti, drošību, regulāri veicot uzlabojumus, modernizējot, kā arī ieguldot drošības uzlabošanā. Tāpat LDz uzdevums ir nodrošināt, lai dzelzceļa infrastruktūra – stacijas, pieturas punkti, pasažieru platformas – būtu pieejami ikvienai sabiedrības grupai. Pieejamība tiek nodrošināta gan veicot nelielus uzlabojumus (piemēram, pandusu izbūve), gan arī īstenojot apjomīgus projektus, piemēram, modernizējot pasažieru platformas.

Pa LDz pārvaldīto infrastruktūru tiek pārvadātas arī kravas, un arī šajā jomā LDz ir atbildīgs par to, lai infrastruktūra būtu pietiekami kvalitatīva kravu, tostarp īpaši smagu un garu vilcienu sastāvu pārvadāšanai.

Dzelzceļš ir saistīts ar augstu bīstamības līmeni – ik gadu sadursmēs ar vilcienu iet bojā vairāki cilvēki, dažkārt arī notiek vilcienu un automašīnu sadursmes. Tāpēc LDz ir pienākums rūpēties gan par sabiedrības izglītošanu par drošību dzelzceļa tuvumā, gan arī par to, lai dzelzceļa infrastruktūras šķērsošana būtu arvien drošāka. Latvijā dzelzceļa šķērsošanas vietas lielākoties ir vienlīmeņa, tāpēc jo īpaši ir jādomā par to, lai netiktu apdraudēta gan gājēju un autotransporta kustība, gan arī lai netiktu apdraudēta vilcienu satiksme – pasažieri un kravu pārvadāšana, ņemot vērā, ka pa Latvijas dzelzceļa infrastruktūru tiek pārvadātas arī bīstamās kravas.

Uzturot dzelzceļa infrastruktūru visos Latvijas reģionos, LDz tajos nodarbina arī ievērojamu skaitu iedzīvotāju. Lai gan efektīvizējot tehnoloģiskos procesus un ieviešot modernās tehnoloģijas, darbinieku skaits pēdējos gados ir samazinājies, uzņēmums joprojām ir viens no lielākajiem darba devējiem valstī, tādējādi radot tiešu ietekmi uz vairākiem tūkstošiem darbinieku un arī viņu ģimenēm.

Darba vide

IKVIENA CILVĒKA VAI UZŅĒMUMA DARBĪBA ATSTĀJ PĒDAS VIDĒ - TĀS VAR BŪT GAN VIDES AIZSARDZĪBU VEICINOŠAS, GAN ARĪ VIDI DEGRADĒJOŠAS. VIENS NO JAUTĀJUMIEM, PAR KO PĒDĒJĀS DESMITGADĒS DISKUTĒ PASAULES LĪDERI SAISTĪBĀ AR VIDES AIZSARDZĪBU, IR KĀ MAZINĀT SILTUMNĪCEFEKTA GĀZU (SEG) EMISIJAS ATMOSFĒRĀ, KAS VEICINA GLOBĀLO SASILŠANU UN NEGATĪVI IETEKMĒ KLIMATU, LĪDZ AR TO CILVĒKU DZĪVES KVALITĀTI KOPUMĀ. GLOBĀLĀS SASILŠANAS SEKAS IR LEDĀJU KUŠANA, KAS PAAUGSTINA ŪDENS LĪMENI OKEĀNOS, PLŪDI UN SAUSUMS, NEGAIDĪTI CUNAMI VIĻŅI UN CITAS EKSTREMĀLAS DABAS PARĀDĪBAS, KAS LĪDZ ŠIM TIKA UZSKATĪTAS PAR RETĀM.

103
401-1
401-2
401-3
402-1

LDz nodrošina darbu dažādu sabiedrības grupu pārstāvjiem, neatkarīgi no dzimuma, vecuma vai tautiskās piederības. Darbinieki ir būtiska LDz ikdienas procesa un saimnieciskās darbības sastāvdaļa, tāpēc no savas puses uzņēmums rūpējas par to, lai ikviens darbinieks būtu sociāli apdrošināts pret dažādām dzīves situācijām, lai darbiniekiem būtu iespējas izaugsmei, kas veicina darbinieku lojalitāti, motivē viņus, kā arī vienlaikus dod ieguldījumu LDz izaugsmei. Kā lielam uzņēmumam ar vairākiem tūkstošiem darbinieku, LDz vienlīdz svarīgs ir arī paaudžu nomaiņas jautājums, tāpēc, piesaistot jaunos profesionāļus, liela uzmanība tiek pievērsta tam, lai gados vecākie darbinieki būtu motivēti nodot savas uzkrātās zināšanas jaunajiem darbiniekiem.

Jautājums par paaudžu nomaiņu un gados jauno profesionāļu piesaisti ir kritiski svarīgs moderno tehnoloģiju laikmetā, kad uzņēmuma izaugsme ir atkarīga ne tikai no gadu laikā uzkrātām zināšanām un īstenotiem procesiem, bet arī no tā, cik veiksmīgi tiek integrētas dažādas modernās tehnoloģijas, ļaujot uzņēmumam būt modernam, elastīgam un nodrošināt starptautisko konkurētspēju. LDz ir uzņēmums ar vairāk nekā 100 gadus senu vēsturi, un dažādi tehnoloģiskie procesi ir mainījušies līdzī laimam, ieviešot arvien jaunas metodes. Mūsdienās, kad arvien lielāka loma ir modernām tehnoloģijām, tostarp arī IT, jo īpaši svarīga ir jauno speciālistu piesaiste, kam mūsdienu risinājumi ir izglītības programmas sastāvdaļa.

LDz lielākais nodarbināto skaits ir vecumā virs 40 gadiem – vidējais darbinieku vecums uzņēmumā ir 46,9 gadi, kas liecina, ka jauno speciālistu piesaiste ir īpaši būtisks jautājums.

Nodrošinot darba vietas visos Latvijas reģionos, LDz vienlaikus iegulda reģionu labklājībā. Vēsturiski lielākais darbinieku skaits ir Rīgā un Rīgas reģionā (39,1%), taču nozīmīga loma uzņēmumam ir arī Latgales reģionā (30%), kur nodarbināts otrs lielākais darbinieku skaits. Tikmēr Zemgalē un Kurzemē attiecīgi nodarbināti 16,8% un 10,6% darbinieku.

LDz darba vides politiku īsteno trīs galvenajos virzienos:

1. Stabīlas, prognozējamas un atbalstošas darba vides veidošana

Lai īstenotu šo virzienu, LDz ir ilggadēja sadarbība ar Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrību. LDz koncerna uzņēmumiem ar arodbiedrību ir noslēgts Darba koplīgums. Ikvienam LDz koncerna darbiniekam ir brīva izvēles iespēja – būt arodbiedrības biedram vai nē, taču vairums no koplīgumā noteiktajiem labumiem attiecas uz visiem darbiniekiem. Koplīgums darbiniekiem nodrošina plašas sociālās garantijas dažādām dzīves situācijām un darba devēja nodrošinātus darba vidi uzlabojošus, un darba ņēmēja labklājību un motivāciju veicinošus pasākumus. Koplīgums regulāri tiek uzlabots, pielāgojot darba devēju un darbinieku interesēm.

Darbinieku
vecuma
struktūra
2020.gadā

292 jeb
6,1%
vecuma grupā
no 20-29 gadi

930 jeb
19,3%
vecuma grupā
no 30-39 gadi

930 jeb
19,3%
vecuma grupā
no 40-49 gadi

2. Jauno speciālistu profesionālās kvalifikācijas paaugstināšana

LDz sadarbojas ar profesionālās un augstākās izglītības iestādēm, tādējādi nodrošinot jauno speciālistu piesaisti un esošo darbinieku profesionālo iemaņu paaugstināšanu. Starp ilggadējiem sadarbības partneriem ir Rīgas Tehniskā universitāte, kur tiek apmācīti jaunie nozares speciālisti, kā arī Rīgas un Daugavpils profesionālās izglītības iestādes. Karjeras attīstību koncerna līmenī nodrošina profesionālās tālākizglītības iestāde "LDZ Mācību centrs", kura uzdevumi ir nodrošināt darbinieku profesionālo zināšanu uzlabošanu, papildināšanu, kā arī jaunu darbinieku piesaisti.

3. Darbinieku iesaiste uzņēmuma attīstības plānošanā

Uzņēmuma attīstība nav iespējama bez darbiniekiem, tostarp arī viņu iesaistīšanas stratēģisko plānošanas dokumentu izstrādē un priekšlikumu sagatavošanā par LDz nākotni. Lai nodrošinātu labu korporatīvo pārvaldību, svarīgas ir darbinieku savstarpējās attiecības dažādos amatu līmeņos, tāpēc regulāri tiek noskaidrots arī ikviena nodarbinātā viedoklis par savstarpējām attiecībām vadītāju-padoto līmenī.

Viens no veidiem, kā noskaidrot darbinieku apmierinātību ar darba apstākļiem, komunikācijas veidiem un iesaisti uzņēmuma procesos, ir regulāru aptauju veikšana par aktuālajiem ar darba vidi saistītiem jautājumiem. Šāda aptauja veikta arī 2020.gada novembrī-decembrī. Kopumā

aptaujā piedalījās 2845 koncerna darbinieki jeb 37,5%, kas ir būtiski lielāks skaits salīdzinājumā ar 2019.gadā veikto aptauju. Saskaņā ar aptaujas rezultātiem, 89% sadarbību un komunikāciju ar kolēģiem vērtējuši pozitīvi, 81% atzinis, ka uzņēmumā tiek īstenota laba informācijas apmaiņa saziņā ar tiešo vadītāju. Vidēji 70% darbinieku atzinuši, ka piekrīt apgalvojumam, ka tiešais vadītājs nodrošina ar informāciju par darbinieka mērķiem un uzdevumiem, ar aktuālo informāciju par uzņēmuma norisēm, par konkrētās nodaļas darba rezultātiem un sasniegumiem, kā arī par to, kā darbinieki ietekmē uzņēmuma attīstību.

Darbinieku mainība

2019.gada beigās tika sākta uzņēmuma funkciju un procesu izvērtēšana, lai atjaunotu LDz finanšu līdzsvaru, jo samazinoties kravu pārvadājumiem, būtiski pasliktinājās arī saimnieciskās darbības rādītāji. Viens no smagākajiem lēmumiem, kāds LDz vadībai bija jāpieņem 2020.gada sākumā, bija darbinieku skaita optimizēšana, lai uzlabotu uzņēmuma finanšu rādītājus. Kopumā gada laikā darba attiecības VAS "Latvijas dzelzceļš" tika izbeigtas ar aptuveni 1500 darbiniekiem, un vēl ar aptuveni 1000 – pārējās koncerna meitas sabiedrībās. Liela daļa no tiem bija administrācijas darbinieki, kuru funkcijas nereti pārkļāvās. Vienlaikus mazāks darbinieku skaits bija nepieciešams saistībā ar kravu apstrādi, samazinoties to pārvadājumu apjomam.

Lai gan mazāk nekā citus gadus, tomēr 2020.gadā ir pieņemti arī jauni darbinieki – darba tiesiskās attiecības ir uzsāktas ar 52 cilvēkiem.

Ņemot vērā vidējo darbinieku vecumu un darbinieku vecuma struktūru, pēdējo gadu laikā viens no aktuālajiem jautājumiem personāla vadības jomā ir jauno darbinieku piesaiste un motivējoši mehānismi pirmspensijas vecuma darbiniekiem nodot savas gadiem krātās zināšanas jaunajiem profesionāļiem. Tāpēc kopš 2014.gada LDz tiek īstenota paaudžu nomaņas veicināšanas programma, ko nodrošina Nolikums par darbinieku pēctecības nodrošināšanu VAS "Latvijas dzelzceļš". Lai veicinātu paaudžu nomaņu, pensijas vecuma darbiniekiem ir paredzēti dažādi motivējoši mehānismi. Iesaistoties programmā, seniors, nodod savas zināšanas jaunajiem darbiniekiem, un dodas pensijā, saņemot pabalstu par darba tiesisko attiecību izbeigšanu.



52

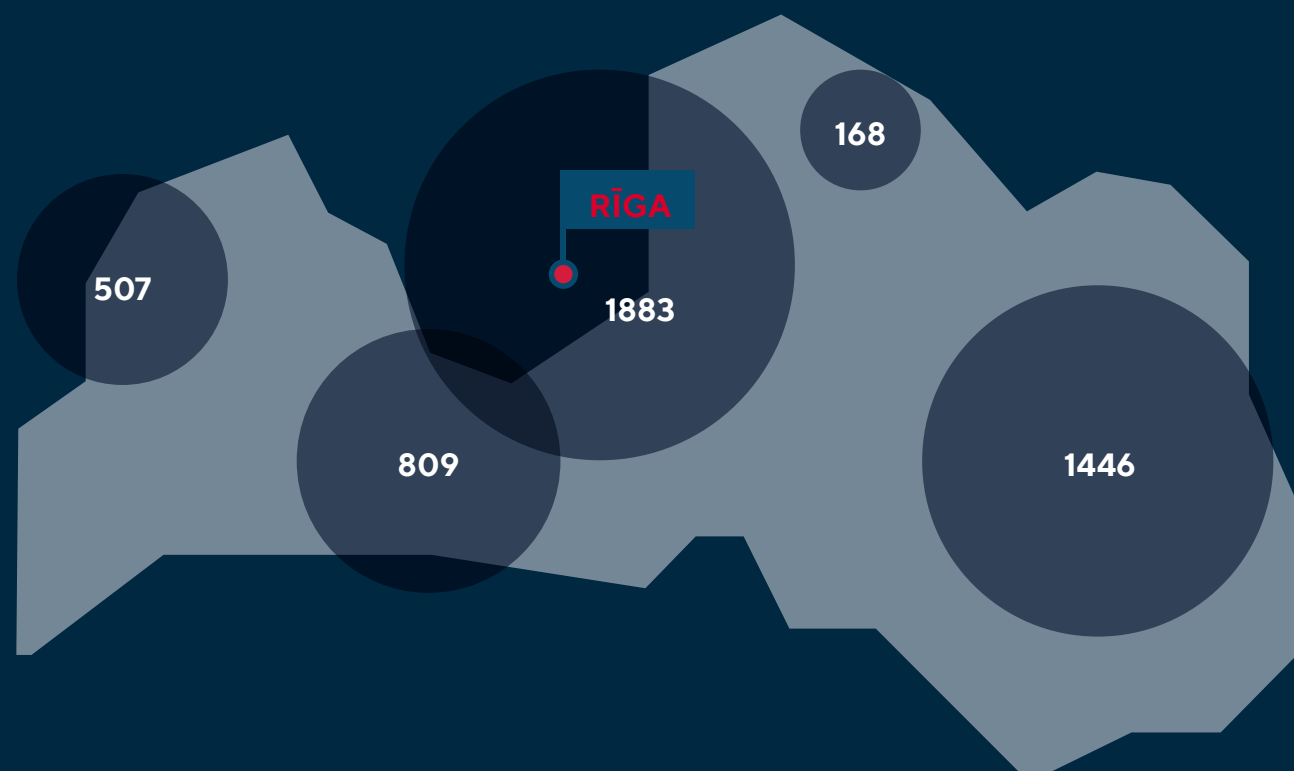
jaunie
darbinieki



259

pensionējusies
darbinieki

Darbinieku sadalījums pa reģioniem 2020.gads



4813

VAS "Latvijas dzelzceļš"
darbinieku skaits
2020. gada 31. decembrī

46,9 gadi

vidējais darbinieku
vecums

2020.gadā ir pensionējušies 259 uzņēmumā strādājošie. Lai gan pensionējušos darbinieku skaits gadu no gada pakāpeniski ir samazinājies, ņemot vērā īstenoto paaudžu nomaiņas programmu, 2020.gadā šis skaits pieaudzis saistībā ar LDz īstenoto funkciju pārskatīšanu un efektivizēšanu, kas ietvēra arī darbinieku skaita optimizāciju.

Lai nepakļautu darbiniekus riskam inficēties ar COVID-19 infekciju, tika pieņemts lēmums neorganizēt un nepiedalīties ar izglītības iestādēm saistītos pasākumos un aktivitātēs – Ēnu diena, Atvērto durvju nedēļa.

Sociālās garantijas

Papildu valsts likumdošanā noteiktajām sociālajām garantijām ikvienam darbiniekam, "Latvijas dzelzceļa" koncernā ir ieviestas sociālās garantijas, kas definētas LDz koncerna uzņēmumiem VAS "Latvijas dzelzceļš", SIA "LDZ CARGO", SIA "LDZ Loģistika", SIA "LDZ ritošā sastāva serviss", SIA "LDZ infrastruktūra" un Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrības noslēgtajā Darba koplīgumā. Koplīgums ir spēkā kopš 2017.gada 1.februāra, un tas regulāri tiek aktualizēts.

Darba koplīgums uzņēmuma darbiniekam garantē:

- Piemaksas par darbiem, kurus darbinieks veic papildus saviem tiešajiem darba pienākumiem, par mācekļu apmācīšanu, par darbu īpašos apstākļos (piemēram, paaugstināta trokšņa, vibrācijas apstākļos, par darbu augstumā u.c.);
- Apmaksātas papildu atvaļinājuma dienas par noteiktu uzņēmumā nostrādātu gadu skaitu (tiek piemērots 5, 10 un 15 gadu sliekšnis);
- Par darbu īpašos apstākļos. Papildatvaļinājums ir garantēts arī tiem darbiniekiem, kas piedalījušies Černobiļas atomelektrostācijas avārijas seku likvidācijas darbos vai pildījuši karavīru pienākumus Afganistānas karā vai citos militāros konfliktos obligātā militārā dienesta ietvaros;
- Papildu apmaksātas atpūtas dienas 50 vai 60 gadu jubilejā, darbinieka vai viņa bērnu laulību gadījumā, izglītības iestādes absolvēšanas gadījumā, mācību gada pirmajā skolas dienā 1. – 4. klašu skolēnu vecākiem, kā arī darbinieka laulātā, vecāku vai bērnu nāves gadījumā.

gadījumā. Ikmēneša papildu atpūtas diena tiek piešķirta darbiniekiem, kuriem ir divi vai vairāk bērni vecumā līdz 12 gadiem;

- Pabalsts skolas piederumu iegādei mācību gada sākumā LDz darbinieku bērniem – 1.-4. klašu skolēniem;
- Pārcelšanās izdevumu segšana darbiniekam un viņa ģimenes locekļiem un nepieciešamības gadījumā – ja uzņēmuma interesēs darbinieks tiek pārcelts darbā uz citu pilsētu, pagastu, reģionu, viņam tiek izmaksāta kompensācija noteiktā apmērā dzīvesvietas iegādei;
- Atbalsts darbiniekam vai viņa tuviniekiem nelaimes gadījumu vai to seku likvidēšanas dēļ radušos seku dēļ;

Katram darbiniekam ir garantēta arī dzīvības un nelaimes gadījumu darbā apdrošināšana, kas tiek piemērota arī gadījumos, ja darbinieku ir skārusi smaga saslimšana. Ikvienam darbiniekam ir iespējams iegādāties veselības apdrošināšanu sev un saviem ģimenes locekļiem.



60

bērna
kopšanas
atvaļinājumā
devušies
darbinieki

Bērna kopšanas atvaļinājuma izmantošana

Viena no valstī noteiktajām sociālajām garantijām ir saistīta ar bērna piedzimšanu, un bērna kopšanas atvaļinājumu ir iespējams izņemt gan mātei, gan arī tēvam. Šo iespēju 2020. gadā LDz ir izmantojuši 60 darbinieki – 46 sievietes un 14 vīrieši. Pēc bērna kopšanas atvaļinājuma beigām darbā ir atgriezušies 46 darbinieki – 13 vīrieši un 33 sievietes.

Saskaņā ar 2020.gada nogalē veiktās aptaujas rezultātiem, 81% aptaujāto darbinieku atzinis, ka ir apmierināts ar papildu sociālajiem labumiem uzņēmumā, 51% uzskata, ka atalgojums ir atbilstošs kvalifikācijai un darba apjomam, bet teju puse aptaujāto norādījuši, ka ir apmierināti ar saņemto atalgojumu par padarīto darbu. Vēl 76% respondentu norādījuši, ka jūtas līdzsvarā starp darbu un privāto dzīvi, bet 75% jūt, ka vadītājam un kolēģiem ir svarīgs kā cilvēks, ne tikai darbinieks.

46

atgriezušies
no bērna
kopšanas
atvaļinājuma

Komunikācija ar darbiniekiem

Lai ikdienas darba režīms visā LDz koncernā, kurā strādā vairāk nekā 7000 darbinieku, raiti ritētu uz priekšu, svarīga ir precīza un ātra informācijas aprīte. Arī labas korporatīvās pārvaldības princips ir atklātība un darbības caurskatāmība, kas ir vienlīdz svarīga gan informējot sadarbības partnerus un sabiedrību kopumā, gan arī uzņēmuma darbiniekus. Savlaicīga un objektīva informācija par norisēm LDz nodrošina darbinieku piesaistes veidošanos uzņēmumam, kā arī veido atgriezenisko saiti ar tiem. Lai nodrošinātu pēc iespējas plašākas iespējas darbiniekiem uzzināt par aktualitātēm koncernā un dzelzceļa nozarē kopumā, ir izveidoti dažādi informācijas kanāli.

Plašākā informācija par aktualitātēm, tostarp pieņemtajiem lēmumiem, atskatiem uz pasākumiem, kā arī paši iekšējie normatīvie akti ir pieejami uzņēmuma iekštīklā jeb intranetā. Tas ir izveidots 2014.gadā, un apzinoties, ka šī platforma tiek izmantota arī ārpus darba vietas, tā saturs ir dublēts darbinieku portālā, kurā var autorizēties ar internetbankas pieeju.

Kopš 2019.gada pavasara darbojas "Dzelzceļa TV", kuras uzdevums ir operatīvi informēt par jaunākajām aktualitātēm koncernā, sniegt atbildes uz darbiniekiem interesējošiem jautājumiem. "Dzelzceļa TV" ir pieejama intranetā un uz ekrāniem, kas izvietoti vietās, kur ir vislielākā darbinieku plūsma.

Ne visiem darbiniekiem ir iespēja iepazīties ar aktualitātēm LDz intranetā, Dzelzceļa TV un portālā darbinieki.ldz.lv, tādēļ, lai uzlabotu informācijas plūsmu, 2019.gada nogalē tika izveidota "Ziņu lapa", kas patlaban ir viens no galvenajiem aktuālākās informācijas kanāliem koncernā. "Ziņu lapa" iznāk katru ceturtdienu, nodrošinot darbiniekiem piekļuvi visai aktuālākajai informācijai par notikumiem koncernā un aktualitātēm, kas ietekmē koncerna darbību un katru tā darbinieku. "Ziņu lapa" tiek izsūtīta uz darbinieku e-pastiem un izvietota uz ziņojumu dēļiem vairāk nekā 300 darba vietās visā Latvijā. Ņemot vērā, ka "Latvijas dzelzceļnieks" iznāca reizi mēnesī un tā tirāža bija ~1300 eksemplāru, nenodrošinot pieejamību visiem koncerna darbiniekiem, tika pieņemts lēmums aizstāt līdzšinējo izdevumu ar citiem, daudz operatīvākiem un plašāku auditoriju sasniedzošiem ziņu kanāliem.

Darba aizsardzība

Darba attiecības nozīmē pienākumu un tiesību ievērošanu starp abām pusēm – darba devēju un darba ņēmēju, un vienas no tiesībām ir tiesības uz drošu vidi ikvienam darbiniekam. Ikvienam darba devējam ir pienākums rūpēties par drošu darba vidi, izglītot darbiniekus par darba drošības jautājumiem un novērst potenciālus darba drošības pārkāpumus.

Lai darba vide būtu droša, LDz ievēro Latvijas Republikas likumdošanu šajā jomā, kā arī tam ir saistošs iekšējais normatīvais dokuments – Darba aizsardzības politika, kurā ir aprakstītas normas, kas jāievēro, lai nodrošinātu darbinieku dzīvībai un veselībai maksimāli drošu un nekaitīgu darba vidi. Par Darba aizsardzības politikas īstenošanu un valsts līmeņa normatīvā regulējuma ievērošanu LDz ir atbildīga LDz Tehniskā inspekcija. Tās pienākumi ir ne vien kontrolēt un uzraudzīt, kā tiek ievēroti darba drošības noteikumi, bet arī sniegt rekomendācijas, lai uzlabotu darba aizsardzību uzņēmumā.

Dzelzceļš ir paaugstinātas bīstamības zona ne vien jebkuram iedzīvotājam, kas pārvietojas ar vilcienu, vai šķērso sliedes, bet arī pašiem uzņēmuma darbiniekiem, jo īpaši tiem, kuriem ikdienas pienākumu veikšana ir saistīta ar uzturēšanos sliežu ceļu zonā. Atrāšanās sliežu ceļu tiešā tuvumā nozīmē darbu paaugstinātas bīstamības apstākļos, un katram darbiniekam ir stingri jāievēro visas darba aizsardzības prasības, tostarp augstas redzamības aizsargapģērba valkāšana un nepārtraukta modrība pār ritošā sastāva pārvietošanos noteiktajā darba zonā. Saskaņā ar tiesisko regulējumu, ar vilces līdzekļa vadīšanu, dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu, ritošā sastāva apkopi, vilcienu kustības vadību saistītajiem

darbiniekiem ir obligāti jāveic veselības pārbaudes un šiem darbiniekiem ir noteiktas paaugstinātas prasības kā veselības stāvoklim, tā arī zināšanu līmenim.

Kā LDz noteikts pienākums no savas puses radīt drošu darba vidi un uzraudzīt normatīvo aktu ievērošanu, tā arī ikvienam darbiniekam ir obligāta prasība ievērot likumdošanas un iekšējo darba aizsardzības normatīvu prasības. Uzsākot darba attiecības ar LDz, ikviens jaunais darbinieks saņem instruktāžu par noteiktajām darba drošības prasībām, kā arī apliecina, ka tās tiks ievērotas darba pienākumu pildīšanas laikā. Ņemot vērā, ka dzelzceļa nozarē ir specifiskas profesijas, topošie darbinieki tiek teorētiski un praktiski apmācīti darba vietā. Šiem darbiniekiem pirms atļaujas izsniegšanas patstāvīgi strādāt tiek pārbaudītas zināšanas gan darba aizsardzībā, gan dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu jomā.

Lai uzraudzītu, kā ikdienā tiek ievēroti darba drošības pasākumi un vai tiek ievērots arī ar to saistītais normatīvais regulējums, LDz Tehniskās inspekcijas Darba aizsardzības nodaļa un struktūrvienību darba aizsardzības speciālisti organizē plānotas un neplānotas pārbaudes.

2020.gadā veiktās pārbaudes LDz struktūrvienībās:

Pārbaudes	Tehniskā inspekcija	Struktūrvienību DA speciālisti	
		Plānotas	Neplānotas
Struktūrvienība			
Sliežu ceļu pārvalde	14	63	22
Elektrotehniskā pārvalde	12	72	13
Nekustamā īpašuma pārvalde	9	13	1
Vilcienu kustības pārvalde	6	4	1
Vagonu apkopes distance	4	8	3

Darbs dzelzceļa nozarē atsevišķām profesijām ir fiziski smags un sarežģīts, un tā dēļ ik gadu ir darbinieki, kuriem konstatē arodsaslimšanas, jeb saslimšanas, kas iegūtas, pildot darba pienākumus. Visbiežāk arodsaslimšanas konstatē darbiniekiem, kuri ikdienā veic fizisku roku darbu, piemēram, ceļ un pārvieto smagus objektus, ilgstoši atrodas vienā pozā. Starp profesijām visbiežāk arodsaslimšanas konstatē sliežu ceļu montieriem, dīzeļlokomotīvu vadītājiem un vagonu apskatītājiem – remontētājiem.

2020.gadā kopumā apstiprinātas 53 arodsaslimšanas, kas ir gandrīz uz pusi vairāk nekā 2019.gadā. Visbiežāk arodslimības novērotas trīs profesiju pārstāvjiem: stacijas dežurantiem, vilcienu sastādītājiem un vagonu apskatītājiem – remontētājiem. Savukārt kā visizplatītākās arodslimības ir spondiloze jeb osteohondroze (hroniska deformējoša mugurkaula slimība) un plaukstas karpālā kanāla sindroms.

Viens no darba vides riska faktoriem ir traumas darba vietā, pildot tiešos darba pienākumus. Visbiežāk tie ir kritieni no augstuma, pakrišana, aizķeroties aiz kāda priekšmeta, paslīdēšana uz slidenas virsmas. Kopumā 2020.gadā izmeklēti seši nelaimes gadījumi darba vietā (vienā no tiem cietuši divi cilvēki) un 50% no traumām gūtas, pārkāpjot darba drošības prasības, savukārt pārējie nelaimes gadījumi saistīti ar neuzmanību dažādās situācijās. Lielākā daļa no nelaimes gadījumiem nav bijuši ar smagām sekām

Nelaimes gadījumi rada finansiālus zaudējumus uzņēmumam, un 2020.gadā to apmērs bija 1428 eiro, bet kopējais darbnespējas dienu skaits bija 513. LDz ievēro likumdošanas prasības, un no saviem līdzekļiem apmaksā darbnespējas periodu sākot no pirmās darbnespējas dienas par pirmajām 10 kalendāra dienām.

Nelaimes gadījumi darba vietās 2016. – 2020.gads:

		2016	2017	2018	2019	2020
Nelaimes gadījumi		7	4	7	11	6
Dzimums	sievietes	3	1	1	1	2
	vīrieši	4	3	6	10	5
Darbinieku vecums	20-30	0	0	0	2	0
	31-40	2	2	3	3	3
	41-50	3	1	3	3	1
	51-60	1	1	1	1	3
	virs 60	1	0	0	2	0

Apmācības un izglītība

404-1
404-2
404-3

Dzelzceļa nozarē ir vairāki simti profesiju, no kurām daļu var apgūt vairumā augstākās izglītības iestāžu, tomēr ir specifiskas profesijas, kas apgūstamas tikai atsevišķās izglītības iestādēs, kuras specializējušās jauno dzelzceļa speciālistu sagatavošanā. Tāpēc jauno speciālistu sagatavošanā, piesaistē, kā arī esošo darbinieku profesionalitātes veicināšanā LDz sadarbojas ar Rīgas Tehnisko universitāti (RTU), Rīgas un Daugavpils profesionālās izglītības kompetences centriem – tehnikumiem. Svarīga loma darbinieku izglītošanā ir arī LDZ Mācību centram, tāpēc arī šī mācību iestāde tiek attīstīta, lai tā nodrošinātu augsta līmeņa izglītības programmas LDz darbiniekiem un ārējiem klientiem. Saistībā ar ierobežojumiem, kas saistās arī ar mācību procesa organizēšanu klātienē, 2020. gadā tika ieviestas attālinātas mācības visos izglītības posmos. Daudzu izglītības programmu pilnvērtīga īstenošana nebija iespējama, jo mācību programmas profesionālo prasmju apguvei paredz

praktiskās nodarbības, ko klātienē realizēt nebija iespējams. Tomēr laikā, kamēr ierobežojumi mācību organizēšanai nebija spēkā, profesionālo zināšanu paaugstināšanas nolūkos 115 LDz darbinieki apmeklēja izglītības iestāžu organizētos mācību kursus:

- RTU Mašīnzinību, transporta un aeronautikas fakultātes Transporta institūtā 20 darbinieki mācās un 9 darbinieki absolvēja studiju programmu "Dzelzceļa elektrosistēmas", 10 darbinieki mācās un 12 darbinieki absolvēja studiju programmu "Dzelzceļa transports" un 4 darbinieki mācās studiju programmā "Darba aizsardzība";
- Profesionālās izglītības kompetences centra "Rīgas Valsts tehnikums" profesionālās vidējās izglītības programmu "Dzelzceļa transports" ar piešķiramo kvalifikāciju "Sliežu ceļu saimniecības tehniķis" 2020.gadā absolvēja 13 darbinieki;
- Profesionālās izglītības kompetences centra "Daugavpils tehnikums" profesionālās vidējās izglītības programmu "Dzelzceļa transports" ar piešķiramo kvalifikāciju "Sliežu ceļu saimniecības tehniķis" 2020.gadā absolvēja 12 darbinieki;
- Sadarbojoties ar RTU Mašīnzinību, transporta un aeronautikas fakultātes Transporta institūtu, Profesionālās izglītības kompetences centru "Rīgas Valsts tehnikums" un Profesionālās izglītības kompetences centru "Daugavpils tehnikums", 2020.gadā organizētas mācību prakses 127 šo izglītības iestāžu studentiem un audzēkņiem, 49 no mācību praksēm organizētas, piesaistot Eiropas Sociālā fonda līdzekļus.

LDZ Mācību centra darbība

Pārskata gadā LDZ Mācību centra darbs bija vērsts uz e-mācību vides pilnveidošanu. Centra speciālisti izstrādāja mācību materiālu elektroniskās versijas, lai darbinieki varētu veikt šīs mācību programmas apguvi attālināti. Tāpat ar jauniem mācību materiāliem tika papildināta e-mācību vide "Moodle". Tai pievienoti materiāli par darba aizsardzību, civilās aizsardzības jautājumiem, kā arī izstrādāti un ievietoti sistēmā zināšanu pārbaudes testi bīstamo iekārtu tehniskās uzraudzības jomā, izstrādāti un ievietoti mācību un zināšanu pārbaudes materiāli neformālās izglītības programmas "Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi" apguvei atbilstoši dzelzceļa speciālistam noteiktajam zināšanu apjomam.

LDZ Mācību centrā 2020.gadā prioritāras bija mācības, kas saistītas ar dzelzceļa satiksmes drošības nodrošināšanu un drošas darba vides veidošanu un uzturēšanu. Par to liecina fakts, ka mācību kursu "Darba vide un drošība" izglītības programmas ir apguvuši 925 dalībnieki, kas ir 89% no visiem apmācītajiem.

Kopumā 2020.gadā LDZ Mācību centrā īstenotas 37 izglītības programmas, no tām divas profesionālās pilnveides izglītības programmas – "Pamatlīmeņa zināšanu programma par objekta civilo aizsardzību atbildīgajiem darbiniekiem" (160 stundu apjomā) un "Darba aizsardzības pamatlīmeņa zināšanu izglītības programma" (60 stundu apjomā).

Profesionālās izglītības un neformālās izglītības programmās un semināros kopumā apmācīti 1042 izglītojamie, no kuriem:

- 831 VAS "Latvijas dzelzceļš" darbinieki;
- 183 VAS "Latvijas dzelzceļš" koncerna meitas uzņēmumu darbinieki;
- 28 ārējie klienti (tajā skaitā 25 juridiskās personas).

LDZ Mācību centrs 2020.gadā nodrošinājis apmācības 13900 dalībniekstundu apmērā.

Karjeras novērtējums un karjeras attīstības pasākumi

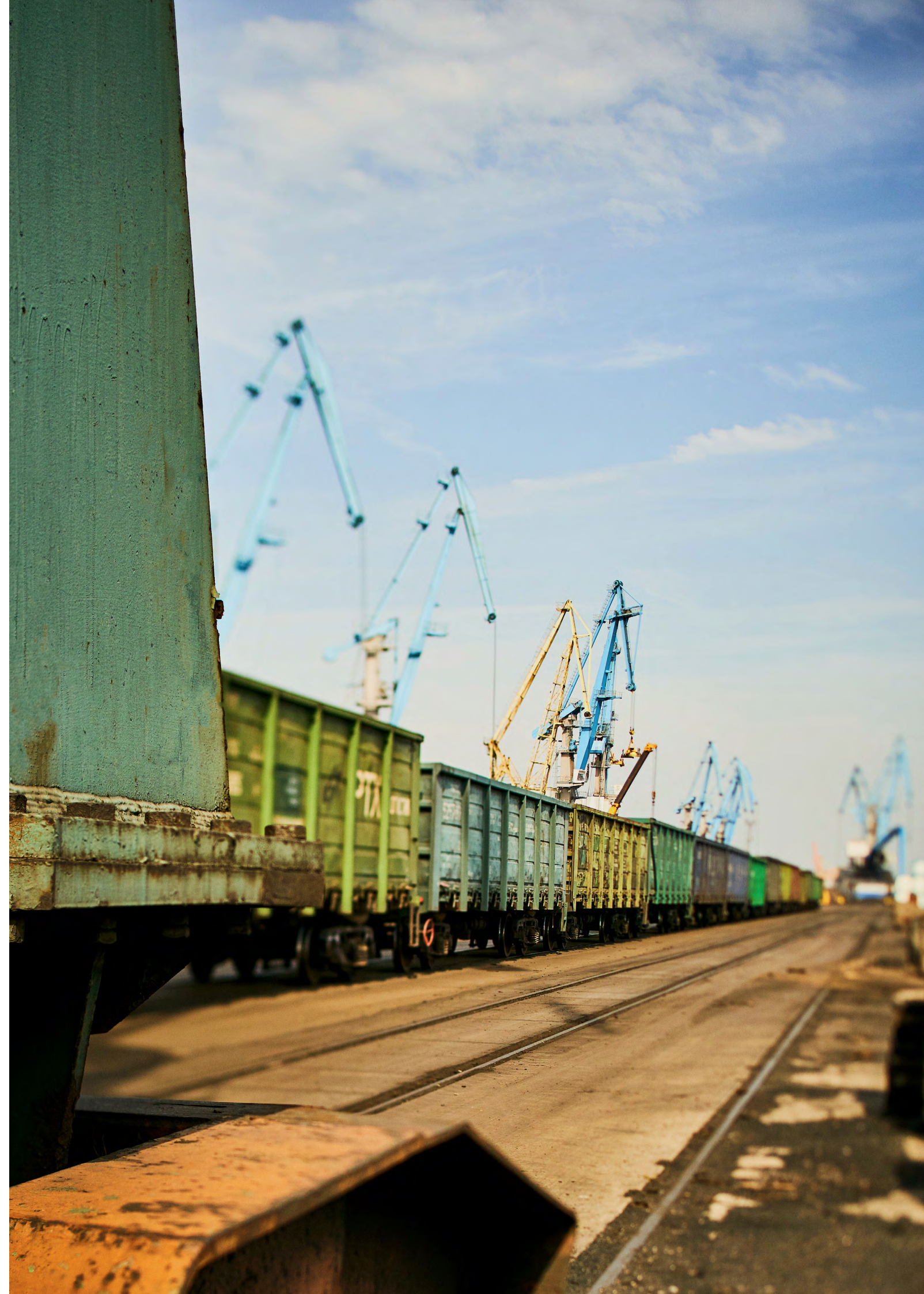
Ikvienam LDz darbiniekam ir iespēja veidot karjeru kādā no LDz struktūrām, un, iesaistoties Personāla direkcijai, tiek novērtēta nodarbināto profesionālā kvalifikācija un personīgā vēlme pilnveidot savas profesionālās prasmes.

Darbinieku aptaujas rezultāti liecina, ka:

- 93% darbinieku ir svarīgi iegūt jaunas zināšanas un attīstīties līdz jaunākajām tendencēm;
- 92% darbinieku apzinās, ka ik pa laikam ir jāapgūst jaunas zināšanas un prasmes, kas nepieciešamas kvalitatīvai darba veikšanai;
- 75% darbinieku uzskata, ka viņiem ir pieejamas apmācības, lai paveiktu savu darbu;
- 43% darbinieku ir pārliecināti, ka LDz ir labas karjeras iespējas.

Saistībā ar īstenoto kolektīvo atlaišanu, kuras laikā darba tiesiskās attiecības izbeigtas ar 1452 darbiniekiem, lai izvērtētu darbinieku profesionālo kvalifikāciju un darba sniegumu, Personāla direkcijas Karjeras vadības un personāla atlases centrs veica darba izpildes un kompetenču ārkārtas novērtēšanas pārrunas ar 216 vadītājiem un speciālistiem. Lai aizpildītu vakantās amata vietas, organizēti 28 personāla atlases konkursi, veicot 225 telefonintervijas un 128 klātienes vai attālinātās (Skype, Team) pārrunas. 2020.gadā veiktas 6 praktikantu pārrunas, kuriem prakses iespējas tika nodrošinātas Informācijas tehnoloģiju un telekomunikāciju direkcijā, un pēc prakses 2 praktikanti tika pieņemti darbā.

Lai ietaupītu papīra un laika resursus, 2021.gadā tiek plānots realizēt Darba izpildes un kompetenču novērtēšanas veidlapu iesniegšanu un uzglabāšanu elektroniskā veidā.



Dažādība un vienlīdzīgas iespējas

IKVIENA CILVĒKA VAI UZŅĒMUMA DARBĪBA ATSTĀJ PĒDAS VIDĒ - TĀS VAR BŪT GAN VIDES AIZSARDZĪBU VEICINOŠAS, GAN ARĪ VIDI DEGRADĒJOŠAS. VIENS NO JAUTĀJUMIEM, PAR KO PĒDĒJĀS DESMITGADĒS DISKUTĒ PASAULES LĪDERI SAISTĪBĀ AR VIDES AIZSARDZĪBU, IR KĀ MAZINĀT SILTUMNĪCEFEKTA GĀZU (SEG) EMISIJAS ATMOSFĒRĀ, KAS VEICINA GLOBĀLO SASILŠANU UN NEGATĪVI IETEKMĒ KLIMATU, LĪDZ AR TO CILVĒKU DZĪVES KVALITĀTI KOPUMĀ. GLOBĀLĀS SASILŠANAS SEKAS IR LEDĀJU KUŠANA, KAS PAAUGSTINA ŪDENS LĪMENI OKEĀNOS, PLŪDI UN SAUSUMS, NEGAIDĪTI CUNAMI VIĻŅI UN CITAS EKSTREMĀLAS DABAS PARĀDĪBAS, KAS LĪDZ ŠIM TIKA UZSKATĪTAS PAR RETĀM.

405-1
405-2

LDz attiecībās ar darbiniekiem ievēro vienlīdzības principus – darba tiesiskajās attiecībās priekšroka netiek dota konkrēta dzimuma, reliģiskās piederības, seksuālās pārliecības, vecuma, tautības vai reģionālās dislokācijas pārstāvim. Tāpat darbinieki tiek nodarbināti atkarībā no profesionālās kvalifikācijas, zināšanām un prasmēm. LDz strādā pie tā, lai ikviens dokuments, kas attiecas uz darbinieku pienākumiem un tiesībām, ir pieejams ne tikai valsts oficiālajā valodā, bet arī citās, kas ļautu piesaistīt arī ārvalstu speciālistus, veicinot uzņēmuma ekonomisko izaugsmi.

2020.gadā LDz bija nodarbinātas 1673 sievietes jeb 34,8% no darbinieku kopskaita un 3140 vīrieši jeb 65,2% no kopskaita. Salīdzinoši lielais uzņēmumā nodarbināto sieviešu skaits nozarē, kas tradicionāli bijusi izteikti vīrišķīga, apliecina, ka LDz nediskriminē darbiniekus pēc to dzimuma un veicina stereotipu mazināšanos par dzelzceļu kā vīrišķīgu nozari.

Augstākā līmeņa vadībā 2020.gadā bija nodarbinātas 14 sievietes jeb 0,83% no visu sieviešu kopskaita, un 27 vīrieši jeb 0,85% no vīriešu kopskaita. Vidējā līmeņa vadībā sieviešu īpatsvars no visa uzņēmuma sieviešu kopskaita bija 1,85% jeb 31 sieviete un 21 vīrieši jeb 0,66% no vīriešu kopskaita.

Darbinieki uzņēmumā netiek diskriminēti arī viņu pārstāvētās tautības dēļ. Lai gan LDz netiek uzskaitīts konkrēts katrai tautībai piederošo darbinieku skaits, tomēr uzņēmumā strādā ļoti daudzu tautību pārstāvji. Lielākais skaits ir latviešu un krievu tautības darbinieki, kam seko baltkrievu, poļu un ukraiņu un lietuviešu tautības pārstāvji. Taču ir arī pārstāvētas tādas tautības kā ebreji, gruzīni, moldāvi, tatāri, igauņi, udmurti, vācieši.

LDz koncernā kopš 2013.gada spēkā ir Darba samaksas un motivācijas politika, kas ir saistoša arī koncerna valdošajam uzņēmumam – VAS "Latvijas dzelzceļš". Saskaņā ar šo politiku ir noteiktas amatu klasifikācijas, konkrēti kritēriji darba algas apmēram: darba smagums, intensitāte, sarežģītība, izglītība, iepriekšējā pieredze, darba izpildes rezultāti un kvalifikācija. Darba samaksas noteikšanā tiek ievērots taisnīguma princips, proti, tiek noteikta vienlīdzīga darba samaksa par tādu pašu darbu vai vienādas vērtības darbu gan vienas koncerna sabiedrības ietvaros, gan arī koncernā kopumā.

Atbildība pret sabiedrību

DZELZCEĻŠ SAVIENO LIELĀKĀS LATVIJAS PILSĒTAS UN ŠĶĒRSO DAUDZUS NOVADUS, LĪDZ AR TO NODROŠINOT GAN EFEKTĪVAS MOBILITĀTES IESPĒJAS TO IEDZĪVOTĀJIEM, GAN VIENLAIKUS LIEKOT SABIEDRĪBAI PIEVĒRST UZMANĪBU DROŠĪBAI UN UZVEDĪBAI DZELZCEĻA TUVUMĀ, TĀDĒJĀDI "LATVIJAS DZELZCEĻA" IESAISTE UN LOMA VIETĒJO KOPIENU DZĪVĒ IR NOZĪMĪGA.

413-1
413-2
LDZ-2
414-1
415-1

Dzelzceļam kā vienam no mobilitātes veidiem, ir nozīmīga loma sabiedrības ikdienā, un LDz kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam Latvijā ir atbildība par pasažieriem paredzētās infrastruktūras pieejamību ikvienam iedzīvotājam, tās drošumu, kā arī iedzīvotāju drošību dzelzceļa tuvumā un ietekmi uz apkārtējo vidi, kam ir cieša saistība arī ar iedzīvotāju dzīves kvalitāti.

Drošība dzelzceļa nozarē nozīmē ne tikai pienākumus rūpēties, lai dzelzceļa šķērsošana būtu droša, bet tā ir atbildība pret sabiedrību, izglītojot to par pareizu dzelzceļa šķērsošanu un uzturēšanos tā tiešā tuvumā.

Vietējo kopienu iesaiste

Atbalsta sniegšanu vietējām kopienām regulē no 2017. gada decembra spēkā esošā "Latvijas dzelzceļš" koncerna Dāvinājumu (ziedojumu) politika, kurā definēti sabiedrībai un valsts attīstībai būtiskākie darbības virzieni – atbalsts izglītības un zinātnes, veselības veicināšanas, sociālās palīdzības un vides aizsardzības projektiem. Atbalsts netiek sniegts organizācijām ar nenokārtotām nodokļu saistībām un fiziskām personām.

Ņemot vērā koncerna finanšu situāciju, ne valdošais uzņēmums, ne arī tā meitas sabiedrības 2020.gadā nav finansiāli atbalstījušas projektus.

Iepriekšējos gados atbalstīto projektu saraksts ir publicēts LDz mājaslapā, kur arī dzīdzan pieejama informācija par Latvijas dzelzceļa muzeja saņemtajiem [ziedojumiem](#).

Ietekme uz vietējo sabiedrību

LDz ar savu saimniecisko darbību, kā arī pārstāvēto nozari tieši ietekmē lielu iedzīvotāju skaitu visā Latvijā. Pirmkārt, tie ir vairāk nekā 7000 LDz koncerna darbinieku, kuri tiek nodarbināti un attiecīgi saņem atalgojumu, kas attiecīgi tālāk ietekmē arī vēl vairākus tūkstošus iedzīvotāju – darbinieku ģimenes. Otrkārt, LDz kā par dzelzceļa infrastruktūru atbildīgais uzņēmums ietekmē ikvienu iedzīvotāju, kurš pārvietojas ar vilcienu, kā arī tos, kurus dzelzceļa satiksme ietekmē citādi, piemēram, dzīvesvieta atrodas tuvu sliedēm.

Lai motivētu iedzīvotājus ikdienā arvien vairāk izmantot vilcienu kā pārvietošanās līdzekli, LDz meklē iespējas mobilitātes uzlabošanai. Sadarbībā ar AS "Pasažieru vilciens" atsevišķos maršrutos ir izveidoti ekspresvilcieni, savukārt jau pārskatāmā nākotnē tiks paaugstināti vilcienu kustības ātrumi. Arī turpmāk LDz uzlabos dzelzceļa infrastruktūru, lai nepieciešamības gadījumā būtu iespējams izveidot jaunus ekspresvilcienu maršrutus, kā arī noteiktos posmos paaugstināt kustības ātrumu.

Dzelzceļa darbība ir cieši saistīta ar vides faktoriem un tās ietekmi uz iedzīvotāju dzīves kvalitāti. Viens no aktuālajiem jautājumiem ir saistīts ar dzelzceļa satiksmes, jo īpaši kravu satiksmes, radīto troksni un tā negatīvo ietekmi uz tuvumā dzīvojošo cilvēku veselību. Nolūkā mazināt trokšņu un vibrāciju radīto ietekmi, dokumentā VAS "Latvijas dzelzceļš" rīcības plāns trokšņa mazināšanai līdz 2023.gadam ir definēti uzdevumi un mērķi trokšņa mazināšanai dzelzceļa līnijām ar satiksmes intensitāti lielāku par 30 000 vilcieniem gadā, kas ietver teritorijas, ko šķērso dzelzceļa līniju posmi Rīga pasažieru – Torņakalns – Zaslauks un Rīga pasažieru – Lielvārde: Rīgas aglomerāciju, Salaspils, Stopiņu, Ikšķiles, Ogres, Ķeguma un Lielvārdes novadus.

Nozares industriālā mantojuma saglabāšana

Dzelzceļa nozares vēsture Latvijā aizsākās 19.gadsimta otrajā pusē, un LDz ir ne tikai publiskās dzelzceļa infrastruktūras uzturētājs, bet tam ir pienākums nākamajām paaudzēm saglabāt vēsturiskās liecības no nozares pirmsākumiem. Tie ir dažādi ar dzelzceļu saistīti objekti un lietas – sākot no ritošā sastāva un beidzot ar grāmatām, atklātnītēm un nozīmītēm.



Galvenais nozares vēstures liecību un mantojuma glabātājs ir Latvijas dzelzceļa vēstures muzejs, kam ekspozīcijas atrodas Rīgā, Uzvaras bulvārī 2a, un Jelgavā Stacijas ielā 3. Muzejs lepojas ar plašāko ritošā sastāva kolekciju Baltijā, taču ievēribas cienīgas ir arī citas kolekcijas, kas regulāri tiek papildinātas, gan pašam muzejam uzmeklējot un iegādājoties dažādus priekšmetus, gan arī saņemot dāvinājumus no dzelzceļa nozares entuziastiem.

Muzeja darbība balstās uz Muzeja nolikumu un Vidēja termiņa attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam.

Aizvadītais gads muzeja darbībā bija ļoti sarežģīts, ņemot vērā COVID – 19 pandēmijas noteiktos pulcēšanās ierobežojumus, līdz ar to salīdzinājumā ar 2019.gadu ir ievērojami samazināties klātienē apmeklētāju skaits. Kopumā muzeju 2020.gadā apmeklējuši 14 618 cilvēki un no ieejas biļetēm gūti ienākumi 31 244 eiro apmērā. Gada kopējie ieņēmumi bija 51 749 eiro.

Tomēr muzejs turpināja darboties, veicot pētniecisko darbību, uzturot un papildinot krājumu. Kopumā 2020.gadā krājums papildināts ar 162 jaunām vienībām, un gada beigās kopējais krājuma vienību skaits bija 20 011.

Muzejs regulāri saņem krājuma papildinājumu arī dāvinājumu veidā, un 2020.gadā kopumā saņemti astoņi dāvinājumi no trim personām. Viens no dāvinājumiem bijis starptautisks – Rīgas–Dinaburgas dzelzceļa līnijas priekšnieka, angļu inženiera Hjū Karlaila (Hugh Carlile) (1833–1911) portrets. Tāpat pārskata gadā muzeja krājuma papildināšanai iegādāti 19 priekšmeti, un, pārskatot no dažādām struktūrām saņemtos materiālus, muzejs krājumā iekļauti 134 priekšmeti:

- 10 fotoalbumi no Latvijas dzelzceļa vēstures muzejam nodotā Rīgas Vagonbūves rūpnīcas arhīva;
- 20.gs. 50.gados ražotais elektriskā dzelzceļa modelis Pionieris;
- 123 audiovizuālie materiāli (staciju shēmas, iespieddarbi, dokumenti, fotogrāfijas).

Īstenojot pētniecisko darbību, muzejs 2020.gadā ar Valsts Kultūrkapitāla finansiālu atbalstu uzsāka vērienīgu projektu "Kā dzelzceļnieki dzīvojuši, strādājuši un mīlējuši Jelgavā", kura mērķis ir izveidot dzelzceļnieka sociālo portretu un pamatu jaunai muzeja ekspozīcijai Jelgavā, kas apmeklētājiem plānots atvērt 2023.gadā. Projektā intervēti bijušie Jelgavas dzelzceļnieki, kas nozarē strādājuši pēc Otrā pasaules kara. Tas muzejam ļauj apkopot informāciju, kāpēc ir izvēlētas darba gaitas tieši dzelzceļā, un kāda ir bijusi nozares darbinieku ikdiena gan dzelzceļā, gan arī ārpus tā. Paralēli intervijām muzeja darbinieki analizē tā laika periodiskos izdevumus, lai iegūtu maksimāli daudz informācijas par Jelgavas dzelzceļniekiem, kā arī pēc iespējas vairāk uzzināt par Jelgavas dzelzceļa mezglā attīstību, un salīdzināt, kā uz dažādām dzelzceļa un dzelzceļnieku dzīves sfērām skatās nozares un vispārējie mediji. 2020.gadā tika veikta Dzelzceļa formastērpu kolekcijas zinātniskā izpēte un sagatavots izziņas materiāls "Dzelzceļa formas tērpi Latvijas teritorijā 19.gs. 70. gadi–21.gs. sākums".

Gada laikā klātienē, e-pastā un telefoniski muzeja speciālisti par dažādām ar dzelzceļa vēsturi saistītām tēmām snieguši 48 konsultācijas. Konsultāciju laikā krājumā un zinātniskajā arhīvā esošos materiālus (aptuveni 4500 vienības) savos pētījumos un cita veida darbos izmantojuši kā studenti un skolnieki, tā žurnālisti, pētnieki un radošo industriju pārstāvji.

Dzelzceļa muzejs 2020.gadā saņēma Valsts Kultūrkapitāla fonda atbalstu 19440 eiro apmērā dzelzceļa formas tērpu restaurācijai, Dzelzceļa 1:87 mēroga maketa projektam un lauka pētījumam Jelgavas dzelzceļa mezglā.

Muzeja telpās 2020.gadā bija apskatāmas kopumā četras izstādes, un neskatoties uz pandēmijas radītajiem sarežģījumiem, kopējais izstāžu apmeklētāju skaits bija 13 129. Apmeklētājiem 2020.gadā bija iespēja apmeklēt šādas izstādes:

- Rīgas stacijas dekonstrukcija. Rīkotājs: Latvijas dzelzceļa vēstures muzejs. Apmeklētāju skaits: 7325;
- Es redzu dzelzceļu šādi.../ Dzelzceļš caur vagona logu. Rīkotājs: Latvijas dzelzceļnieku biedrība. Apmeklētāju skaits: 3756;
- Leļļu mākslas izstāde "Mākslas gaismas un ēnu spēles". Rīkotājs: – Nodibinājums "Leļļu Mākslas muzejs". Apmeklētāju skaits: 1015;
- "Rotaļlietas uz riteņiem". Rīkotājs: Latvijas dzelzceļa vēstures muzejs sadarbībā ar citiem muzejiem. Apmeklētāju skaits: 1033.

Muzejs 2020.gada rudenī sagatavoja izstādi "Dzelzceļa inženiera darbs", ko bija plānots atklāt novembrī, tomēr pandēmijas noteikto ierobežojumu dēļ projekts uz nenoteiktu laiku tika apturēts.

Latvijas dzelzceļa muzejs ir ne tikai nozares vēstures mantojuma glabātājs. Pildot izglītošanas funkciju, muzejs interesentiem piedāvā dažādas aktivitātes, kas domātas plašai mērķauditorijai. Iepriekšējo gadu pieredze liecina, ka muzeja rīkotās aktivitātes ir plaši apmeklētas un nereti uz pasākumu noteiktais vietu skaits tiek aizpildīts īsi pēc

pasākuma izziņošanas. Muzejā 2020.gadā novadītas kopā 169 ekskursijas un nodarbības, un kopējais apmeklētāju skaits tajās bija 2712.

- Ekskursija "Ritekļu vēsture Latvijā" (latviešu un krievu valodā)
- Ekskursija "No semafora līdz dispečercentralizācijai"
- Ekskursija uz bijušo Jelgavas lokomotīvu depo
- Nodarbība "Ceļojums pagātnē"
- Nodarbība "Stacijas dzīve"
- Nodarbība "Saliec lokomotīvi"
- Nodarbība "Lokosalīme"
- Drošības stunda
- Orientēšanās ar gidu

Muzejs 2020

14 618
apmeklētāji

4
izstādes
(13 129
apmeklētāji)

169
ekskursijas un
nodarbības
(2712
apmeklētāji)

Novadītas divas vasaras nometnes un vairāki Industriālie pārgājieni. Sagatavots attālinātais piedāvājums skolēniem un ģimenēm. Gada laikā būtiski attīstīts projekts www.dzelzceļaobjekti.lv, papildinot ar informāciju, objektiem, attēliem.

Savukārt, iesaistoties trešo pušu organizētajās aktivitātēs, muzejs 2020.gadā sadarbībā ar Latvijas dzelzceļnieku biedrību rīkoja bērnu zīmējumu konkursu un izstādi, kā arī konferenci "LDzB 100".

Lai muzeja krājums būtu publiski lietojams arī attālināti, notiek darbs pie elektroniskā krājuma kataloga, kas pieejams muzeja mājas lapā. 2020.gadā katalogā publiskoti 3728 priekšmetu apraksti, no tiem 3287 pievienoti attēli ar attēliem. Pārskata gadā digitalizēta negatīvu kolekcija (8106 priekšmeti), rediģēti un papildināti priekšmetu apraksti, kā arī digitalizēti muzeja rīcībā esošie videomateriāli.

Par to, ka Latvijā savulaik bijuši arī cita platuma sliežu ceļi, liecina 33 kilometrus garais šaursliežu dzelzceļa posms no Gulbenes līdz Alūksnei, pa kuru ikdienā kursē vēsturiskais

bānītis. Dzelzceļa likuma izpratnē šaursliežu dzelzceļš ir vēsturiskā mantojuma objekts. LDz saskaņā ar šo likumu palīdz nodrošināt Vēsturiskā mantojuma (Gulbenes-Alūksnes šaursliežu) dzelzceļa saglabāšanu, uzturēšanu un ekspluatāciju.

Bānīša kursēšanu nodrošina privāta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmēj sabiedrība, kuras dibinātāji ir Gulbenes un Alūksnes pilsētu, kā arī Stāmerienas pagasta pašvaldības, Latvijas Dzelzceļnieku biedrība un sešas privātpersonas. Lai saglabātu vēsturisko šaursliežu dzelzceļa posmu, piesaistot dzelzceļa entuziastus, uzņēmēj sabiedrība nodarbojas ar ritošā sastāva restaurāciju, dzelzceļa vēstures popularizēšanu, kā arī tūrisma un izklaides pasākumu organizēšanu. Uzņēmēj sabiedrības valdes locekļa statusā ir arī LDz industriālā mantojuma eksperts Toms Altbergs.



Kā cits nozīmīgs vēstures liecību glabātājs ir LDz bibliotēka, kas kopš 2020.gada nogales ir pieejama arī publiski. LDz Dokumentācijas centrs jeb bibliotēka, kas ir senākā un apjomīgākā dzelzceļa nozares literatūras krātuve Latvijā, ikvienam interesentam nodrošina brīvu piekļuvi ar dzelzceļa nozari saistītai literatūrai, kas ir uzkrāta teju 120 gadu garumā.

Bibliotēkā literatūras krājumi ir veidojušies no 20.gadsimta sākuma – tās darbība sākās 1902.gadā, kad pēc vairāku gadu priekšdarbiem durvis Rīgā vēra Orlas dzelzceļa pārvaldes Centrālā bibliotēka. Sākotnēji tajā bija pieejamas 4363 grāmatas un 1182 žurnāli. Turpmāko gadu laikā bibliotēkas krājums būtiski papildināts gan ar dzelzceļa nozares literatūru, gan ar dažāda cita, tostarp, politiska rakstura grāmatām. Patlaban bibliotēka interesentiem piedāvā dzelzceļa nozares grāmatas, sabiedriski zinātnisko literatūru, periodiskos izdevumus, normatīvos un tehniskos dokumentus, kā arī dažāda veida vārdnīcas. Bibliotēkas krājumu veido 12 850 literatūras vienības par dzelzceļa nozari – grāmatas, audiovizuālie izdevumi, žurnāli un citi iespiedmateriāli.

Bibliotēkas krājums ir izvietots "LDZ Mācību centra" telpās, Dzirnau ielā 147/3.

Citi ietekmes aspekti

Piegādātāju sociālās ietekmes novērtējums

LDz detalizēti neizvērtē sadarbības partneru un piegādātāju ietekmi, bet sadarbībā ar trešajām pusēm tiek piemēroti "Latvijas dzelzceļš" koncerna Sadarbības partneru biznesa ētikas pamatprincipi. Tie ir saistoši ikvienam sadarbības partnerim, un apņemšanās ievērot pamatprincipus tiek apstiprināta ar parakstu. LDz rīcībā ir informācijas sistēmas, ar kuru palīdzību ir iespējams operatīvi pārbaudīt, vai potenciālais sadarbības partneris nav iekļauts Latvijas un starptautiskā mēroga sankciju sarakstos. Šādu iespēju kopš 2019.gada paredz informācijas sistēma "Sankcijas", kurā tiek apkopota aktuālā informācija par tiem uzņēmumiem, organizācijām, kas ir iekļauti sankciju sarakstos un līgumu slēgšana ar tiem nav vēlama.

Politiskā atbildība

LDz kā valsts kapitālsabiedrība savā darbībā ievēro valsts likumdošanu, kā arī ES līmeņa likumdošanu, kas ir saistīta tostarp ar kravu un pasažieru pārvadājumiem. Atsevišķs normatīvais regulējums tiek ievērots kravu un pasažieru satiksmē ar NVS valstīm. Līdz 2020.gada beigām LDz bija saistošas Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020.gadam, savukārt no 2021.gada spēkā stājušās spēkā Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027.gadam. Savukārt kopš 2018.gada rudens LDz ir saistošs arī Ministru kabineta apstiprinātais Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns pieciem gadiem.

Uzņēmuma pārvaldība tiek organizēta trīs līmeņos :

1. Akcionārs (Satiksmes ministrija)
2. Padome
3. Valde

Padome kā uzņēmuma darbības pārraugoša institūcija LDz darbojas kopš 2016.gada, un kopš 2019.gada tā darbojas piecu* cilvēku sastāvā, kur trīs ir neatkarīgie padomes locekļi. Savukārt akcionārs uzņēmuma darbībā ir iesaistīts tikai likumā noteiktajos jautājumos. Uzņēmuma operatīvo vadību īsteno LDz valde, kas 2020.gadā darbojās trīs cilvēku sastāvā.

LDz Dāvinājumu (ziedojumu) politika aizliedz uzņēmumam atbalstīt politiskās partijas, organizācijas un to apvienības.

*2021.gada februārī amatu atstāja neatkarīgais padomes loceklis Aigars Laizāns.

Atbildība pret klientu

"Latvijas dzelzceļam" kravu pārvadājumu jomā ir četri klienti, savukārt pasažieru pārvadājumu jomā tādi ir trīs – AS "Pasažieru vilciens", SIA "LDZ CARGO" un Lietuvas dzelzceļa uzņēmums AO "LTG Links", kas līdz 2020.gada marta vidum nodrošināja pārvadājumus maršrutā Viļņa-Daugavpils. Plašākā izpratnē par LDz klientiem ir uzskatāmi iedzīvotāji, kas ikdienā izmanto dzelzceļa infrastruktūru gan kā pasažieri, gan arī kā dzelzceļa staciju apmeklētāji.

Eiropas Parlamenta un Padomes regula (EK) Nr. 1371/2007 (2007.gada 23.oktobris) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem nosaka pienākumu LDz rūpēties gan par sabiedrisko kārtību un drošību stacijās, gan sniegt uzziņu pakalpojumus par pasažieru pārvadājumiem, kā arī saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1300/2014 (2014.gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar īpašām vajadzībām un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ir jānodrošina mobilā pacēlāja pieteikumu pieņemšana un apstrāde pasažieriem ar īpašām vajadzībām.

Jautājums par pasažieriem domātās dzelzceļa infrastruktūras pieejamību ikvienam iedzīvotājam Latvijā aktuāls ir tikai vien pēdējās pāris desmitgades, tāpēc jautājumu par vides pieejamību personām ar kustību ierobežojumiem LDz sāka risināt tikai salīdzinoši nesenā vēsturē. Lai nodrošinātu infrastruktūras pieejamību cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, ilggadējs sadarbības partneris un konsultants ir Invalīdu un viņu draugu apvienība "Apeirons". Organizācijas ieteikumi tiek uzklauti un iespēju robežās īstenoti gan modernizējot pasažieru platformas, gan arī ieviešot finansiāli mazāk apjomīgus risinājumus, lai personas ratiņkrēslos varētu izmantot dzelzceļa infrastruktūru. Rīgas Centrālajā stacijā vides pieejamība ir nodrošināta arī cilvēkiem ar dzirdes traucējumiem, pie biļešu kasēm izveidojot indukcijas cilpas. Vilcienu kustības precizitāte zināmā mērā ir atkarīga arī no sliežu ceļu kvalitātes un kopējās infrastruktūras darbības. Pasažierus iekšzemē pārvadā AS "Pasažieru vilciens", kam ir pienākums ar LDz saskaņot vilcienu maršrutus un kustības grafikus. Saskaņā ar Vidējo darbības precizitātes līmeni, pasažieru vilcieni stacijā pienākuši teju ar 100% (99,1%–99,8%) precizitāti.

Dzelzceļa satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits Latvijā ir ievērojami mazāks nekā auto satiksmes negadījums bojā gājušo skaits. Tomēr LDz kā publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir atbildīgs par to, lai līdz minimumam samazinātu sadursmēs ar vilcienu traumēto un bojā gājušo skaitu. Līdzās infrastruktūras drošības uzlabojumiem, viena no metodēm ir sabiedrības informēšana un izglītošana par drošu uzvedību dzelzceļa infrastruktūras tuvumā un sliežu šķērsošanu. Šis ienākums tiek īstenots divos veidos: ar ikgadējām sociālajām kampaņām, kurās iedzīvotājiem saistošā veidā gan pie dzelzceļa, gan ar mediju starpniecību tiek atgādināts par drošu uzvedību dzelzceļa tuvumā, gan arī ar drošības stundām skolas un pirmsskolas vecuma bērniem.

Informatīvās kampaņas tiek rīkotas vairākos posmos: gada kampaņas atklāšana norisinās pavasara beigās, vasaras sākumā, sākoties skolas brīvlaikam, vasaras beigās, kad atsākas skola, kā arī vēlā rudens un ziemas mēnešos, kad vilciena redzamību apgrūtina tumsa un laikapstākļi. Informatīvajās kampaņās LDz iedzīvotājus cenšas uzrunāt, piesaistot sabiedrībā zināmus cilvēkus un aktualizējot kādu noteiktu tēmu. Piemēram, 2020.gadā iedzīvotāji tika aicināti nekļūt par "pārbrauktuvi", savukārt par traumu smagumu aizdomāties aicināja mediķi.

Savukārt drošības stundas notiek mācību gada laikā, un tās var organizēt gan izglītības iestādēs, uz kurām dodas LDz speciālisti, lai bērniem atraktīvā un aizraujošā veidā stāstītu par to, kā uzvesties dzelzceļa tuvumā, lai netiktu apdraudēta veselība un dzīvība. Tāpat drošības stundas tiek rīkotas Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejā.

2020.gadā saistībā ar drošu uzvedību pie dzelzceļa aktualizējās vēl divas problēmas. Viena no tām bija influenceru ietekme uz sekotājiem. Proti, LDz fiksēja vairākus gadījumus, kad sabiedrībā zināmi cilvēki, kuriem ir plašs sekotāju pulks sociālajos medijos, pārgalvīgi izturas pie dzelzceļa un šos video publisko arī savos sociālo mediju profilos. Lai aicinātu influencerus aizdomāties, ka viņu piemēram var sekot arī jaunieši, tādā veidā apdraudot savu dzīvību, LDz kopā ar Valsts policiju aicināja sabiedrībā zināmus cilvēkus būt atbildīgiem pret saviem sekotājiem. Savukārt rudenī LDz kopā ar mentālās veselības ekspertiem aktualizēja jautājumu par pašnāvībām, kuru skaits Latvijā ir viens no augstākajiem Eiropas Savienībā. Diemžēl arī dzelzceļš tiek izvēlēts par vietu, kur pārtraukt savu dzīvi, tāpēc, rīkojot publisku ekspertu diskusiju, LDz aicināja sabiedrību laikus pamanīt, ja kādam līdzcilvēkam ir mentālās veselības problēmas, un novērst potenciālu pašnāvību.

Klientu veselība un drošība

Pēdējo gadu laikā ir novērojama tendence samazināties sadursmēs ar vilcienu traumēto un bojāgājušo cilvēku skaitam, tomēr ikviena dzīvība ir svarīga, tāpēc drošība dzelzceļa tuvumā joprojām ir starp LDz prioritātēm. Lai veicinātu drošu pārvietošanos dzelzceļa tuvumā, kā arī drošu tā šķērsošanu, LDz ik gadu uzlabo infrastruktūru, piemēram, uzstādot žogus, uzlabojot pārejas un pārbrauktuves.

Turpinot uzlabot dzelzceļa šķērsošanas drošību, LDz 2020. gadā ar skaņas un gaismas signalizāciju jeb luksoforu, kas signalizē par vilciena tuvošanos, aprīkoja gājēju pāreju Ogrē, Vidzemes ielā. Pēdējo gadu laikā tādas pārejas ir izveidotas Jūrmalā, Rīgā, Siguldā un Ogrē. 2021.gadā ar skaņas un gaismas luksoforu paredzēts aprīkot vēl divas gājēju pārejas – pie pieturas punkta "Babīte" dzelzceļa posmā Zasulauks–Priedaine un Jūrmalā, Turaidas ielā. Novērojumi liecina, ka iedzīvotāji nereti dzelzceļu šķērso vietās, kur tas nav atļauts, un daļa no tām ir nepārredzami sliežu ceļu posmi. Lai atturētu no šādas riskantas rīcības, LDz pēdējo gadu laikā lielu uzmanību pievērš sliežu ceļu nožogojumam. Lai gan 2020.gadā jauns nožogojums nav uzstādīts, LDz tuvākajos trīs gados plāno īstenot vērienīgu drošības žogu uzstādīšanas projektu.

Videonovērošanas sistēmas ir uzstādītas uz pārbrauktuvē:

- posmā Liepāja – Tore (Liepāja, Brīvības iela);
- st.Krustpils (Jēkabpils, Madonas iela);
- st.Daugavpils (Smiltenes iela);
- st.Jelgava (Garozas iela);

- st.Jelgava (Tērvetes iela)
- st.Šķirotava (Krustpils iela);
- st.Zvāre (autoceļš Tukums – Lazdas);
- st.Salaspils (Rīgas iela);
- st.Čiekurkalns (Krustabaznīcas iela)
- st.Ventspils (Mazā Kurzemes iela).

Ar automātiskajām barjerām aprīkotās pārbrauktuves:

- posmā Liepāja – Tore (Liepāja, Brīvības iela);
- posmā Cēsis – Jāņamuiža.

2021.gadā ar automātiskajām barjerām plānots aprīkot vēl divas pārbrauktuves: posma Kalvene–Ilmāja 182. kilometrā un pie Līvberzes stacijas. Tāpat 2021.gadā LDz virkni pārbrauktuvi turpinās aprīkot ar videonovērošanas sistēmām.

Pārskata gadā pabeigts pēdējo gadu apjomīgākais projekts, kura mērķis bija izveidot gājējiem drošu dzelzceļa šķērsošanu Ogrē – 2020.gada novembra beigās ekspluatācijā tika nodots gājēju tunelis zem sliežu ceļiem Ogrē, kas savieno Skolas ielu un Mālkalnes prospektu. Tunelis Ogrē bija kritiski svarīgs, ņemot vērā lielo sliežu ceļu skaitu un intensīvo pasažieru un kravas vilcienu kustību, kas apgrūtināja vietējo iedzīvotāju pārvietošanos no vienas pilsētas daļas uz otru.

Par dzelzceļa kustības vadību visā valstī LDz atbild Rīgā un Daugavpilī izvietotie dispečeru centri. Dispečeru vadības centra ierīces nodrošina iespēju no vienas vietas vadīt un kontrolēt staciju un pievedceļu pārmiju pārvedas un luksoforus. Centri ir atbildīgi par vilcienu kustības organizēšanu valstī, vilcienu kustības grafiku sastādīšanu un mainīšanu, dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un remontam nepieciešamo satiksmes pārtraukumu koordinēšanu, ātru reaģēšanu situācijās, kas ietekmē satiksmes drošību un efektivitāti.

Nelaiemes gadījumi uz dzelzceļa

Gadu no gada īstenojot informatīvās drošības kampaņas, ir samazinājies sadursmēs ar vilcienu traumēto un bojā gājušo skaits – 2020.gadā reģistrēti 13 negadījumi, kuros traumēti seši, bet bojā gājuši deviņi cilvēki. Tas ir aptuveni uz pusi mazāk nekā 2019.gadā. Vietas, kur notiek traģiskie nelaimes gadījumi ir dažādas – tas var būt uz pārejām, sliežu ceļu posmos, kā arī uz pārbrauktuvē. Dzelzceļa staciju teritorijās notikuši trīs negadījumi, viens cilvēks gājis bojā, bet divi guvuši traumas, savukārt ceļu posmos 10 negadījumos bojā gājuši 8 cilvēki un divi guvuši traumas.

LDz apkopotās statistikas dati liecina, ka 2020.gadā no sadursmēs ar vilcienu cietušajiem un bojā gājušajiem bija 10 vīrieši (7 gājuši bojā) un 3 sievietes (2 gājušas bojā).

Retāk, bet sadursmēs ar dzelzceļa ritošo sastāvu ir iesaistīts autotransports. Pārskata gadā kopumā reģistrēti trīs gadījumi, kad sadursmē ar vilcienu bija iesaistīts autotransports. Šajos negadījumos cietuši trīs cilvēki.

2020.gadā lielākā sadursme notika 4.aprīlī Rīgas-Liepājas dzelzceļa līnijas 182. kilometrā, posmā Kalvene – Ilmāja, kur uz neapsargājamas dzelzceļa pārbrauktuves Nr.731, kas aprīkota ar luksoforu signalizāciju, notika pasažieru vilciena un kravas automašīnas sadursme. Ignorējot aizliedzošo signālu, kravas automašīna ietriecās Liepāja-Rīga maršruta dīzeļvilciena trešajā, aizmugurējā vagonā. Sadursmes rezultātā tika ievērojami bojāts gan pasažieru vilciens, gan arī cieta LDz infrastruktūra – aptuveni 100 m garumā sabojāti sliežu stiprinājumi, cietis šķembu balasta slānis, iespējams, nodarīti paliekoši bojājumi pārbrauktuves segumam.

Lai paaugstinātu satiksmes drošību un pievērstu autovadītāju lielāku uzmanību kustībai uz dzelzceļa, 2021.gadā iepļānots dzelzceļa pārbrauktuvi Nr.731 posmā Kalvene – Ilmāja (182. km 7.pk), kur 2020.gada 4.aprīlī smagas traumas guva kravas automašīnas vadītājs, papildus esošiem brīdinājuma luksoforiem, aprīkot ar automātiskajām barjerām.

Veicot nelaimes gadījumu analīzi, LDz darbinieki secinājuši, ka visbiežāk iedzīvotāji sadursmēs ar vilcienu cieš, jo nav bijuši pietiekami uzmanīgi, šķērsojot dzelzceļu, proti, nav pārliecinājušies, vai konkrētajā brīdī netuvojas ritošais sastāvs. Nereti nelaimes gadījumi notiek, cilvēkiem dzelzceļa šķērsošanas laikā lietojot viedierīces un klausoties mūziku austiņās, kā arī esot alkohola reibumā.

Apzināta rīcība, izraisot sadursmi ar vilcienu (pašnāvība vai to mēģinājums) 2020.gadā fiksēta 4 reizes. Ņemot vērā, ka pašnāvība tiek raksturota kā personas apzināta rīcība ar nodomu radīt sev miesas bojājumus, ievērojot 2016.gada 11. maija Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2016/798/EK attiecībā uz kopīgiem drošības indikatoriem, šo cietušo grupa netiek iekļauta kopējā nelaimes gadījumu statistikā.

Nelaiemes gadījumos cietušo sadalījums pēc vecuma

Vecuma grupa	Nelaiemes gadījumu skaits
Līdz 15 gadiem	1
15 - 17 gadi	2
18 - 24 gadi	1
25 - 34 gadi	1
35 - 44 gadi	2
45 - 54	2
55 - 64 gadi	35
Virs 62 gadiem	1

Nelaiemes gadījumos cietušo dinamika



Notikušo negadījumu cēloņi:

- neuzmanīga sliežu ceļu šķērsošana vilciena priekšā, vietā, kur tas nav atļauts – 2 negadījumi, 2 gājuši bojā;
- atrašanās sliežu ceļu zonā, neievērojot piesardzības prasības – 5 negadījumi, 4 gājuši bojā, 1 cilvēks traumēts;
- autotransporta sadursme ar ritošo sastāvu uz pārbrauktuves – 1 negadījums, 1 cilvēks traumēts;
- nokrišana no perona zem kustībā esoša ritošā sastāva – 1 negadījums, 1 cilvēks traumēts;
- pašnāvība – 3 negadījumi, 3 cilvēki gājuši bojā;
- pašnāvības mēģinājums – 1 negadījums, 1 cilvēks traumēts.

Lai gan nelaiemes gadījumi uz dzelzceļa tiek reģistrēti ik gadu, LDz veiktā analīze liecina, ka satiksmes drošības rādītāja indikators, kas atspoguļo nopietnu negadījumu skaitu uz vienu miljonu vilcienkilometru, pēdējo piecu gadu laikā ir uzlabojies.

Uzņēmums dara visu iespējamo, lai mazinātu nelaiemes gadījumu skaitu uz sliedēm, un ilgtermiņa mērķis ir panākt, lai uz sliedēm netiktu zaudēta neviena dzīvība.

Darba rādītāji	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nopietnie negadījumi (bez pašnāvībām)	25	18	24	20	19	9
Vilcienu kilometri (milj.)	18,577	16,516	15,665	16,758	15,319	11,501
Satiksmes drošības rādītājs	1,35	1,09	1,53	1,19	1,24	0,78

Kritiskā infrastruktūra un drošība

Dzelzceļa infrastruktūra Latvijā ir valsts nacionālās drošības objekts, un tas nozīmē, ka LDz kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam ir pienākums uzturēt augsta līmeņa drošību visos infrastruktūras objektos. Rūpējoties par kritiskās infrastruktūras objektiem, LDz ievēro Nacionālās drošības likuma, Ministru kabineta 2010.gada 1.jūnija noteikumu Nr. 496 "Kritiskās infrastruktūras, tajā skaitā Eiropas kritiskās infrastruktūras, apzināšanas un drošības pasākumu plānošanas un īstenošanas kārtība" un Ministru kabineta 2007.gada 18.decembra noteikumu Nr. 923 "Noteikumi par obligāti apsargājamiem valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektiem un to apsargāšanas kārtību" prasības. Uzraudzību par ieviesto drošības pasākumu atbilstību prasībām par kritiskās infrastruktūras aizsardzību veic Valsts drošības dienests.

LDz lekšējās drošības daļa ir atbildīga par valsts noslēpuma glabāšanu, un tas tiek darīts saskaņā ar Ministru kabineta 2004.gada 6.janvāra noteikumiem Nr. 21 "Valsts noslēpuma, Ziemeļatlantijas līguma organizācijas, Eiropas Savienības un ārvalstu institūciju klasificētās informācijas aizsardzības noteikumi" un Ministru kabineta 2018.gada 10.jūlija noteikumiem Nr. 417 "Industriālās drošības sertifikātu noteikumi". Savukārt uzraudzību par uzņēmumā ieviesto valsts noslēpuma aizsardzības pasākumu atbilstību prasībām veic Valsts drošības dienests un Satversmes aizsardzības birojs.

Veicot visus sagatavošanās darbus, LDz 2020.gadā saņēma Industriālās drošības sertifikātu. Tas ir Satversmes aizsardzības biroja izsniegts apliecinājums par komersanta gatavību un spēju veikt darbu, kas saistīts ar valsts noslēpuma, Ziemeļatlantijas līguma organizācijas (NATO),

ES vai ārvalstu klasificētās informācijas izmantošanu un komersanta spēju nodrošināt šāda veida informācijas aizsardzību. Šāds sertifikāts ir nepieciešams, ja uzņēmums plāno piedalīties valsts iestāžu iepirkumos, kur pasūtītājam ir nepieciešamība iepazīties, radīt vai apsargāt valsts noslēpumu, NATO, ES vai ārvalstu klasificēto informāciju vai iekļūt telpā, telpu grupā un tai apkārt esošajā teritorijā, kurā noteikts specifisks drošības režīms. Tāpat pārskata gadā noslēdzies darbs pie vairāku ar drošību saistītu normatīvo dokumentu sagatavošanas un tie apstiprināti uzņēmuma valdē, tostarp izstrādāti VAS "Latvijas dzelzceļš" valsts noslēpuma informācijas aizsardzības noteikumi, VAS "Latvijas dzelzceļš" sevišķās lietvedības organizēšanas kārtība, VAS "Latvijas dzelzceļš" valsts noslēpuma objektu evakuācijas plāns. Tika apstiprināts rīkojums par atbildīgo darbinieku norīkošanu darbam ar valsts noslēpumu, kā arī rīkojums par speciālās telpas nozīmēšanu sevišķās lietvedības kārtībai, kā arī citi dokumenti, kas apliecina VAS "Latvijas dzelzceļš" gatavību un spēju veikt darbu, kas saistīts ar valsts noslēpuma aizsardzību un to spēju saglabāt un rīkoties ar to.

Savukārt, pamatojoties uz VAS "Latvijas dzelzceļš" apstiprinātajā stratēģijā noteiktajiem prioritāriem darbības virzieniem un mērķiem, tiek turpināts darbs pie Drošības politikas izstrādes, ar mērķi noteikt vienotus un efektīvus drošības pasākumu ieviešanas priekšnosacījumus koncernā. LDz lekšējās drošības daļas darbinieki tāpat ir atbildīgi par drošības pasākumiem dzelzceļa infrastruktūras objektos, tostarp fiziskās un tehniskās apsardzes, ugunstrauksmes/ugunsdzēsības sistēmas, videonovērošanas un balss apziņošanas sistēmas, ierobežotas piekļuves sistēmas un objektu nožogojumu un caurlaižu kontroles punktu darbības nodrošināšanu.

Lai uzlabotu dzelzceļa infrastruktūras drošību pret trešo personu nodarīto kaitējumu, LDz ik gadu iegulda finansējumu dažādu tehnisko risinājumu uzlabošanā un modernizēšanā. LDz īstenotās programmas "LDz objektu aizsardzība" īstenošanai 2020.gadā investēti 171 960 eiro, kas izmantoti, lai izvietotu jaunas videonovērošanas sistēmas un ierīkotu apsardzes tehniskās sistēmas.

Gada laikā jaunas videonovērošanas sistēmas ir izvietotas deviņos objektos, tostarp arī Latvijas Dzelzceļa muzejā. Apsardzes signalizācijas sistēmas uzstādītas 10 objektos, bet ugunsgrēka atklāšanas un trauksmes signalizācijas sistēmas – divos objektos.

Nolūkā pilnveidot dzelzceļa infrastruktūras drošības uzraudzību, 2021.gadā tiks turpināts iesāktais dzelzceļa infrastruktūras aizsardzības izdevumu optimizācijas process, kā rezultātā paredzēts ietaupīt finanšu līdzekļus, kas nepieciešami objektu fiziskās apsardzes nodrošināšanai. Proti, optimizējot apsardzes izdevumus, vairākos dzelzceļa infrastruktūras objektos fizisko apsardzi ir paredzēts aizvietot ar tehniskās drošības sistēmām – videonovērošanu, apsardzes un uguns trauksmēs signalizācijas sistēmām, kā arī ierobežotas piekļuves sistēmām. Tāpat paredzēts turpināt darbu pie iepriekš uzstādīto tehniskās drošības sistēmu modernizācijas un tiks veikta arī jaunu objektu aprīkošana ar tehniskās drošības sistēmām.

LDz pienākums ir rūpēties par dzelzceļa infrastruktūras drošību, nepieļaujot tās bojāšanu, piekļūšanu neatļautām vietām, vai sabiedriskās kārtības traucēšanu. LDz darbinieki 2020.gada par dažādiem pārkāpumiem dzelzceļa infrastruktūrā tika aizturēja un Valsts policijas darbiniekiem nodeva 269 personas:

- 189 personas par atrašanos alkohola vai narkotiska reibumā dzelzceļa staciju teritorijā
- 33 personas aizturētas par neatļautu nesankcionētu iekļūšanu apsargājamās dzelzceļa infrastruktūras objektos
- 15 personas aizturētas par nesaskaņotu dzelzceļa kritiskās infrastruktūras fotografēšanu
- 14 personas aizturētas par huligānismu vilcienos un uz ritošā sastāva

Pakalpojumi pasažieriem ar īpašām vajadzībām

Pēdējos gados arvien lielāka uzmanība tiek pievērsta vides pieejamībai personām ar kustību ierobežojumiem un citām īpašām vajadzībām, un arī vilciena kā pārvietošanās līdzekļa izmantošanai. Laiganto skaits nav liels, LDz tomēr ir pienākums nodrošināt cilvēku ratiņkrēslos nokļūšanu gan uz platformām, gan iekļūšanu vilcienā. Vēsturiski dzelzceļa infrastruktūra nav piemērota, lai to ērti varētu izmantot personas ar kustību ierobežojumiem, tomēr LDz gan dažādu apjomīgu modernizācijas projektu ietvaros, gan arī ar mazākiem projektiem ir nodrošinājusi, lai vairākas stacijas un pieturas punkti būtu pieejami cilvēkiem ar kustību traucējumiem.

Apgūstot ES fondu līdzekļus, LDz modernizēja 16 stacijas un pieturas punktus Jūrmalas un Jelgavas dzelzceļa līnijās. Modernizējot šīs pieturvietas, tika piesaistīta arī Invalīdu un viņu draugu apvienība "Apeirons", kas sniedza savus ieteikumus par ērtāku infrastruktūras pieejamību cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Patlaban LDz ir sācis īstenot jaunu pasažieru platformu modernizācijas projektu, kas paredz izbūvēt paaugstinātās platformas 48 stacijās un pieturas punktos, padarot šos objektus pieejamus ikvienai sabiedrības grupai, tostarp personām ar kustību ierobežojumiem.

Iepriekšējos gados Rīgas Centrālajā stacijā elektronisko tablo paziņojumi ir pielāgoti cilvēkiem ar redzes traucējumiem, bet viena iekšzemes pasažieru pārvadājumu biļešu kase aprīkota ar indukcijas cilpu to cilvēku ērtībai, kuri izmanto dzirdes aparātus, bet pasažieriem ratiņkrēslos nokļūšanai uz perona un vilcienā tiek nodrošināta palīdzība, tostarp – mobilā pacēlāja pakalpojums. Kopš 2019.gada Rīgas centrālajā stacijā atrodas "Satikšanās vieta", kur, iepriekš piesakoties, pieteicējam tiek nodrošināta palīdzība nokļūšanai uz peronu un vilcienā. "Satikšanās vieta" ir aprīkota ar diviem krēsliem un audio konsoli, kura ir pieslēgta dzelzceļa bezmaksas uzzīņu tālrunim 80021181.

Lai gan Centrālā dzelzceļa stacija Rīgā piedzīvos ievērojamas pārmaiņas "Rail Baltica" projekta ietvaros, kamēr projekts nav īstenots, LDz ir nodrošinājis risinājumu, lai cilvēki ratiņkrēslos varētu nokļūt uz platformām – pacēlāju, liftu, kā arī mobilo pacēlāju personu iecelšanai vilcienā. Mobilā pacēlāja pakalpojums ir pieejams deviņās stacijās: Rīgā, Krustpilī, Rēzeknē, Daugavpilī, Jelgavā, Saulkrastos, Siguldā, Dubultos un Vaivaros.

Mobilā pacēlāja pakalpojums ir piesakāms LDz uzziņu dienestā, un saskaņā ar ES likumdošanu tas ir jādara ne mazāk kā 48 stundas pirms plānotā brauciena. Šāds laika periods ir nepieciešams, lai nodrošinātu pacēlēja atrašanos konkrētajā vietā, atbilstoši apmācīta personāla klātbūtni, kā arī – AS "Pasažieru vilciens" var nodrošināt atbilstoši aprīkota vilciena nosūtīšanu konkrētajā reisā. 2020.gadā saņemti 180 pieteikumi, no kuriem 176 bija iekšzemes satiksmē, bet četri – starptautiskajā satiksmē. Pārskata gadā aktivitāti ietekmēja valstī noteiktā ārkārtas situācija – pēc 17 marta vairs netika saņemti pieteikumi mobilā pacēlāja izmantošanai starptautiskajos reisos, kā arī pavasarī un rudenī, valstī nosakot ārkārtas situāciju, samazinājās pieteikumu skaits arī iekšzemes satiksmē. Vienojoties ar LDz meitas sabiedrību SIA "LDZ apsardze", ir rasta iespēja uz perona nokļūt arī personām ar bērnu ratiņiem.

Vienlaikus virknē staciju ir nodrošināta platformu pieejamība personām ar pārvietošanās ierobežojumiem – tie ir aprīkoti ar pandusiem. Tie pieejami šādās stacijās un pieturas punktos: Krustpils, Daugavpils, Pārogre, Dendrārijs, Muldakmens, Aizkraukle, Koknese, Alotene, Pļaviņas, Ozolsala, Rēzekne II, Olaine, Cukurfabrika, Jelgava, Zemitāni, Čiekurkalns, Inčukalns, Sigulda, Cēsis, Zolitūde, Imanta, Babīte, Lielupe, Bulduri, Dzintari, Majori, Dubulti, Pumpuri, Melluži, Asari, Vaivari, Sloka, Ziemeļblāzma, Saulkrasti.

Klientu apmierinātība

LDz kā dzelzceļa infrastruktūras uzturētājam svarīgs ir arī tās lietotāju viedoklis – ko iedzīvotāji domā par infrastruktūras kvalitāti. Tas tiek noskaidrots, ik gadu veicot LDz tēla aptauju.

Saskaņā ar 2020.gadā veikto aptauju vairāk nekā puse respondentu ir kopumā apmierināti ar servisa līmeni pasažieru stacijās. Visaugstāk novērtēts peronu, stacijas ēku un pieturu izskats un tīrība – pozitīvu vērtējumu devuši 78% aptaujāto. Ar peronu aprīkojumu apmierināti ir 66% respondentu, bet ar drošības līmeni stacijās un to teritorijā – 59% iedzīvotāju. Vaicāti par transporta infrastruktūras attīstības virzieniem, 51% aptaujāto pauduši uzskatu, ka Latvijā būtu jākoncentrējas uz ērtu un pasažieru vajadzībām piemērotu sabiedriskā transporta tīkla izveidi, kā pamatā būtu dzelzceļš.

Pakalpojumu attīstība

Lielāko daļu no LDz ieņēmumiem veido maksa par infrastruktūras izmantošanu, tomēr ārējiem klientiem tiek piedāvāti arī vairāk nekā 50 citi pakalpojumi, piemēram, jaudas pārdošana pārvadātājiem, vagonu apstrāde, vagonu uzskaitē, muitas operācijas, elektroenerģijas tirdzniecība, nekustamā īpašuma noma un citi.

Savukārt uzņēmumā ļoti būtisks pakalpojums ikdienas darbību nodrošināšanai ir informāciju tehnoloģiju pakalpojumi, kas ir LDz Informācijas tehnoloģiju un telekomunikāciju direkcijas pārziņā. Nolūkā garantēt augsta līmeņa IT pakalpojumus, ir noslēgtas vienošanās par pakalpojumu sniegšanas līmeni (SLA – service level agreement) un ir noteikti kvalitātes rādītāji – incidentu izpildes savlaicīgumam jābūt 90% gadījumu viena kalendārā mēneša laikā un jābūt nodrošinātai informācijas sistēmu pieejamībai. 2020.gadā vidējais pakalpojumu incidentu pieteikumu izpildes savlaicīgums sastādīja 98%. Informācijas tehnoloģiju un telekomunikāciju direkcija 2020.gadā uzturēja 59 informācijas sistēmas, un 43 no tām tika nodrošināta 100% pieejamība. Vidējā informācijas sistēmu pieejamība 2020.gadā bija 99,98%.

Lai noteiktu, kāda ir bijusi sniegtā pakalpojuma kvalitāte, pēc pieteikuma slēgšanas klients tiek lūgts aizpildīt apmierinātības jautājumu par pakalpojuma sniegšanas savlaicīgumu, piemēroto problēmas risinājumu un darbinieka atsaucību, iesaisti. Saskaņā ar aptaujas rezultātiem 95,49% gadījumu pakalpojuma saņemšanas termiņš apmierinājis pieteicēju, tāpat 96,98% bijuši apmierināti ar pakalpojuma/problēmas risinājuma kvalitāti un 98,35% pozitīvi novērtējuši i iesaistīto IT speciālistu atsaucību.

LDz savā darbībā ievēro starptautisko standartu ISO 9001 "Kvalitātes pārvaldības sistēmas. Prasības."

Lai uzlabotu LDz izmantotās IT drošības sistēmas un paaugstinātu iespēju operatīvāk konstatēt drošības apdraudējumus, tostarp veikt incidentu izmeklēšanu, 2020.gadā tika ieviesti jauni, kā arī uzlaboti esošie risinājumi, kuri cita starpā nepieciešami, lai nodrošinātu dažādu biznesa pakalpojumu sniegšanu, kas ir tieši atkarīgi no IT sistēmām. Tāpat uzņēmuma darbinieki ir veikuši LDz informācijas sistēmu risku analīzi un izstrādājuši risku novēršanas plānus. Vienlaikus arī veikta visa LDz koncerna darbinieku zināšanu pārbaude saistībā ar IT drošības jautājumiem.

Nolūkā uzlabot IT drošību, 2020.gadā tika izstrādāta un 2021.gadā apstiprināta jauna "Latvijas dzelzceļš" koncerna IT Drošības politika, kā arī sākts darbs pie IT Drošības politikas saistīto dokumentu caurskatīšanas, lietderības izvērtēšanas, un jaunu dokumentu izstrādes. IT sistēmu drošības uzlabošanā 2020.gadā iesaistījies arī LDz Drošības direkcija, piedaloties IT drošības sistēmu auditā un testos.

COVID - 19 pandēmijas laikā radās nepieciešamība darbiniekiem strādāt attālināti, tāpēc tika atļauts koncerna darbiniekiem izmantot savus personīgos datorus attālināta darba veikšanai (pirms COVID - 19 situācijas attālināta pieslēguma gadījumā tika izmantoti tikai koncerna īpašumā esošie datori). Šāds solis samazināja koncerna vispārīgo IT drošības līmeni, un lai to maksimāli kompensētu, tika veiktas IT Drošības aizsardzības sistēmas izmaiņas:

- Darbiniekiem droša pieslēguma izveidei ar LDz koncerna resursiem tika nodrošināts VPN (Virtual private network) serviss, veiktas VPN sistēmas izmaiņas, lai tā spētu apstrādāt strauji pieaugušo VPN lietotāju skaitu.
- Veikta SIEM sistēmas (drošības informācijas notikumu apstrādes un analīzes sistēma) uzlabošana, lai tiktu pamanīti incidenti, kuri saistīti ar attālinātu pieslēgšanos LDz koncerna IT resursiem.
- Pēc nepieciešamības LDz darbiniekiem sniegtas konsultācijas par datortehnikas un interneta drošu izmantošanu, strādājot attālināti.

Savukārt IT infrastruktūras uzraudzības kvalitātes paaugstināšanai un lai uzlabotu IT drošības pārvaldību, LDz centralizētu auditācijas pierakstu savākšanas un pārvaldības sistēmu paredzēts papildināt ar audita ierakstiem no visām LDz darba stacijām. Darba staciju un serveru konfigurēšana uzsākta 2020.gada 4.ceturksnī un to plānots īstenot līdz 2021.gada 3.ceturksnim. Lai novērtētu koncerna IT sistēmu ievainojamību atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem, 2021.gada 3.ceturksnī paaugstinātas drošības sistēmām tiks veikts ārējs IT audits (drošības dokumentācijas pārbaude un ielaušanās testu veikšana).

Lai uzlabotu darbinieku produktivitāti un atslogotu LDz IT drošības sistēmas no nevajadzīgas datu plūsmas, ir plānots uzsākt darba pienākumu veikšanai nevajadzīgu interneta resursu bloķēšanu (izklaides portāli, sociālie tīkli, ārējie e-pasti).

Datu aizsardzība

Ievērojot nacionālo un Eiropas Savienības līmeņa normatīvo aktu prasības, kā arī iekšējos dokumentus, LDz koncerns savas komercdarbības ietvaros veic personas datu apstrādi.

LDz koncernā ir izstrādāti iekšējie normatīvie akti, kas nosaka personas datu apstrādes mērķus un jomas, pamatprincipus, darbinieku tiesības, pienākumus un atbildību, datu apstrādes organizāciju, datu speciālistu tiesības un pienākumus. Ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 27. Aprīļa regulas (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (turpmāk – Vispārīgā datu aizsardzības regula) prasības, izstrādātas vai mainītas esošās iekšējās procedūras datu aizsardzības jomā, tostarp darbinieku datu apstrādes un aizsardzības pienākumi ir noteikti iekšējos tiesību aktos.

Nolūkā uzlabot personas datu aizsardzību, 2020.gadā ir pieņemta jauna VAS "Latvijas dzelzceļš" koncerna fizisko personu datu aizsardzības politika. Būtiskākās izmaiņas politikas dokumentā:

- papildinātas un precizētas darbinieku tiesības, pienākumi un atbildība;
- veiktas korekcijas speciālistu tiesībās un pienākumos;
- būtiski papildināta un mainīta datu aizsardzības pārkāpumu novēršanas, atklāšanas, izmeklēšanas un paziņošanas kārtība;
- izstrādāta pārkāpumu reģistrācijas uzskaites forma;
- izstrādāti personas datu aizsardzības riska ietekmes novērtēšanas principi, kārtība;
- izstrādāta datu apstrādes novērtējuma par ietekmi uz datu aizsardzību veikšanas kārtība un standarta forma, kas līdz šim nebija, jo iepriekš novērtējumi tika veikti atbilstoši ārējo tiesību aktu prasībām.

Kopš 2019.gada aprīļa visā LDz koncernā spēkā ir fizisko personu privātuma politika. Tās pamatmērķis ir uzskatāmā un salīdzinoši vienkāršā veidā izskaidrot datu subjektiem (klientiem, apmeklētājiem, sadarbības partneriem u.c. datu subjektiem), kādi fizisko personu dati nonāk LDz koncerna uzņēmumos, kādēļ tie nonāk koncernā, uz kāda tiesiska pamata šie dati tiek apstrādāti, kādi drošības nosacījumi tiek ievēroti datu aizsardzībai u.c.. Ar privātuma politiku var iepazīties katra LDz koncernā ietilpstošā uzņēmuma mājas lapā.

Lai pildītu Vispārīgās datu aizsardzības regulas prasības par datu subjektu informēšanu pirms datu ievākšanas/apstrādes par viņu, tieši saistībā ar personāla atlases procesu, 2021. gada marta laikā ir plānots pieņemt LDz koncerna personāla atlases privātuma politiku. Jaunā politika nepieciešama, jo personāla atlases gadījumos dati par personām tiek apstrādāti citādi nekā pārējos gadījumos.

Par datu aizsardzību LDz atbild sertificēts datu aizsardzības speciālists, Lai paātrinātu informācijas apmaiņu par personas datu aizsardzību, visā koncernā ir ieviests vienots sadarbības modelis, kas nodrošina vienlaicīgu informācijas saņemšanu no datu subjektiem.

Uz 2020.gada 31.decembri LDz bija reģistrētas 37 fizisko personu datu apstrādes, tai skaitā, arī informācijas sistēmās, kuras apstrādā fizisko personu datus, ieskaitot arī LDz koncerna darbinieku datus.

Kopš 2019.gada aprīļa visā koncernā spēkā ir Koncerna fizisko personu privātuma politika, kuras pamatmērķis ir uzskatāmā un salīdzinoši vienkāršā veidā izskaidrot datu subjektiem (klientiem, apmeklētājiem, sadarbības partneriem u.c. datu subjektiem), kādi fizisko personu dati un kādēļ nonāk koncerna uzņēmumos, uz kāda tiesiska pamata šie dati tiek apstrādāti, kādi drošības nosacījumi tiek ievēroti datu aizsardzībai u.c.. Ar privātuma politiku var iepazīties katra koncernā ietilpstošā uzņēmuma mājas lapā.

Pārbaudot, kā datu aizsardzības normas tiek ievērotas uzņēmumā, 2020.gada oktobrī LDz datu aizsardzības speciālists veica fizisko personu datu apstrādes pārbaudi uz vietas izlases kārtībā attiecībā uz video novērošanas sistēmā apstrādātajiem personu datiem, lai pārliecinātos par datu apstrādes atbilstību Vispārīgai datu aizsardzības regulai un LDz koncerna iekšējo tiesību normu prasībām un šo tiesību normu ievērošanai praksē. Pārbaudes laikā pārkāpumi netika konstatēti.

Informācijas pieejamība

Korporatīvās pārvaldības princips par uzņēmuma darbības caurskatāmību nosaka pienākumu uzņēmumam regulāri un laikus informēt akcionārus un citas ieinteresētās personas par uzņēmuma saimniecisko darbību, finanšu rezultātiem, pārvaldību un citu aktuālo informāciju. Ievērojot šo principu, LDz visu aktuālo informāciju publisko savā mājaslapā www.ldz.lv. Paralēli ir izveidota atsevišķa mājaslapa, kurā reizi gadā tiek ievietots ilgtspējas pārskats par iepriekšējo gadu: <http://parskati.ldz.lv>.

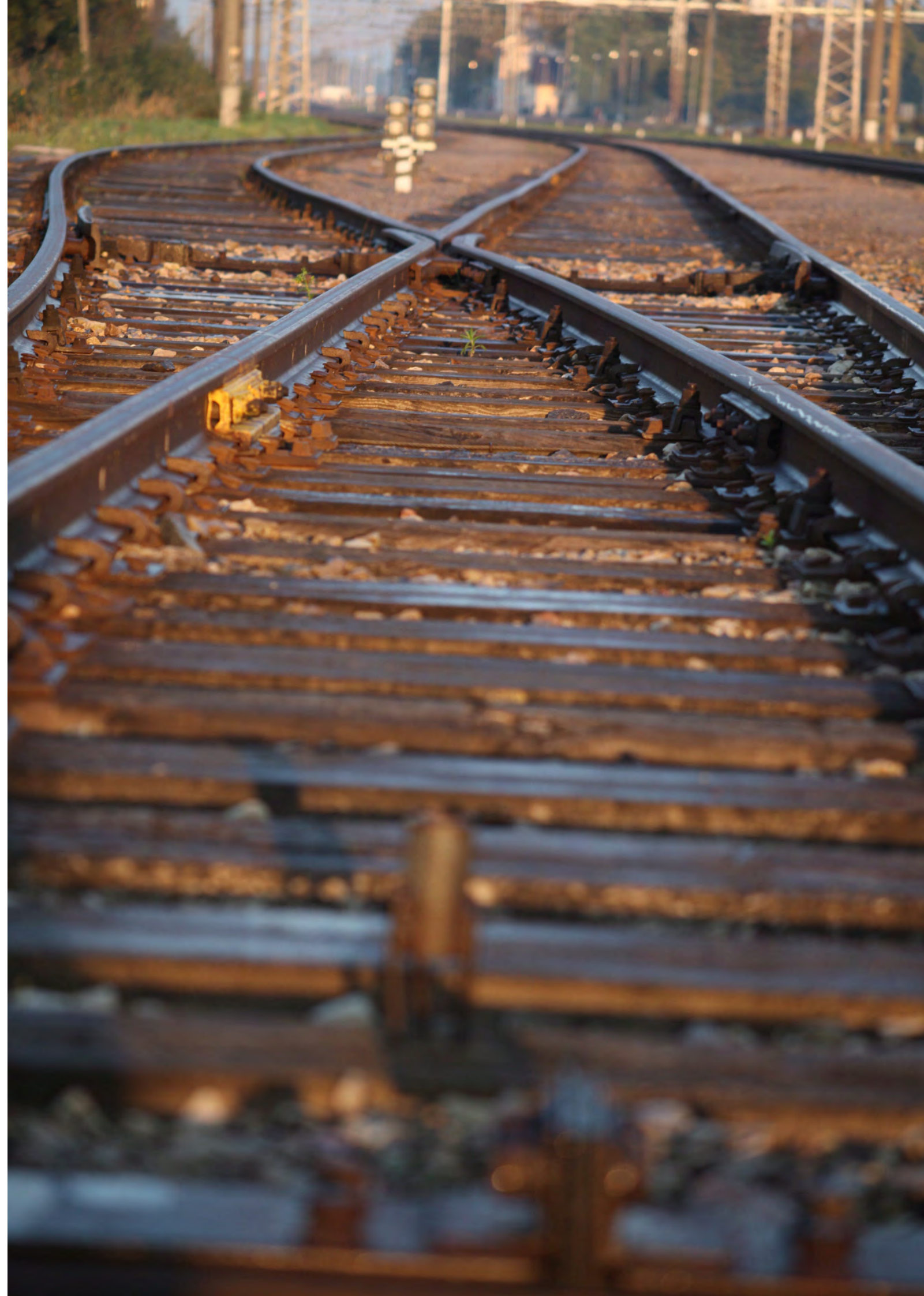
Savukārt, izpildot Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 58. pantu un uz tā pamata Pārresoru koordinācijas centra izstrādātajās Informācijas publiskošanas vadlīnijās valsts kapitālsabiedrībām un kapitāla daļu turētājiem noteikto, LDz publicē neauditētus starpperiodu (ceturkšņu) pārskatus un gada pārskatu, informāciju par uzņēmuma padomes un valdes locekļiem, organizatorisko struktūru, piešķirtajiem dāvinājumiem (ziedojumiem), veiktajiem iepirkumiem, darbību vides aizsardzības, pretkorupcijas, cilvēkresursu vadības u.c. jomās.

Visa informācija, kas saistīta ar drošību dzelzceļa tuvumā, kā arī statistika par nelaimes gadījumiem un informatīvie materiāli skolām ir pieejami speciāli izveidotā mājaslapā www.dzirdiredzidzivo.lv.

Kopš 2019.gada arīdzan darbojas tīmekļa vietne www.steamup.lv, kas kalpo kā palīgs skolēniem, viņu vecākiem un pedagogiem eksakto priekšmetu apguvē.

Operatīvākai saziņai ar iedzīvotājiem, kā arī informācijas izplatīšanai ir izveidoti LDz sociālo mediju profili platformās Facebook, Twitter, LinkedIn un Instagram, Draugiem.lv.

LDZ-7



REVIDENTA APLIECINĀJUMS



Neatkarīga revidenta ierobežotas pārlicības apliecinājuma ziņojums par ilgtspējas pārskatu

VAS Latvijas dzelzceļš vadībai

Mēs esam veikuši ierobežotas pārlicības apliecinājuma uzdevumu attiecībā uz VAS "Latvijas Dzelzceļš" ("Sabiedrība") 2020. gada Ilgtspējas pārskatu (2020. gada Ilgtspējas pārskats).

Vadības atbildība

Sabiedrības Vadība ir atbildīga par 2020. gada Ilgtspējas pārskata sagatavošanu atbilstoši Globālās ziņošanas iniciatīvas GRI standartiem, izmantojot Pamata (Core) pieeju (Ziņošanas kritēriji), kurus ir izdevusi tīkla balstīta bezpeļņas organizācija Global Reporting Initiative ar izveidotu sekretariātu Amsterdamā, Nīderlandē. Sabiedrības vadība ir atbildīga arī par tādas iekšējās kontroles izveidošanu, ieviešanu un uzturēšanu, kas nodrošina 2020. gada Ilgtspējas pārskata, kas nesatur ne krāpšanas, ne kļūdu izraisītas būtiskas neatbilstības, sagatavošanu.

Mūsu atbildība

Mēs esam atbildīgi par ierobežotas pārlicības secinājumu, kuru, pamatojoties uz mūsu ierobežotas pārlicības pārbaudēm, izsakām par to, vai mūsu uzmanības lokā nav nonākuši tādi apstākļi vai fakti, kas mums liktu uzskatīt, ka 2020. gada Ilgtspējas pārskats nebūtu sagatavots, visos būtiskajos aspektos, saskaņā ar Ziņošanas kritērijiem.

Mēs veicām ierobežotas pārlicības pārbaudi saskaņā ar Starptautisko apliecinājuma uzdevumu standartu Nr.3000 "Apliecinājuma uzdevumi, kas nav vēsturiskās finanšu informācijas revīzija vai pārbaude", kurus ir izdevusi Starptautiskā audita un apliecinājuma uzdevumu standartu padome. Šis standarts nosaka, ka mums jāievēro ētikas normas, jāplāno un jāveic pārbaude tā, lai iegūtu ierobežotu pārlicību par to, vai 2020. gada Ilgtspējas pārskats nesatur būtiskas neatbilstības.

Šis ziņojums, iekļaujot secinājumu, ir sagatavots tikai un vienīgi Sabiedrības vadībai, lai palīdzētu tai izpildīt ziņošanas pienākumu par Sabiedrības un Koncerna ilgtspējas darbībām un aktivitātēm. Tiesību aktu pieļaujamajās robežās mēs neuzņemamies un nepiekrītam uzņemties atbildību par mūsu darbu vai šo ziņojumu pret jebkurām trešajām personām, izņemot Sabiedrības vadību un Sabiedrību.

Neatkarība un kvalitātes kontrole

Mēs esam ievērojuši neatkarības un citas ar ētiku saistītās prasības, kas iekļautas Starptautiskās Grāmatvežu ētikas standartu padomes izdotajā Starptautiskajā Profesionālu Grāmatvežu ētikas kodeksā (ieskaitot starptautiskos neatkarības standartus). Šīs prasības balstās uz pamatprincipiem, kas saistīti ar godprātību, objektivitāti, profesionālo kompetenci un pienācīgu rūpību, kā arī konfidencialitāti un profesionālu rīcību.

Savā darbībā mēs piemērojam 1. Starptautisko kvalitātes kontroles standartu un attiecīgi uzturam visaptverošu kvalitātes kontroles sistēmu, iekļaujot tajā dokumentētas politikas

un procedūras, kas nodrošina ētikas prasību, profesionālo standartu, kā arī atbilstošu juridisko prasību ievērošanu.

Veikto procedūru apkopojums

Mūsu veiktās procedūras iekļāva 2020. gada Ilgtspējas pārskatā sniegtās informācijas pārbaudi izlases veidā. Mēs arī izvērtējām būtiskas aplēses un spriedumus, kurus vadība izdarīja, sagatavojot 2020. gada Ilgtspējas pārskatu atbilstoši Globālās ziņošanas iniciatīvas standartiem.

Mēs veicām šādas procedūras:

- Intervējām vadības locekļus, lai izvērtētu Globālās ziņošanas iniciatīvas standartu piemērošanu un lai iegūtu izpratni par iekšējo kontroli vidi saistībā ar ilgtspējas informācijas sagatavošanu;
- Izvērtējām 2020. gada Ilgtspējas pārskatā iekļautās informācijas iegūšanas, apkopošanas un uzrādīšanas procesus;
- Pārbaudījām informāciju, kas ir iekļauta 2020. gada Ilgtspējas pārskatā, intervējot attiecīgos Sabiedrības un tās meitas sabiedrību vadības pārstāvjus;
- Izlases veidā veicām 2020. gada Ilgtspējas pārskatā ietverto datu pārbaudi;
- Pārbaudījām dokumentus, lai apstiprinātu vadības apgalvojumus, kurus ieguvām veicot intervijas;
- Salīdzinājām 2020. gada Ilgtspējas pārskatā ietverto finanšu informāciju ar VAS Latvijas Dzelzceļš 2020. gada finanšu pārskatiem; un
- Izvērtējām 2020. gada Ilgtspējas pārskata vispārējo formātu un saturu, ņemot vērā uzrādītās informācijas atbilstību piemērojamajiem kritērijiem.

Ierobežotas pārliecības uzdevuma ietvaros veikto procedūru apjoms ir būtiski mazāks kā procedūras, kas tiktu veiktas pietiekamas pārliecības uzdevuma ietvaros, attiecībā gan uz riska novērtēšanu, ietverot izpratnes par iekšējo kontroli iegūšanu, gan procedūrām, kas veiktas attiecībā uz identificētajiem riskiem.

Uzskatām, ka mūsu iegūtie pierādījumi ir pietiekami un atbilstoši mūsu ierobežotas pārliecības secinājuma sniegšanai.

Uzdevumam piemītošie neizbēgamie ierobežojumi

Nefinanšu dati ir vairāk pakļauti neizbēgamiem ierobežojumiem, nekā finanšu dati, ņemot vērā gan to būtību, gan lietotās metodes šādu datu noteikšanai, aprēķināšanai, izlasei vai aplēsēm. Kvalitatīva datu atbilstības, būtiskuma un precizitātes interpretācija ir pakļauta subjektīviem pieņēmumiem un spriedumiem.

Mēs neesam veikuši nekādas procedūras attiecībā uz datiem par iepriekšējiem periodiem vai nākotnes plāniem un mērķiem, kuri ietverti 2020. gada Ilgtspējas pārskatā.

Ierobežotas pārliecības secinājums

Pamatojoties uz mūsu pārbaudi, mūsu uzmanības lokā nav nonākuši tādi apstākļi vai fakti, kas mums liktu uzskatīt, ka 2020. gada Ilgtspējas pārskats nav sagatavots, visos būtiskajos aspektos, atbilstoši Ziņošanas kritērijiem.

Izmantošanas ierobežojums

Šo ziņojumu ir sagatavojusi PricewaterhouseCoopers SIA ("PwC") Sabiedrībai atbilstoši 2021. gada 11. februāri noslēgtajam līgumam starp VAS Latvijas dzelzceļš un PwC. Šis apliecinājuma ziņojums ir paredzēts tikai un vienīgi Sabiedrības vadībai saistībā ar 2020. gada Ilgtspējas pārskatu. To nevar izmantot nekādiem citiem nolūkiem vai iesniegt jebkādam citai trešajai pusei.

PricewaterhouseCoopers SIA
Zvērinātu revidentu komercsabiedrība
Licence Nr. 5



Ilandra Lejiņa
Atbildīgā zvērinātā revidente
Sertifikāts Nr. 168
Valdes locekle

Rīga, Latvija
2021. gada 07. jūlijā

GADA PĀRSKATS

09

VAS "Latvijas dzelzceļš" gada pārskats

Dažādu ekonomisko un ģeopolitisko norišu rezultātā pēdējo divu gadu laikā būtiskas turbulences ir pieredzējusi visa Latvijas transporta un tranzīta nozare, t.sk. VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) un viss "Latvijas dzelzceļš" koncerns, turklāt kravu pārvadājumu apjoma samazināšanos negatīvi ietekmēja arī koronavīrusa COVID - 19 pandēmijas radītā situācija un tā ierobežošanai noteikto normatīvo prasību izpilde. Tādējādi 2020.gadā "Latvijas dzelzceļš" būtiskākās prioritātes bija gan naudas plūsmas stabilizācija, gan darbības efektivitātes veicināšana, jaunas darbības stratēģijas izveide un jaunu biznesa iespēju rašana.

Pārskats par saimniecisko darbību 2020.gadā pieejams [VAS "Latvijas dzelzceļš" mājaslapā](#).
