



«Valsts akciju sabiedrības Latvijas dzelzceļš valdes un ģenerāldirekcijas vārdā ar gandarījumu apliecinu, ka pārskata gadā esam strādājuši ar peļņu un kopumā esam izpildījuši plānotos uzdevumus. Par to jāpateicas mūsu uzņēmuma galvenajām vērtībām: speciālistu profesionalitātei, prasmei strādāt komandā, darba kvalitātei un uzticamībai.»

Notikumiem un vēsturiskiem faktiem bagāts gads

Trešās tūkstošgades pirmais gads valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* vēsturē ir nozīmīgs vairāku iemeslu dēļ. Ir aizritējuši jau desmit gadi kopš atjaunoja valsts uzņēmumu *Latvijas dzelzceļš*. Faktiski tas notika 1991. gada 24. augustā. Bet 1991. gada 29. novembrī īpašā sanāsmē Igaunijas transporta, Lietuvas un Latvijas satiksmes ministri pieņēma lēmumu, ka ar 1992. gada 1. janvāri darbu uzsāk suverēni Baltijas valstu dzelzceļa uzņēmumi.

Izvērtētie finansiāli saimnieciskās darbības rezultāti apstiprina faktu – 2001. gads valsts akciju sabiedrībai *Latvijas dzelzceļš* visā tās pastāvēšanas laikā ir bijis viens no veiksmīgākajiem. Pārskata gadā kravu pārvadājumu apjoms palielinājās par 4% (2000. gadā pārvadāts 36,4 milj. tonnu kravu, bet 2001. gadā – 37,9 milj. tonnu).

2001. gads bija izšķirošs arī uzņēmuma restrukturizācijā, kad tika uzsākta Latvijas Republikas Ministru kabineta 2000. gada 4. jūlijā akceptētā valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* restrukturizācijas rīcības programmas īstenošana. 2001. gada 2. novembrī darbu uzsāka akciju sabied-

riba *Pasažieru vilciens*, kas ir jaunveidojamā koncerna pirmais meitas uzņēmums.

Pārskata gadā noslēdzās vairāki vērienīgi dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projekti.

2001. gada aprīlī valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* Sliežu metināšanas centrā tika nodota ekspluatācijā jauna, datorizēti vadāma sliežu metināšanas līnija, kas aprīkota ar Francijas uzņēmuma *L-Geismar* un Zviedrijas uzņēmuma *ESAB* iekārtām. Eksperti uzskata, ka šī līnija patreiz ir pati modernākā Eiropā.

2001. gada jūnijā Rīgas pasažieru un Torņakalna stacijā sāka darboties datorizēta, tehnoloģiski mūsdienu vilcienu kustības vadības sistēma. Darbs pie šīs mikroprocesoru centralizācijas sistēmas *Ebilock-950* ieviešanas tika veikts ciešā sadarbībā ar Zviedrijas firmu *ADTranz Signal* (tagad *Bombardier Transportation* sastāvā).

2001. gada augustā tika pabeigta Rīgas pasažieru stacijas ēkas rekonstrukcija.

Bez tam, 2001. gada augustā valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* un Krievijas Federācijas Satiksmes ceļu ministrijas pārstāvji parakstīja vienošanos par optisko sakaru tīkla savienošanu un telekomunikāciju kopīgu izmantošanu.

Istenotie un arī nākotnē plānotie projekti, apliecina, ka arī turpmāk valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš* mērķtiecīgi realizēs dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas programmu.

Investīcijas infrastruktūrā – valstiski nozīmīgs uzdevums

Ieguldītais darbs un līdzekļi sliežu ceļu modernizācijā dos mums iespēju saglabāt konkurētspēju dinamiski mainīgajā tranzītpārvadājumu tirgū un patiesībā tas ir vienīgais garants kvalitatīviem un drošiem pasažieru un kravu pārvadājumiem.

Dzelzceļa infrastruktūras pilnveidošanā svarīgi ir ne tikai pareizi sadalīt pašu nopelnītos līdzekļus, bet arī piesaistīt investīcijas. 2001. gadā infrastruktūras uzturēšanai galvenokārt izmantoti ieņēmumi par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu. Taču sliežu ceļu modernizācijas projektiem valsts budžeta piešķirto un pašu nopelnīto līdzekļu nepietiek. Tādēļ aktīvi izmantojam mūsu speciālistu intelektuālo potenciālu, sagatavojot un iesniedzot projektu pieņemumus Eiropas Savienības finansējuma saņemšanai.

Pateicoties mūsu speciālistu kvalitatīvi sagatavotajiem projektiem valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš* laika periodā no 1996. līdz 2001. gadam saņēma Eiropas Savienības *PHARE* programmas grantus 8,68 miljonu eiro apjomā. 2001. gadā *PHARE* izdalītos 1,5 miljonus eiro papildināja *ISPA* finansējums – 34 miljoni eiro.

2001. gadā turpinājās *Jūras parka* būvniecība Ventspils dzelzceļa mezglā, Austrumu–Rietumu tranzītkoridora sliežu ceļu rekonstrukcija un pilnveidošana, dzelzceļa stacijas Rēzekne II pieņemšanas parka būvniecība.

2001. gadā valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš* sagatavoja un iesniedza Eiropas Komisijā vēl divus projektus:

- vilcienu kustības vadības sistēmu modernizācija tranzītkoridorā Austrumi–Rietumi;
- vilcienu kustības drošības sistēmu modernizācija.

Eiropas Savienība akceptēja arī šos divus projektus un ir piešķirusi 75% no līdzekļiem, bet atlikušajiem 25% ir paredzēts valsts budžeta finansējums.

Intensīvi realizētā investīciju piesaistes un infrastruktūras modernizācijas programma valsts akciju sabiedrībai *Latvijas dzelzceļš* dod iespēju ne tikai efektīvi izmantot tranzītkoridora Austrumi–Rietumi iespējas, bet arī integrēties kopējā Eiropas transporta tīklā.

Fakts, ka valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš* ir viens no pirmajiem uzņēmumiem valstī, kas saņēma PHARE un ISPA finansējumu investīcijām, liecina par uzņēmuma starptautiski atzīto autoritāti un tā stabilajām pozīcijām transporta pakalpojumu tirgū.

Ne mazāk nozīmīgs aspekts investīciju programmā ir valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* ieguldījums savu darbinieku tālākizglītošanā. 2001. gadā uzņēmuma vadība akceptēja personāla attīstības stratēģiju, kurā galvenais akcents pievērsts personāla apmācībai un tālākizglītošanai. Personāla attīstības stratēģija motivē darbiniekus strādāt radoši un papildināt savas inženiertehniskās, menedžmenta, mārketinga kā arī citas zināšanas un prasmes, jo izglītība ir vienīgais ceļš, kā speciālists var kļūt konkurētspējīgs intelektuāli modernajā dzelzceļa inženiertehnisko darbinieku vidē un var izmantot savas iespējas karjeras attīstībai.

Darbinieku tālākizglītošanas programmu finansē valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš*, jo bez labi izglītotiem profesionāļiem uzņēmumu vienlaikus nevar restrukturizēt, attīstīt intensīvu ražošanu un saglabāt konkurētspēju.

Restrukturizācija – valsts stratēģija

Saskaņā ar Ministru kabineta akceptēto dzelzceļa restrukturizācijas rīcības programmu, saistītu meitas uzņēmumu koncerna izveidošanas shēma un struktūra principiāli nav mainījusies. Taču jāņem vērā fakts, ka valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* restrukturizācija notiek paralēli aktīvai uzņēmuma komercdarbībai, lai nezaudētu līdera pozīcijas tranzītpārvadājumos reģionā un saglabātu konkurētspēju dinamiskajā un mainīgajā transporta pakalpojumu tirgū.

Restrukturizācija ir mērķtiecīga valsts stratēģija, lai Latvijas valsts un sabiedrība no dzelzceļa transporta nozares saņemtu maksimālu labumu gan valsts budžetā iemaksāto nodokļu, gan sociāli garantēto darba vietu ziņā, gan sniegtot ekoloģiski tīrus un drošus transporta pakalpojumus.

Izvērtējot pārskata gadā veiktās reformas, ar gandarījumu varu sacīt – valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* restrukturizācijas stratēģija un taktika ir pareiza. Viens no faktiem, kas to apliecina, ir: 2001. gadā valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš* bija lielākais sociālās apdrošināšanas iemaksu un iedzīvotāju ienākuma nodokļa maksātājs valstī. Tā ir reāla nauda, ko saņēma valsts budžets un daļu no tās varēja novirzīt sociālās vides harmonizēšanai un visas sabiedrības dzīves kvalitātes paaugstināšanai.

Valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* meitas uzņēmumi iegūs finansiāli saimniecisko patstāvību, taču saglabās dzelzceļa transporta nozarei vienotu tehnoloģiju. Ieviešot savstarpējos norēķinus, palielināsies katra meitas uzņēmuma komerciālā atbildība un galarezultātā pieaugs dzelzceļa konkurētspēja.

Dzelzceļš – tilts starp Austrumiem un Rietumiem

2001. gadā aktivizējās valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* sadarbība starptautiskā mērogā, jo kravu formēšanas avotu un kravu transportēšanas plūsmas ģeogrāfija paplašinās. 2000. gada oktobrī Transsibīrijas pārvadājumu starptautiskās koordinācijas padomes sanāksmē Tokijā valsts akciju sabiedrību *Latvijas dzelzceļš* uzņēma pastāvīga dalībnieka statusā. Mēs esam ieinteresēti konteinerkravu pārvadājumos no Āzijas–Klusā okeāna reģiona pa Transsibīrijas maģistrāli caur Latvijas ostām uz Rietumeiropu.

2001. gadā bija arī citas aktivitātes starptautiskajā sadarbībā. Piemēram, ir panākta vienošanās ar Kazahstānas dzelzceļiem par informācijas apmaiņu transporta pakalpojumu tirgus konjunktūras izpētē. Latvijas Republikas Satiksmes ministrija ar Baltkrievijas dzelzceļu parakstīja robež nolīgumu. Šie un citi fakti liecina, ka Latvijas tranzītcēļš, kas savieno mūsu ostas gan ar Austrumiem, gan ar Rietumiem, kļūst arvien izdevīgāks potenciālajiem klientiem.

Mūsu priekšrocība ir tālie un apjomīgie tranzītpārvadājumi. Tas ir mūsu spēks. Pārskata gadā esam daudz un intensīvi strādājuši galvenā tranzītkoridora infrastruktūras uzlabošanā, jo Latvijas valstij ir vitāli svarīgi organizēt maksimāli daudz kravu un nodrošināt ātrus, ērtus, drošus kravu pārvadājumus. To mēs, valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* darbinieki, uzskatām par savu galveno pienākumu.

Paldies valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* kolektīvam par labi padarīto darbu! Paldies mūsu sadarbības partneriem un klientiem, uzticot mums pārvadāt savas kravas! Esmu pārliecināts, ka arī nākotnē spēsim saglabāt savu uzticama un droša biznesa partnera reputāciju.



Andris Zorgevics

Valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* valdes priekšsēdētājs, ģenerāldirektors