# Nefinanšu paziņojums 2024

Valsts akciju sabiedrība
„Starptautiskā lidosta „Rīga””



# Saturs


01
Informācija par uzņēmumu un Nefinanšu paziņojumu
03-35

02
Korporatīvā pārvaldība
36-83

03
Drošība un drošums
84-93

04
Pieejamība
94-97

05
Ietekme uz vidi
98-129

06
Darbinieki
130-165

07
Ekonomiskā ietekme
166-178

08
Iesaiste vietējā kopienā un atbalsts sabiedrībai
179-187

09
Nefinanšu paziņojuma pielikumi
188-214

10
Neatkarīga revidenta apliecinājuma ziņojums
215

# 01
# Informācija par uzņēmumu un Nefinanšu paziņojumu



2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 2-5

VAS “STARPTAUTISKĀ LIDOSTA “RĪGA”” juridiskā adrese ir lidosta “Rīga” 10/1, lidosta “Rīga”, Mārupes novads, LV-1053, Latvija.

VAS “STARPTAUTISKĀ LIDOSTA “RĪGA”” savu saimniecisko darbību nodrošina Latvijas Republikā.

| | |
|---|---|
| Pārskata periods | 01.01.2024.–31.12.2024. |
| Finanšu gada pārskata periods | 01.01.2024.–31.12.2024. |
| Ziņošanas biežums | Atbilstoši “Global Reporting Initiative” (GRI) standartam ziņošanas biežums ir reizi gadā. |
| Publicēšanas datums | |
| Iepriekšējā pārskata publicēšanas datums | 2024. gada 3. jūlijā |
| Periods salīdzinošiem datiem | 2024. gads (kur saistošs, uzrādīts papildu periods, līdz pēdējiem pieciem gadiem) |
| Izmantotie standarti | 2024. gada Nefinanšu paziņojums sagatavots atbilstoši GRI standarta prasībām. |
| Pārskata tvērums | Nefinanšu paziņojumā ietverta informācija par VAS “STARPTAUTISKĀ LIDOSTA “RĪGA””. |
| Pārskata saturs | Nefinanšu paziņojumā atklāta informācija par VAS “STARPTAUTISKĀ LIDOSTA “RĪGA”” un tās ilgtspējai būtiskām tēmām un indikatoriem. Nefinanšu paziņojumā iekļautas ļoti būtiskās un nozīmīgās tēmas. Ievērojot GRI standartu, visām 20 tēmām noteikti 49 tematiskie indikatori, seši lidostu operatoru sektora papildinājumu indikatori un trīs citi indikatori. GRI indikatoru satura rādītājā ir norādīts kurā lappusē ir atrodama indikatoriem atbilstošā informācija.<br><br>Nefinanšu paziņojuma sagatavošanas process aprakstīts sadaļā “Būtiskākās ilgtspējas un atbildības tēmas”. Salīdzinot ar iepriekšējo gadu, datu atklāšanas metodes nav būtiski mainītas. |
| Iepriekšējos pārskatos sniegtās informācijas korekcijas | Precizēts AO9 rādītājs par apstiprināto gaisa kuģu sadursmēm ar putniem attiecībā pret 10 000 lidojumiem 2023. gadā, identificējot kļūdu aprēķinā. Šī kļūda neietekmēja kopējo sadursmju ar putniem rādītāju. |
| Ierobežotās apliecinājuma pārbaudes ziņojums | Ierobežota apliecinājuma uzdevuma ziņojumu par 2024. gada Nefinanšu paziņojumu ir sniegusi SIA “Ernst & Young Baltic” un tas pieejams 209. lpp.<br><br>Ierobežota apliecinājuma pārbaude tika veikta saskaņā ar Starptautisko apliecinājuma uzdevumu standartu Nr. 3000 “Apliecinājuma uzdevumi, kas nav vēsturiskās finanšu informācijas revīzija vai pārbaude”. |
| Ierobežotās apliecinājuma pārbaudes veicēja atlase | Sk. Korporatīvās pārvaldības paziņojuma principa Nr. 6 skaidrojumu. |
| Ierobežotās apliecinājuma pārbaudes veicēja saistība ar uzņēmumu | SIA “Ernst & Young Baltic” pārskata periodā ir sniegusi Gada pārskata par 2024. gadu revīzijas pakalpojumu VAS “STARPTAUTISKĀ LIDOSTA “RĪGA””. |
| Pārskata formāts | Nefinanšu paziņojums pieejams elektroniski: Rīgas lidostas mājaslapā https://www.riga-airport.com (latviešu[1] un angļu[2] valodā). |
| Kontaktinformācija | E-pasta adrese ierosinājumiem un jautājumiem par nefinanšu paziņojumu: quality@riga-airport.com. |
| Atbildība par pārskata sagatavošanu un apstiprināšanu | Par Nefinanšu paziņojumu atbild VAS “STARPTAUTISKĀ LIDOSTA “RĪGA”” valde, kas apliecina, ka pārskatā ietvertā informācija ir patiesa un sniedz ticamu un skaidru priekšstatu par uzņēmuma darbību 2024. gadā.<br><br>Paziņojumu pirms tā publicēšanas apstiprina un paraksta VAS “STARPTAUTISKĀ LIDOSTA “RĪGA”” valde, apstiprina padome un akcionārs. Valdē pārskats apstiprināts 2025. gada 11. aprīlī. |

1 Latviešu valodā pieejams https://www.riga-airport.com/lv/ilgtspejas-parskati

2 Angļu valodā pieejams https://www.riga-airport.com/en/sustainability-report

# Priekšvārds

2-22



2024. gadā Rīgas lidosta turpināja aktīvu darbu, lai realizētu savu Ilgtspējas stratēģiju, sasniedzot būtiskus rezultātus šajā jomā un arī izvirzot jaunus mērķus. Lidostas sniegumu ilgtspējas jomā apliecina ikgadējais Ilgtspējas indeksa novērtējums, kurā 2024. gadā kā viens no tikai septiņiem Latvijas uzņēmumiem atkārtoti ieguvām augstāko – Dimanta kategoriju.

Detalizētu informāciju par uzņēmuma sniegumu uzzināsiet, iepazīstoties ar šo pārskatu, taču kā būtiskākie stratēģiskie soļi 2024. gadā uzsverami atjaunotā NetZero ceļa karte, ar kuru Rīgas lidosta ir būtiski samazinājusi termiņu un apņēmusies sasniegt klimata neitralitāti līdz 2035. gadam. Esam gandarīti arī par to, ka lidostas sniegums $CO_2$ izmešu samazināšanā ir ļāvis uzņēmumam sasniegt 3. līmeni starptautiskajā lidostu oglekļa programmā "Airport Carbon Accreditation" (ACA).

Lai saņemtu ACA programmas 3. līmeni, Rīgas lidosta ir mazinājusi savas tiešās emisijas, gan uzstādot saules paneļu parkus, gan elektrificējot autoparku un uzlabojot uzņēmuma energoefektivitāti. Lidosta arī ir sākusi mērīt un aplēst tās ieinteresēto pušu atstāto ietekmi uz klimatu, aprēķinot oglekļa pēdas trešā tvēruma emisijas. Būtisks solis 3. līmeņa sertifikāta saņemšanai ir ieinteresēto pušu iesaiste klimata pārmaiņu mazināšanā, tāpēc lidosta 2024. gadā izstrādāja savu pirmo Ieinteresēto personu iesaistes plānu, kurā iezīmētas dažādas sadarbības aktivitātes.

Tāpat 2024. gadā, konsultējoties ar partneriem un iedzīvotājiem, esam izstrādājuši jaunu Rīcības plānu trokšņa samazināšanai, kas ļaus mazināt lidaparātu radīto troksni Mārupes un Olaines novadā, Rīgā un Jūrmalā. Plāns izstrādāts, sadarbojoties ar pašvaldībām, valsts institūcijām, aviokompānijām un VAS "Latvijas gaisa satiksme", un tā izstrādes gaitā ņemti vērā arī trokšņa stratēģiskās kartes prezentāciju laikā saņemtie iedzīvotāju priekšlikumi.

2024. gadā esam arī uzsākuši darbu pie lidostas jaunā ilgtermiņa attīstības plāna un tā stratēģiskās ietekmes uz vidi novērtējuma izstrādes. Atjaunotais attīstības plāns ietvers vadlīnijas un rekomendācijas Rīgas lidostas attīstībai turpmākajiem 40 gadiem, prognozējot satiksmes apjoma izmaiņas un atbilstošu lidostas teritorijas un infrastruktūras attīstību līdz 2050. gadam un pēc tā. Rīgas lidosta arī turpmāk būs Latvijas gaisa vārti uz pasauli, un jaunajā ilgtermiņa attīstības plānā nostiprināsim mūsu stratēģisko vīziju būt par Ziemeļeiropas satiksmes centru, kas veicina Latvijas konkurētspēju reģionā. Plānu izstrādāsim saskaņā ar Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) lidostu plānošanas rokasgrāmatas vadlīnijām, izvērtējot galvenos politiskos, ekonomiskos, sociālos, tehnoloģiskos, vides un citus faktorus, kas ietekmē lidostas ekonomisko darbību un konkurētspēju. Tāpat tiks ņemtas vērā starptautisko aviācijas organizāciju un uzņēmumu prognozes, aviokompāniju darbības plāni un Rīgas lidostas plānotās pasažieru un kravu pārvadājumu prognozes. Neatņemama Rīgas lidostas ilgtermiņa attīstības plāna daļa būs darbības un infrastruktūras attīstība, kas nepieciešama, lai sasniegtu Eiropas Savienības Zaļā kursa, klimata neitralitātes un ilgtspējas mērķus.

Starp nozīmīgākajiem 2024. gadā realizētajiem ilgtspējas projektiem minami otrs saules paneļu projekts uz lidostas atkritumu angāra jumta un Tehnisko dienestu ēkas jumta. Tāpat ir uzsākta projektēšana saules paneļu parkam lidlauka ziemeļu daļā. 2024. gadā no ražotāja saņemti un nodoti ekspluatācijā deviņi jauni elektroautobusi, aizstājot novecojušos dīzeļa piedziņas autobusus, iegādāts specializētais transportlīdzeklis – elektriskais ambulifts – pasažieru ar ierobežotām pārvietošanās iespējām transportēšanai lidlaukā, izveidota atbilstoša elektrouzlādes infrastruktūra gan lidlaukā, gan publiskajā teritorijā. Tāpat 2024. gadā noslēdzās lidostas elektroapgādes sistēmas rekonstrukcija, kā rezultātā būtiski uzlabota energoefektivitāte un lidostas energoapgādes sistēmas drošība.

Rīgas lidosta sniedz savu ieguldījumu arī jauno tehnoloģiju un inovāciju attīstībā - kā viens no INTERREG projekta "BSR HyAirport" partneriem esam izstrādājuši pētījumu par Latvijas un starptautiskā tiesiskā regulējuma prasībām ūdeņraža izmantošanai lidostās. Šis ir pirmais pārskats par Latvijas un starptautisko tiesisko regulējumu, kas mērķtiecīgi analizē Eiropas Savienības (ES) tiesību aktos, stratēģiskajos dokumentos, Latvijas nacionālajos tiesību aktos, nacionālajos plānošanas dokumentos un dažādos standartos noteiktās prasības ūdeņraža izmantošanai.

2024. gadā lidosta turpināja darbu pie pasažieru termināļa paplašinājuma jeb lidostas attīstības 6. kārtas projekta: noslēdzās būvniecības iepirkuma pirmā kārta. Termināļa paplašināšanas projekts ir saņēmis BREEAM sertifikācijas "Excellent" līmeņa pagaidu sertifikātu, kas apliecina, ka, izbūvējot terminālі atbilstoši izstrādātajam būvprojektam, tas atbildīs augstākajiem ilgtspējas principiem.

Šogad esam mērķtiecīgi turpinājuši digitalizācijas procesu uzņēmumā, un kā viens no būtiskiem projektiem šajā jomā minams jaunizstrādātais Personāla portāls, kas padarījis darbiniekiem ērtākus un efektīvākus procesus saistībā ar tādu ikdienas jautājumu risināšanu kā pabalstu un citu materiālo labumu saņemšana, atvaļinājumu pieteikšana un citi. Būtisks uzmanības fokuss aviācijā, tāpat kā citās dzīves sfērās, ir kiberdrošības jautājumi. Tiem tiek veltīti nozīmīgi resursi, lai gaisa satiksme, lidojumu vadība un virszemes operācijas joprojām būtu drošas.

2024. gada Rīgas lidostā tika apkalpoti 7,12 miljoni pasažieru, kas ir par 7 % vairāk nekā pagājušajā gadā, taču par 9 % mazāk nekā 2019. gadā. Tiešo pasažieru skaits par 3 % pārsniedza pirms pandēmijas rādītājus, sasniedzot 5,57 miljonu pasažieru. Plašs lidojumu maršrutu tīkls no Rīgas – vairāk nekā 100 galamērķu vasaras sezonā – sekmēja ne vien tiešo pasažieru, bet arī transfēra un tranzīta pasažieru skaita palielināšanos. Kā pārsēšanās punktu tālākiem lidojumiem 2024. gadā Rīgas lidostu izmantoja 1,55 miljoni jeb 22 % no pasažieru skaita – par 9 % vairāk nekā 2023. gadā, tomēr joprojām par vairāk kā trešdaļu zemāk nekā 2019. gadā.

Ukrainas kara ietekmē pērn, salīdzinot ar gadu iepriekš, par 2 % krities apkalpoto gaisa kravu apjoms, tomēr gada pēdējos mēnešos bija vērojamas gaisa kravu pārvadājumu atjaunošanās pazīmes, ko veicinājusi "Lufthansa Cargo" un Uzbekistānas «Fly Khiva» jauno kravu maršrutu uzsākšana, kā arī militāro kravu pieaugums.

Prognozējot nākotnes vajadzības civilmilitārajā sadarbībā un saglabājot kravu segmenta attīstību kā vienu no uzņēmuma stratēģiskajiem mērķiem, RIX Rīgas lidosta ar ES līdzfinansējumu tuvākajos gados īstenos vērienīgu rekonstrukcijas projektu lidlaukā, pilnībā pārbūvējot esošo 4. peronu ar mērķi nodrošināt divējāda lietojuma TEN-T infrastruktūru civilajiem un militārajiem mērķiem. Ar Eiropas Savienības Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūru (CINEA) parakstītais līgums par finansējuma piešķiršanu projektam "VAS "Starptautiskās lidostas "Rīga"" gaisa kuģu 4.perona pārbūve, lai nodrošinātu divējāda lietojuma TEN-T infrastruktūru civilajiem un militārajiem mērķiem" paredz pārbūvēt 4. perona cieto segumu vairāk nekā 80 000 kvadrātmetru platībā, izveidojot desmit dažādās konfigurācijās izmantojamas A – E klases lidaparātu stāvvietas, manevrēšanas ceļus un servisa joslas. Tas Rīgas lidostai dos iespēju palielināt lidmašīnu stāvvietu skaitu nākotnes attīstības vajadzībām, turpināt paplašināt kravu apkalpošanas zonu un vienlaikus sniegt savu ieguldījumu arī militārajā mobilitātē, kas ir īpaši nozīmīga pašreizējos ģeopolitiskajos apstākļos.

Kopumā var uzskatīt, ka Eiropas aviācijas nozare ir atkopusies pēc Covid-19 pandēmijas, lai gan pilnā apmērā biznesa apjomi vēl nav atgriezušies. Arī Rīgas lidosta ir veiksmīgi noslēgusi dalību valsts atbalsta instrumentā, kas uzņēmumam tika piešķirts Covid-19 izraisītās krīzes rezultātā radīto zaudējumu segšanai, ekonomiskās krīzes pārvarēšanai un stabilizēšanai nozarē. Attiecīgais Ministru Kabineta lēmums tika pieņemts 2024. gada augustā[3], par valsts atbalsta instrumenta pabeigšanas brīdi uzskatot 2023. gada 31. decembri.

Liela ietekme uz sniegto pakalpojumu apjomiem, īpaši aviācijas kravu pārvadājumu apjomu un tranzīta pasažieru skaitu, joprojām ir karam Ukrainā, militārajiem konfliktiem Tuvajos Austrumos un ar tiem saistītajām piemērotajām sankcijām un gaisa telpu slēgšanai. Lielākā pasažieru plūsma ir uz siltajiem galamērķiem, pieprasītāki ir tuvas līdz vidējas distances lidojumi, tostarp biežāki kļuvuši īsi brīvdienu ceļojumi. Pasažieri novērtē daudzveidīgo maršrutu klāstu no Rīgas, arī pieejamais sēdvietu skaits, salīdzinot ar 2023. gadu, 2024. gadā palielinājās par aptuveni 10 %. Līdzsvarotā galamērķu karte, kas mazina sezonālās atšķirības starp ziemas un vasaras maršrutiem, ir stratēģija, kas palīdz Rīgas lidostai samazināt tipisko pasažieru skaita kritumu ziemā. Papildus tam aviokompānijas 2024. gadā ir gan palielinājušas pieejamo sēdvietu skaitu, gan optimizējušas lidojumu grafikus, kas ir veicinājis augstāku sēdvietu aizpildījumu, īpaši brīvdienu ceļojumiem.

Par galveno nozares aktualitāti joprojām uzskatāmi centieni samazināt kaitīgo izmešu emisijas. Pie šī uzdevuma turpina strādāt visa aviācijas nozare, meklējot kopīgus risinājumus un jaunas inovācijas.

Tieši ģeopolitiskie un ekonomiskie faktori, augsta inflācija, pirktspējas samazināšanās un citi saistītie procesi būs arī nākamā gada lielākie izaicinājumi.

2024. gadā Rīgas lidosta ar plašu un daudzveidīgu pasākumu programmu atzīmēja pastāvēšanas piecdesmitgadi. Gadu uzņēmums uzsāka ar jaunā zīmola ieviešanu, radot mūsdienīgu, laikmetam atbilstošu uzņēmuma vizuālo un saturisko identitāti biznesa mērķu atbalstīšanai. Visa gada garumā notika dažādi pasākumi gan darbinieku iesaistei, gan plašākai publikai, kas kulmināciju sasniedza gada otrajā pusē ar īpašo Rīgas lidostas piecdesmitgades svinīgo pieņemšanu Rīgas aviācijas foruma ietvaros. Skaistās atmiņās vairāk nekā 13 000 cilvēku paliks arī augustā Rīgas dzimšanas dienas svinību ietvaros notikusī Rīgas lidostas iespaidīgās lidlauka tehnikas izstāde pašā galvaspilsētas sirdī uz AB dambja.

Nozīmīgu dāvanu lidostas jubilejā sarūpēja mūsu partneris Latvijas Aviācijas biedrība, izdodot pirmo zinātnisko pētījumu par Rīgas lidostas vēsturi – grāmatu "Rīgas lidosta dažādos laikmetos". Savukārt sadarbībā ar Latvijas Pastu un slaveno latviešu mākslinieku Ritumu Ivanovu tika radīta Rīgas lidostas 50 gadu jubilejas pastmarka.

2025. gadā turpināsim darbu pie iesāktajiem un plānotajiem ilgtspējas un inovāciju projektiem, joprojām mūsu fokusā būs arī klientu servisa stratēģijas īstenošana un klientu pieredzes uzlabošana lidostā, tiecoties sasniegt ACI klientu servisa akreditācijas nākamo līmeni. Būtisks uzdevums būs kvalitatīvi sagatavoties Eiropas Savienības jaunajām ilgtspējas ziņošanas prasībām, ko lidosta jau ir uzsākusi darīt 2024. gadā, lai jau nākamgad savu ilgtspējas ziņojumu sagatavotu atbilstoši Ilgtspējas informācijas atklāšanas likumam un Eiropas regulējumam.

Lai paplašinātu piedāvājumu pasažieriem, turpināsim sadarbību ar esošajiem pārvadātājiem un lūkojamies pēc jauniem, lai arī nākamā vasaras sezona nestu mūsu pasažieriem jaunus, pievilcīgus galamērķus un lai Rīga joprojām piedāvātu ceļotājiem visplašāko maršrutu tīklu Baltijā ar vislielāko unikālo galamērķu skaitu. Prognozējam, ka 2025. gadā apkalposim 7,4 miljonus pasažieru.

Laila Odiņa

VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" valdes priekšsēdētāja

3 Ministru kabineta lēmums pieejams https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/c570d921-4007-4b75-b24c-975e6311dae3#

# Apbalvojumi un atzinības

Dimanta kategorija Ilgtspējas indeksa novērtējumā[4]

Ģimenei draudzīga darbavieta (Sabiedrības integrācijas fonds)[7]

Pateicība konferencē "Labā prakse autisma jomā"

Trešā vieta aviācijas nozares reitingu aģentūras "Skytrax" novērtējumā Austrumeiropas lidostu vidū[5]

3. līmenis globālajā Lidostu oglekļa akreditācijas programmā[8]

LPVA gada balva par darbinieku veselīga uztura projektu

Dažādības novērtējums – Zelta statuss (Sabiedrības integrācijas fonds)[6]

Mārupes uzņēmēju gada balva par ieguldījumu novada izglītībā[9]

2. līmenis starptautiskajā klientu pieredzes akreditācijas programmā[10]

4 Avots: Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūts, 2025. Ilgtspējas indekss https://www.incsr.eu/novertejumi/ilgtspejas-indekss/
5 Avots: Skytrax, World Airport Awards, 2024. Top 10 Airports by World Region 2024 https://www.worldairportawards.com/top-10-airports-by-world-region-2024/
6 Avots: Dažādībā ir spēks zelta statusa ieguvēji 2024 https://www.dazadiba.lv/resources/dazadiba-ir-speks-zelta-statusa-ieguveji-2024/
7 Avots: Līdz 10.02.2025. statusu "Ģimenei draudzīga darbavieta" ieguvušie darba devēji https://vietagimenei.lv/gimenei-draudziga-darbavieta/programmas-dalibnieki/
8 Avots: Airport Carbon Accreditation, Accredited Airports across the world [skatīts 10.02.2025] Accredited Airports - Airport Carbon Accreditation
9 Avots: Mārupes novads, 2024. Svinīgā ceremonijā godināti un sveikti izcilākie Mārupes novada uzņēmēji | Mārupe https://www.marupe.lv/lv/uznemejdarbiba/zinas/sviniga-ceremonija-godinati-un-sveikti-izcilakie-marupes-novada-uznemeji
10 Avots: ACI World, 2024. Airport Customer Experience Accreditation | https://aci.aero/programs-and-services/asq/airport-customer-experience-accreditation/

# Par Rīgas lidostu

2-1, 2-6

Rīgas lidostai ir stratēģiska nozīme Latvijas ekonomikas attīstībā, jo tā ne vien ir lielākā starptautiskā lidosta Latvijā un lielākais gaisa satiksmes infrastruktūras uzņēmums Baltijā, kas nodrošina infrastruktūru regulārai pasažieru, kravas un pasta gaisa pārvadājumu apkalpošanai, bet arī sniedz būtisku atbalstu militārajiem un valsts nozīmes lidojumiem Latvijas teritorijā. Baltijas valstu mērogā 2024. gadā Rīgas lidosta apkalpoja 41 % pasažieru (2023. gadā 42 %), 39 % lidojumu (2023. gadā 40 %) un 37 % no kopējā kravu apjoma (2023. gadā 40 %).

Rīgas lidosta ir iekļauta TEN-T tīklā, kas nodrošina sasniedzamību un mobilitāti ES. 2024. gadā no Rīgas lidostas bija pieejami regulārie un čartera pasažieru programmu lidojumu savienojumi uz 46 valstīm. Rīgas lidosta savus klientus iedala divās grupās – korporatīvajos klientos, kas ietver lidsabiedrības, sadarbības partnerus un pakalpojumu sniedzējus, un gala klientos, kas ir pasažieri, to sagaidītāji un pavadītāji.

Rīgas lidostas saimnieciskās darbības būtība ir nodrošināt pasažieru, kravas un lidaparātu apkalpošanai nepieciešamo infrastruktūru un tās uzturēšanu, papildinot to ar saistītajiem pakalpojumiem. Lai īstenotu Rīgas lidostas pamatdarbību jeb nodrošinātu aviācijas un neaviācijas pakalpojumus aviopārvadātājiem un pasažieriem, lidostai ir jāatbilst vispārējām aviācijas un uzraugošo dienestu prasībām, vienlaikus attīstot pakalpojumu klāstu un iespējami apmierinot klientu vajadzības.

Pieejamo pakalpojumu klāsts un servisa līmenis lidostās ir viens no būtiskākajiem konkurētspējas faktoriem. Rīgas lidostas nodrošinātās infrastruktūras un sniegto pakalpojumu rezultātā klientiem un sadarbības partneriem tiek piedāvāti pasažieru un kravas pārvadājumi, telpu un teritoriju iznomāšana, kā arī citi pakalpojumi, piemēram, autostāvvietas, tirdzniecības veikali, kafejnīcas, VIP telpas u.c. Rīgas lidosta ir Latvijas Republikas valsts akciju sabiedrība, un tās valsts kapitāla daļu turētāja ir Latvijas Republikas Satiksmes ministrija.

Informācija par vērtības ķēdi shematiski attēlota sadaļā “Vērtības ķēde”.



# Lidosta faktos un skaitļos (2024. gads)

**624 ha**
Administratīvā teritorija

**4 610 m²**
Komercplatības

**49 793 m²**
Pasažieru termināļa platība

Kapacitāte –
ap 8 miljoniem pasažieru gadā[11]

## Skrejceļš

garums
3 200 m

platums
45 m

kapacitāte
vidēji 29 reisi stundā

CAT II
(instrumentāla radionavigācijas sistēma, kas ļauj lidaparātiem nosēsties nakts un zemas redzamības apstākļos)

## Gaisa kuģu stāvvietas

87
(pēc gaisa kuģa koda)

| B | C | D | E | F | helikopteru stāvvietas |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | 62 | 5 | 3 | 3 | 10 |

## Glābšanas un ugunsdzēšanas kategorija –

CAT 8

pēc pieprasījuma
CAT 9

**7**
Gaisa kuģu tehniskās apkopes angāri

Katrs no tiem
2 000 līdz 9 323 m²

Kopējā platība
33 944 m²

**5**
Kravas termināļi

Katrs no tiem
600 līdz
2 500 m²

Kopējā platība
7 591 m²

Peronu skaits
5

**2**
Biznesa aviācijas termināļi

11 Atkarībā no pasažieru skaita maksimumstundās, pie samazināta servisa līmeņa – ilgāks rindā gaidīšanas laiks.

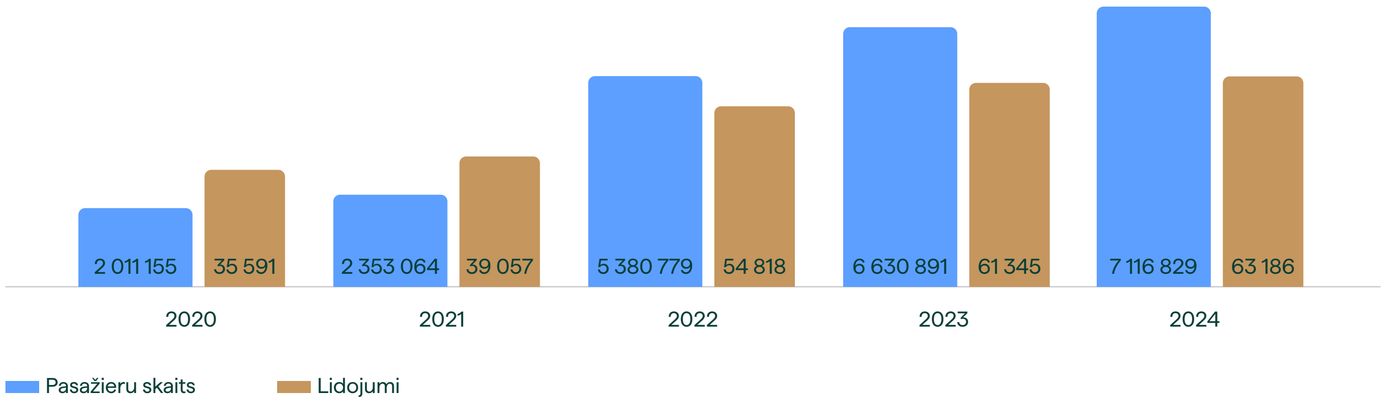
## Minimālais savienojuma laiks starp lidojumiem

Šengena–Šengena **30 minūtes**

Ārpus Šengenas–ārpus Šengenas **40 minūtes**

Šengena–ārpus Šengenas–Šengena **45 minūtes**

## Apkalpoto pasažieru un lidojumu skaits:




## Regulāro lidsabiedrību skaits

12

## Galamērķu skaits pasažieru reisu

galamērķi vasaras sezonā: 108

galamērķi ziemas sezonā: 88

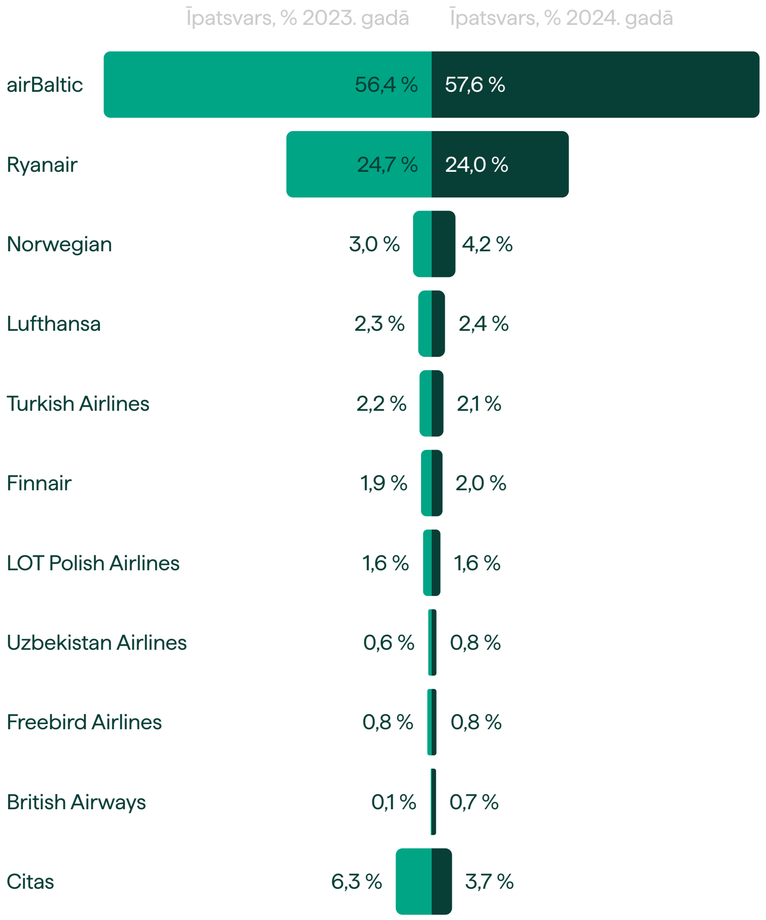
## Būtiskākie finanšu rādītāji

| EUR | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|
| Neto apgrozījums | 29 797 924 | 31 768 910 | 57 924 484 | 72 500 788 | 77 628 572 |
| EBITDA | -3 634 159 | -3 126 152 | 11 364 971 | 13 760 118 | 11 165 131 |
| Peļņa vai zaudējumi | -15 846 347 | -9 423 404 | 286 498 | 1 612 140 | 3 441 352 |

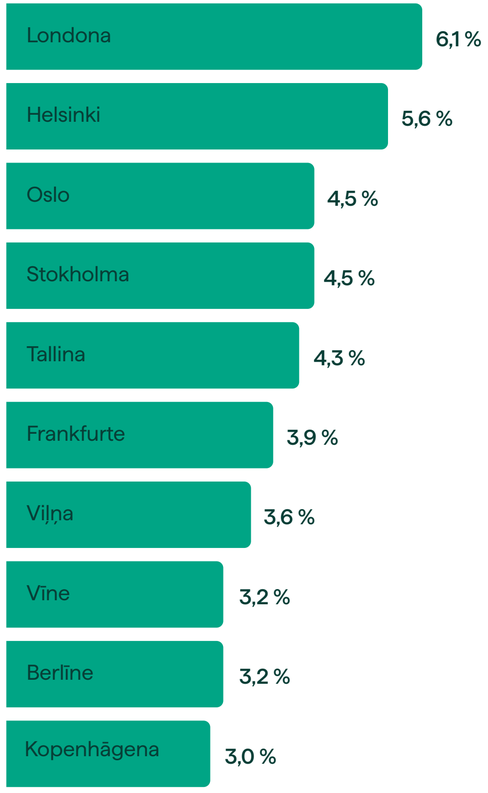
Plašāk ar finanšu rezultātiem var iepazīties Rīgas lidostas 2024. gada finanšu pārskatā, kas ir pieejams uzņēmuma mājaslapā[12].

12 Gada pārskati ar finanšu informāciju pieejami latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/gada-parskati un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/annual-report

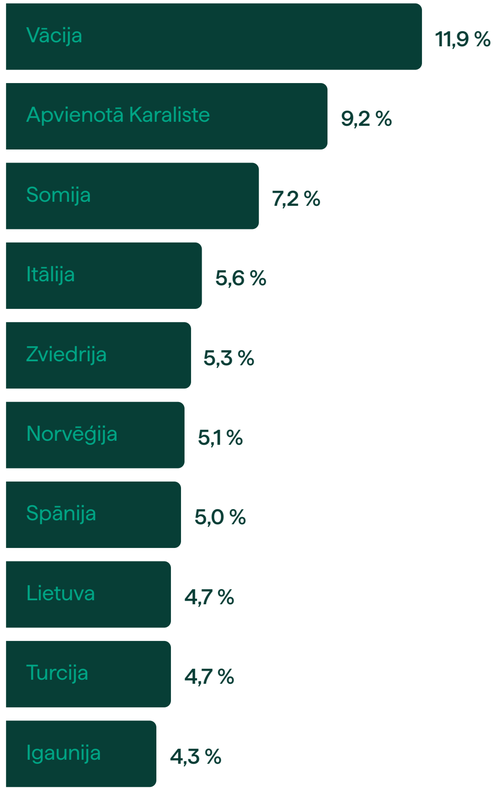
## Nozīmīgākie pārvadātāji pēc pārvadāto pasažieru skaita 2024. gadā:



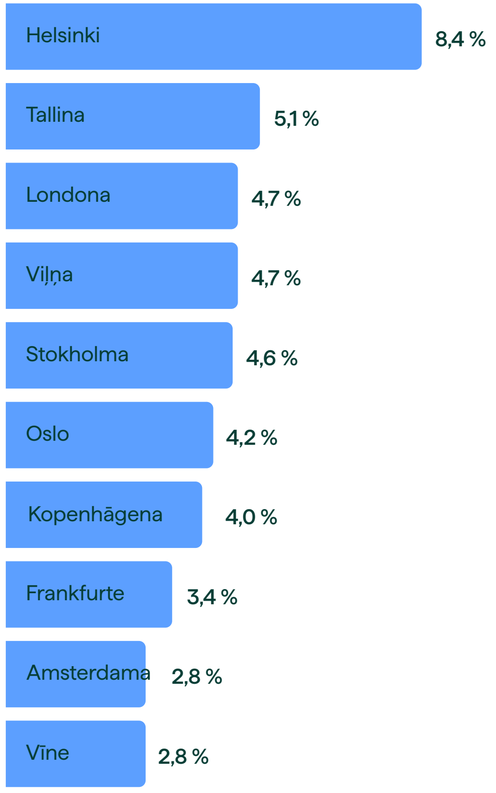

## TOP 10 galamērķi pēc pārvadāto pasažieru skaita:




## TOP 10 valstis pēc pārvadāto pasažieru skaita:




## TOP 10 galamērķi pēc veikto lidojumu skaita:



# Uzņēmējdarbības apjoms

## Misija

Rīgas lidosta ir starptautisks satiksmes centrs, kas veicina Latvijas tautsaimniecības izaugsmi, nodrošinot ērtu un drošu savienojamību pasažieriem un biznesam, radot darbavietas un iespējas uzņēmējdarbības attīstībai.

## Vīzija

Nākotnes Ziemeļeiropas satiksmes centrs, kas veicina Latvijas konkurētspēju reģionā.

## Vērtības

Rīgas lidostas darbības pamatā ir piecas vērtības

### Izaugsme

Mēs attīstāmies, sekmējot personību, komandas un uzņēmuma izaugsmi. Mūsu dinamiskajā nozarē veiksmes atslēga ir spēja pilnveidot zināšanas un prasmes, ieviest inovācijas un padarīt procesus efektīvākus.

### Atbildība

Mūsu ilgtspējīgas darbības pamatā ir atbildīga pieeja, analizējot un izvērtējot mūsu biznesa lēmumu ietekmi uz vidi, sabiedrību, vietējo kopienu un tautsaimniecību.

### Drošums un drošība

Darbinieku, pasažieru, lidostas viesu un biznesa partneru drošība un drošums ir mūsu lēmumu, procesu un rīcības stūrakmens.

### Atvērtība

Mēs nodrošinām savienojamību un atveram vārtus uz jauniem galamērķiem cilvēkiem un uzņēmējdarbībai. Pie mums satiekas atšķirīgi uzskati, nacionalitātes un reliģijas, un mēs esam atvērti cieņpilnai un profesionālai sadarbībai.

### Efektivitāte

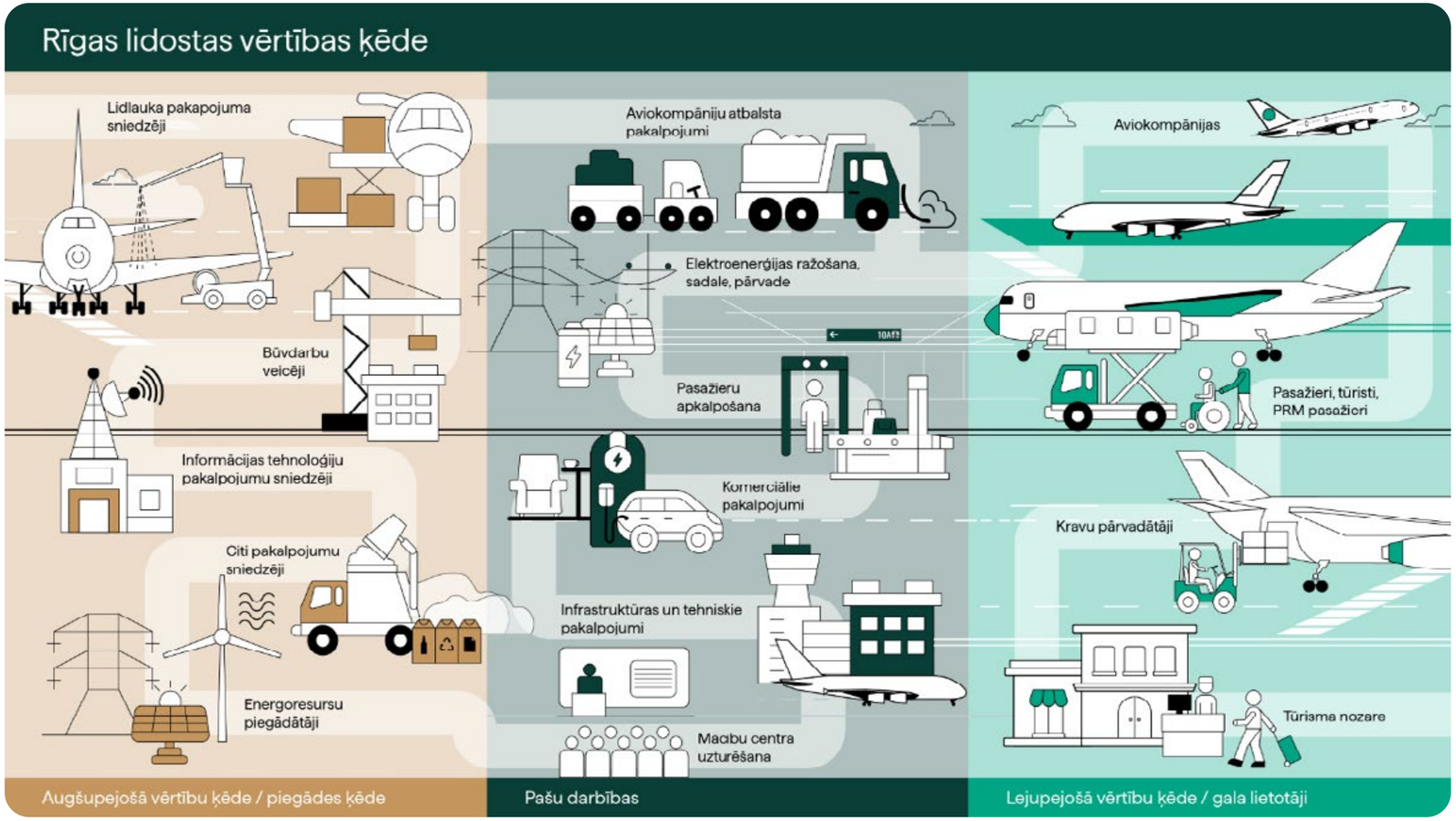
Mūsu darbības pamatā ir skaidri, vienkārši, pieejami un efektīvi organizēti procesi, kas vērsti uz pozitīvas klientu pieredzes veidošanu.

# Vērtības ķēde

2-6

| Vērtības ķēdes posms | Galvenie aktori |
|---|---|
| Augšupejošā vērtības ķēde | Piegādātāji un pakalpojumu sniedzēji. Pārskats par piegādātājiem 2024. gadā pieejams sadaļā “Iepirkumi un piegāžu ķēžu vadība”. |
| Pašu darbības | Lidostas galvenie darbības virzieni un pakalpojum u grupas. |
| Lejupejošā vērtības ķēde | Lidostas gala lietotāji un pakalpojumu saņēmēji, nozares un segmenti, kas izmanto lidostas pakalpojumus. |

2024. gadā, salīdzinot ar 2023. gadu, nav bijušas būtiskas izmaiņas augšupejošajā vai lejupejošajā vērtības ķēdes posmā, tai skaitā uzņēmējdarbības attiecībās, bet attiecībā uz pašu darbībām 2024. gadā ir nākusi klāt elektroenerģijas ražošana.



# Darbības rezultāti

AO1, AO2, AO3

2024. gadā Rīgas lidosta apkalpoja 7,12 miljonus pasažieru, no kuriem lielākā daļa jeb 99,96 % bija starptautisko reisu pasažieri, bet 0,04 % - iekšzemes. 2024. gadā tika izpildīti seši iekšzemes regulārie reisi uz Liepāju.

**Kopējais ielidojošo un izlidojošo pasažieru skaits (milj.) 2024. gadā**

| Pasažieri | Iekšzemes | Starptautiskie | Kopā |
|---|---|---|---|
| Ielidojošie pasažieri | 0,002 | 3,552 | 3,554 |
| Izlidojošie pasažieri | 0,001 | 3,562 | 3,563 |
| **Pasažieri kopā** | **0,003** | **7,114** | **7,117** |

Tiešo pasažieru skaits 2024. gadā sasniedza 5,57 miljonu pasažieru jeb 78 % no kopējā pasažieru skaita, kamēr 1,55 miljoni apkalpoto pasažieru jeb nedaudz vairāk kā katrs piektais (22 %) bija transfēra pasažieri.

2024. gadā Rīgas lidosta kopumā apkalpoja 63 186 lidojumus.

**Pārskats par pasažieru, kravas, valsts un vispārējās aviācijas lidojumiem**

| | Lidojumu skaits nakts periodā 23.00-06.59 | | Lidojumu skaits dienas periodā 07.00-22.59 | | Lidojumu kopskaits 00.00-23.59 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Starptautiskie lidojumi | Iekšzemes lidojumi | Starptautiskie lidojumi | Iekšzemes lidojumi | Starptautiskie lidojumi | Iekšzemes lidojumi |
| Pasažieru komerciālie lidojumi | 9 707 | 15 | 47 876 | 16 | 57 583 | 31 |
| Komerciālie kravas lidojumi | 127 | 0 | 1 599 | 1 | 1 726 | 1 |
| Valsts aviācijas lidojumi | 30 | 12 | 355 | 530 | 385 | 542 |
| Vispārējās aviācijas lidojumi | 365 | 12 | 2 196 | 345 | 2 561 | 357 |

2024. gadā Rīgas lidostā apkalpotas 18 794 t kravu.

**Kopējais ienākošo un izejošo kravu daudzums (t)**

| Kravas | Pārvadātas specializētajos kravas reisos | Pārvadātas specializētajos kravas reisos | Kopā |
|---|---|---|---|
| Ienākošās kravas | 4 451 | 4 191 | 8 643 |
| Izejošās kravas | 4 080 | 6 071 | 10 151 |
| **Kravas kopā** | **8 531** | **10 262** | **18 794** |

# Ārējie faktori un tendences, kas ietekmē uzņēmumu

Līdz ar pakāpenisku gaisa satiksmes atjaunošanos pēc Covid-19 pandēmijas, virkni papildu izaicinājumu aviācijas nozarei radīja strauja ģeopolitiskās situācijas pasliktināšanās reģionā.

Lai arī ģeopolitisko saspīlējumu ietekme uz aviāciju aizsākās jau 2021. gadā pēc civilā gaisa kuģa drošības apdraudējuma incidenta Baltkrievijas gaisa telpā, situācijas eskalācija sekoja pēc Krievijas pilna mēroga iebrukuma Ukrainas teritorijā 2022. gada 24. februārī.

Reģiona ģeopolitiskās norises tiešā veidā ietekmē Rīgas lidostas pārvadājumu apjomu atjaunošanos, un šī ietekme saglabājas arī 2024. gadā – noteikto starptautisko sankciju rezultātā ir pārtraukti tiešie lidojumi uz Krieviju un Baltkrieviju un noteikti būtiski šo valstu gaisa telpas izmantošanas ierobežojumi pārlidojumu veikšanai, savukārt karadarbības dēļ joprojām nav iespējams izmantot Ukrainas gaisa telpu un atjaunot tiešos lidojumus uz galamērķiem Ukrainā. Tāpat gaisa telpas izmantošanas ierobežojumi un papildus izmaksas, kas saistītas ar gaisa telpu aplidošanu, apgrūtina pārvadātāju iespējas nodrošināt rentablus pārvadājumus uz perspektīvajiem attīstības tirgiem Centrālāzijā, Kaukāza valstīs un Tuvajos Austrumos.

Ņemot vērā, ka šie ģeopolitiskie notikumi aizsākās vēl laikā, kad gaisa satiksmi būtiski ietekmēja Covid-19 pandēmijas ierobežojumi, lai novērtētu radīto ietekmi uz Rīgas lidostu, ir jāanalizē pārvadājumu apjoma izmaiņas pret 2019. gadu. Pirms pandēmijas no Rīgas lidostas bija pieejami un ģeopolitikas dēļ nav atjaunoti regulāro lidojumu savienojumi uz 11 galamērķiem Ukrainā, Krievijā un Baltkrievijā. Tāpat jāatzīmē, ka kopumā tiešajos lidojumos starp Rīgas lidostu un šīm valstīm 2019. gadā tika apkalpota nozīmīga pasažieru daļa – ap 16 % no Rīgas lidostas pasažieru kopskaita.

Pārvadājumu attīstību Rīgas lidostā 2023. un 2024. gadā vēl vairāk apgrūtināja tālāka ģeopolitiskās situācijas nelabvēlīga attīstība, ko izraisīja jauni satricinājumi Tuvajos Austrumos, it īpaši būtiska drošības situācijas pasliktināšanās pēc teroristisko grupējumu īstenotā uzbrukuma Izraēlas teritorijai 2023. gada 7. oktobrī. Drošības situācijas dēļ kopš 2023. gada ir pārtraukti tiešie lidojumi uz Izraēlu – ierobežotā apmērā tos izdevās atjaunot vien 2024. gada vasarā. Konfliktu saasināšanās Tuvajos Austrumos vājina pieprasījumu arī uz citiem ziemas sezonas atpūtas galamērķiem Tuvajos Austrumos un Ziemeļāfrikā. Paredzams, ka situācija Tuvajos Austrumos 2025. gadā varētu normalizēties un tiek plānota regulāro lidojumu atsākšana uz Izraēlu.

Ģeopolitiskās situācijas izmaiņas vissmagāk ir ietekmējušas tieši transfēra pasažieru pārvadājumus Rīgas lidostā, kas vēsturiski bija orientēti uz pasažieru plūsmu apkalpošanu Austrumu-Rietumu virzienā. Atbilstoši Rīgas lidostas novērtējumam, 2019. gadā teju 1 miljons transfēra pasažieru jeb 41 % no transfēra pasažieru kopskaita, kas izmantoja Rīgas lidostu kā pārsēšanās punktu, vismaz vienā no lidojumiem lidoja uz/no galamērķiem Ukrainā, Krievijā vai Baltkrievijā. Pie nemainīgas ģeopolitiskās situācijas šo pasažieru plūsmu atjaunošana nav iespējama un var uzskatīt, ka šīs transfēra plūsmas ir zaudētas.

Lai arī 2024. gadā sekmīgi notiek pakāpeniska maršrutu tīkla pārorientācija no Austrumu-Rietumu transfēra plūsmu apkalpošanas modeļa uz Ziemeļu-Dienvidu transfēra plūsmu apkalpošanu, nodrošinot jaunus savienojumus no Baltijas un Ziemeļeiropas uz galamērķiem Balkānu, Kaukāza, Tuvo Austrumu reģionos, iespējas pilnā mērā kompensēt zaudētās transfēra plūsmas pie nemainīgas ģeopolitiskas situācijas ir ierobežotas – 2024. gadā Rīgas lidostā tika apkalpoti 1,55 miljoni

transfēra pasažieru – joprojām par vairāk kā trešdaļu jeb 35 % mazāk nekā 2019. gadā.

Arī pārkrauto gaisa kravu apjomu Rīgas lidostā nelabvēlīgi ietekmē ģeopolitiskie procesi, kuru rezultātā ir radušās būtiskas izmaiņas kravu loģistikas un piegāžu ķēdēs. Apkalpoto kravu apjoma samazinājums ir tieši saistīts ar starptautisko sankciju ietekmi, kuru rezultātā ir zaudētas čartera kravu lidojumu programmas uz un no Ķīnas, kas pamatā tika veiktas, izmantojot Krievijas gaisa telpu un Krievijas Federācijā reģistrētu aviokompāniju lidaparātus. Ģeopolitiskās situācijas ietekmē liela daļa kravu, piemēram, e-komercijas kravas no Ķīnas, Baltijā nokļūst ar sauszemes transportu no Centrāleiropas. Pie šī brīža ģeopolitiskās situācijas iespējas atjaunot rentablu e-komercijas kravu plūsmu caur Rīgas lidostu ir būtiski apgrūtinātas. Tāpat globālās ekonomikas bremzēšanās, energoresursu cenu pieauguma un ar piegāžu ķēdēm saistīto nelabvēlīgo apstākļu dēļ gaisa kravu pārvadājumi 2022.-2024. gadā ir vājinājušies visā pasaulē. Zaudēto kravu apjomu daļēji ir kompensējusi augoša militārā aktivitāte reģionā, kā arī jaunu regulāro kravu pārvadātāju piesaiste, tomēr arī 2024. gadā apkalpoto kravu apjoms turpināja samazināties – 2024. gadā Rīgas lidostā tika apkalpots par 2 % mazāk gaisa kravu nekā 2023. gadā.

Tā kā ģeopolitiskās situācijas ietekmē ir notikusi pieprasījuma pārstrukturizācija uz alternatīviem galamērķiem un citiem gaisa satiksmes centriem, ir apgrūtinātas iespējas noteikt precīzu ietekmi uz tiešo pasažieru pārvadājumiem. Pakāpeniski atjaunojot valstu un galamērķu savienojamību pēc Covid-19 pandēmijas, pārvadājumu attīstību 2022. un 2023. gadā balstīja spēcīgs pieprasījums, tajā skaitā arī atliktais jeb uzkrātais pieprasījums (*pent-up demand*), it īpaši pēc atpūtas ceļojumiem, ko epidemioloģisko ierobežojumu dēļ nebija iespējams realizēt pandēmijas laikā. Spēcīgais pieprasījums ir sekmējis pasažieru skaita palielinājumu, lielā mērā kompensējot pieprasījuma samazinājumu zaudētajos tirgos. 2024. gadā Rīgas lidostā tika apkalpoti 5,57 miljoni tiešo pasažieru, kas ir vēsturiski augstākais tiešo pasažieru skaits un par 3 % pārsniedz 2019. gada rezultātu.

Tomēr 2024. gadā ir vērojama pieprasījuma vājināšanās, uz ko norāda pārvadātāju darbības rezultāti, kas liecina par biļešu cenu samazināšanos un ir cieši saistīti arī ar ekonomikas attīstību pēdējo gadu laikā kontekstā ar nelabvēlīgo ģeopolitiskās situācijas attīstību.

Ģeopolitiskās situācijas rezultātā ES, tai skaitā Latvija, 2022. gadā piedzīvoja strauju energoresursu cenu kāpumu, kas ir viens no galvenajiem faktoriem, kas ir veicinājis arī strauju inflācijas rādītāju palielināšanos. 2022. gadā Baltijas valstis uzrādīja augstākos inflācijas rādītājus starp ES dalībvalstīm (2022. gada inflācijas rādītājs Latvijā – 17,2 %, Lietuvā – 18,9 %, Igaunijā – 19,4 %, ES vidēji – 9,2 %), turklāt augsts inflācijas līmenis saglabājās arī 2023. gadā (gada inflācija Latvijā un Igaunijā bija 9,1 % apmērā, Lietuvā – 8,7 %, ES vidēji – 6,4 %)[13]. Lai ierobežotu inflāciju, 2022.-2023. gadā vairākkārtīgi tika palielinātas Eiropas Centrālās bankas procentu likmes.

Augstas energoresursu cenas un strauji pieaugošs vispārējais cenu līmenis, kā arī augstas kredītu procentu likmes ierobežo uzņēmumu un mājsaimniecību patēriņu un pirktspēju, liek pārskatīt tēriņus un ieviest taupības pasākumus, kā arī samazina iedzīvotāju rīcībā esošo brīvo līdzekļu apmēru un iespējas veidot iekrājumu. Tas savukārt negatīvi atsaucas uz ceļošanas paradumiem un pieprasījumu pēc gaisa pārvadājumiem. Ekonomiskās izaugsmes dati liecina par ekonomikas stagnāciju – Latvijā IKP 2024. gadā palielinājās par 1,8 %, 2023. gadā – par 1,7 %, bet prognozēts, ka 2024. gadā IKP pieaugums būs īpaši vājš –vien 0,1 % pret 2023. gadu[14].

Vienlaikus 2024. gadā ir sagaidāma inflācijas normalizēšanās

13 Avots: Eurostat, 2025, HICP - annual data (average index and rate of change) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/prc_hicp_aind/default/table?lang=en&category=prc.prc_hicp
14 Avots: Eurostat, 2025. Gross domestic product (GDP) and main components (output, expenditure and income) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_gdp/default/table?lang=en&category=na10.nama10.nama_10_ma

līdz mērķa līmenim (~2 %). Samazinoties inflācijai, 2024. gadā ECB sāka pakāpeniski samazināt arī procentu likmes, taču tās joprojām saglabājas relatīvi augstas un turpina vājina kredītņēmēju pirktspēju un patēriņu[15]. Latvijas Bankas prognozes liecina, ka gada inflācija Latvijā 2024. gadā samazināsies līdz 1,3 %.

Lai arī sagaidāms, ka 2025. gadā makroekonomiskā situācija uzlabosies (saskaņā ar Latvijas Bankas prognozēm ekonomika atgriezīsies pie izaugsmes – IKP palielināsies par 2,1 %, bet gada inflācijas rādītājs saglabāsies mērķa līmenī - >2 %)[16], ģeopolitisko saspīlējumu ietekmē saglabāsies augsta politiskā nenoteiktība, kas ietver arī potenciālās izmaiņas ASV ārpolitikā un tirdzniecības politikā jaunās administrācijas vadībā, un var ietekmēt Latvijas ekonomiku. Tāpat sagaidāms, ka augsta nenoteiktība un sarežģītā makroekonomiskā situācija pasaulē, radīs piesardzību patērētājos, kas atsauksies arī uz gaisa pārvadājumu pieprasījumu, kā arī uz pārvadājumu nodrošināšanas izmaksām un biļešu cenu.

Ģeopolitisko saspīlējumu dēļ ir apgrūtināta un palēnināta preču aprite pa starptautiskajiem loģistikas un tirdzniecības ceļiem, ko sākotnēji jau sarežģīja Covid-19 pandēmija. Degvielas cenu svārstības, kā arī inflācijas un darbaspēka izmaksu pieauguma rezultātā augošās operatīvās izmaksas rada spiedienu uz lidojumu izmaksām, kas ietekmē gaisa pārvadātāju lidojumu rentabilitāti. Turklāt gaisa telpu ierobežojumu dēļ vairākos lidojumu virzienos, piemēram, no Eiropas uz Āziju, ir būtiski pieaudzis lidojuma garums, kas rada papildus izmaksas gaisa pārvadātājiem.

Pieprasījumam atjaunojoties pēc Covid-19 pandēmijas, gaisa pārvadātāji saskaras ar būtisku kapacitātes nepietiekamību – saistībā ar pastiprinātām lidaparātu sertifikācijas prasībām un izmaiņām piegāžu ķēdēs kavējas jaunu lidaparātu piegādes, vairākus lidaparātu tipus, piemēram, *Airbus A320* un *A220* ietekmē neplānoti jaunākās paaudzes aviācijas dzinēju ekspluatācijas ierobežojumi, bet īstermiņa lidaparātu nomas (ACMI) pakalpojumu izmantošanu ietekmē arī šī pakalpojuma straujš izmaksu palielinājums. Nozare kopumā saskaras arī ar kvalificēta darbaspēka trūkumu – lidaparātu apkalpju pieejamība ietekmē pārvadātāju iespējas izpildīt plānotos lidojumus un liek pārskatīt nākotnes attīstības perspektīvas, bet gaisa satiksmes kontroles organizācijas darbaspēka nepietiekamības dēļ ir spiestas ierobežot gaisa telpas izmantošanu, kā rezultāti tiek kavēti vai atcelti lidojumi.

Šo faktoru dēļ ir pastiprinājusies konkurence lidostu starpā par gaisa pārvadātāju kapacitātes piesaisti, bet gaisa pārvadātāji prioritāri koncentrē attīstību augsti rentablos tirgos ar zemu riska līmeni. Saistībā ar Baltijas reģionam raksturīgo zemāko pirktspēju, paaugstinātu cenu jūtību un ierobežoto iedzīvotāju skaitu salīdzinājumā ar Eiropas valstīm, kā arī ģeogrāfisko novietojumu attālāk no mērķa tirgiem Eiropā, gaisa pārvadājumu attīstība ir lēna.

Ģeopolitiskā situācija ir radījusi arī papildus drošības izaicinājumus, tai skaitā palielinātu kiberuzbrukumu skaitu un mērogu, kā arī paaugstinātu stratēģiskās infrastruktūras apdraudējumu risku.

Eiropas lidostās apkalpoto pasažieru skaits 2024. gadā ir palielinājies par 1,8 % pret 2019. gadu[17] (prognozēts 1,4 % līdz 3,2 % pasažieru skaita pieaugums).

Rīgas lidostas aptveres teritorijas (teritorija, no kurienes ierodas tiešie pasažieri) pasažieru skaits 2024. gadā par 3 % pārsniedza 2019. gadā apkalpoto pasažieru skaitu, kas atbilst ACI prognozētajam līmenim un nedaudz pārsniedz Eiropas lidostu kopējo atjaunošanās līmeni. Tomēr, apkalpoto pasažieru kopskaits bija par 9 % zemāks nekā 2019. gadā, kas galvenokārt

15 Avots: European Central Bank, 2025. Key ECB interest rates [skatīts 10.02.2025]
16 Avots: Latvijas Banka, 2024. Makroekonomiskās prognozes | 2024. gada decembris https://www.bank.lv/aktualitates-banklv/zinas-un-raksti/jaunumi/17110-makroekonomiskas-prognozes-2024-gada-decembris
17 Avots: Airports Council International dati

ir saistīts ar transfēra tirgus samazinājumu.Salīdzinot 2024. gada rezultātu pret 2019. gada rezultātu bez ģeopolitikas ietekmē zaudētā transfēra tirgus (6,8 miljoni pasažieru), pasažieru skaits ir palielinājies par 5 %.

Atbilstoši ACI prognozēm[18], 2025. gadā Eiropas lidostās tiek prognozēts apkalpoto pasažieru skaita palielinājums 3,9 % līdz 12,4 % apmērā pret 2019. gadu.

Tāpat aviācijas industriju ietekmējošās attīstības tendences ir saistītas ar Eiropas Zaļo kursu, kas industrijai prasa pārorientēties uz klimatneitralitāti, lai 2050. gadā sasniegtu nulles emisiju līmeni. Eiropas Zaļajā kursā ir iekļauts mērķis samazināt transporta nozares (t.sk. aviācijas transporta) siltumnīcefekta gāzu emisijas par 90 % līdz 2050. gadam, salīdzinot ar 1990. gada līmeni[19]. Lai ambiciozos mērķus sasniegtu, nepieciešama aviācijas nozares pārorientēšanās, investējot tehnoloģijās un inovācijās, kas saistītas ar alternatīvās degvielas infrastruktūras nodrošināšanu, ilgtspējīgas aviācijas degvielas un ar alternatīvajiem energoresursiem darbināmu specializētā aprīkojuma pieejamību un izmantošanu. ES ekonomikas sagatavošana klimatneitralitātes sasniegšanai ir elements ar vislielāko ietekmi uz aviācijas nozari un dalībvalstu ekonomiku kopumā[20].



18 Avots: Airports Council International Europe, 2024. European Airport Traffic Forecast Scenarios: May 2024 update https://www.aci-europe.org/economic-forecasts.html
19 Avots: Eiropas Komisijas tīmekļvietne: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_en
20 Avots: Ministru kabinets, 2025. Konceptuālā ziņojuma "Latvijas aviācijas nozares ilgtermiņa stratēģiskās prioritātes līdz 2050.gadam" projekts [skatīts 03.02.2025.] https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/43d07ab0-1014-4795-bffb-909b0101de8b#

# Sadarbība ar ieinteresētajām personām

2-29

Rīgas lidosta kā ilgtspējīgs un sociāli atbildīgs uzņēmums vēlas apzināt savu patieso ietekmi un vadīt savu lomu sabiedrībā. Tā kā lidosta sniedz būtisku ieguldījumu Latvijas tautsaimniecībā un nākotnes attīstības veidošanā, tās darbība ir saistīta ar plašu ieinteresēto personu loku, un sadarbība ar tām ir Rīgas lidostas atbildīgas uzņēmējdarbības sastāvdaļa.

Lidostas ieinteresētās personas ir identificētas, izvērtētas un sagrupētas, ņemot vērā GRI vadlīnijas un AA1000 Sadarbības ar ieinteresētajām personām standartu.

Rīgas lidosta izvērtē savas darbības sociālo, pārvaldības, vides un ekonomisko ietekmi un iesaista ietekmes puses būtisku jautājumu risināšanā, kas noris dažādos līmeņos, piemēram:

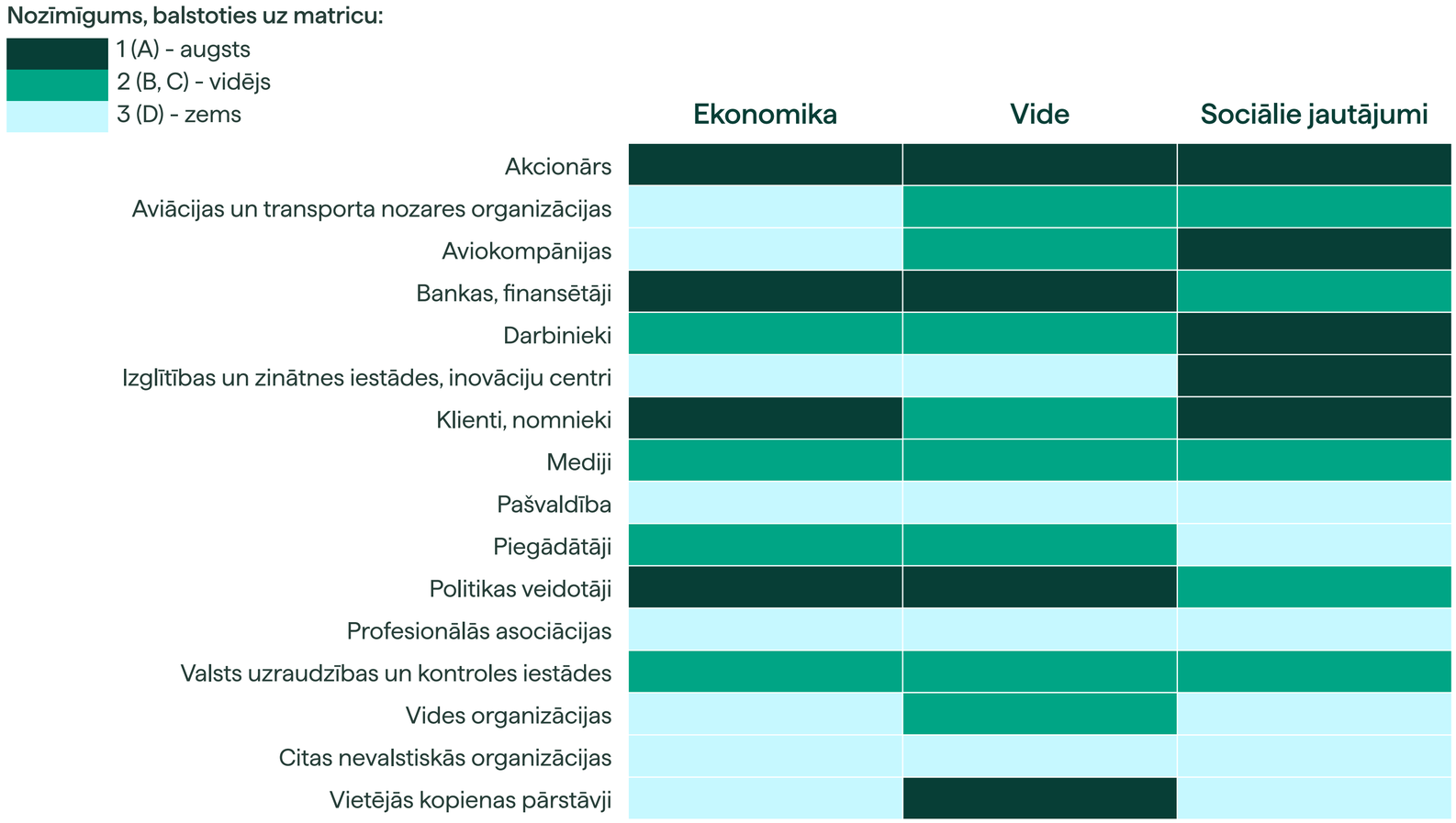
- aptaujas – aktuālu jautājumu un pakalpojumu novērtējuma noskaidrošana;
- atsauksmes – atgriezeniskā saite ar klientiem;
- sarunas vai dialogs – individuāla vai kolektīva apspriešanās;
- konsultēšanās – viedokļa izzināšana vai apmaiņa;
- iesaiste (partnerība) – kopīga lēmumu pieņemšana un sadarbība.



2022. gadā Rīgas lidosta identificēja ieinteresēto personu grupas, identificēšanā iesaistot struktūrvienību vadītājus un vadošos speciālistus, kas ne vien palīdzēja definēt ieinteresēto personu grupas, bet arī katrai grupai noteikt svarīgākās organizācijas un indivīdus. Analīzē tika izvērtēts, cik lielā mērā konkrētā ietekmes pušu grupa var ietekmēt Rīgas lidostas sniegumu ekonomiskajos, vides un sociālajos aspektos un cik liela ir attiecīgās ieinteresētās puses interese par lidostas sasniegumiem šajā jomā. 2022. gada aprīlī uzņēmuma ieinteresētās personas tika aicinātas piedalīties tiešsaistes aptaujā, lai sniegtu savu vērtējumu par Rīgas lidostai būtiskiem ilgtspējas aspektiem. Savukārt 2022. gada maijā Rīgas lidostas organizētajā ieinteresēto personu darbseminārā būtiskāko ieinteresēto personu pārstāvji diskusijās izteica savu viedokli par līdzšinējo sadarbību, priekšlikumus un gaidas par uzņēmuma ilgtspējai būtiskām tēmām.

Komunikācija ar ieinteresēto personu grupām notiek pēc nepieciešamības, bet ne retāk kā reizi gadā.

## Rīgas lidostas ieinteresēto personu nozīmīgums, balstoties uz būtiskuma matricu ekonomiskajos, vides un sociālajos aspektos



# Komunikācijas ar ieinteresētajām personām pārskats

| Ieinteresētās personas | Sadarbības līmenis, formāts un biežums | Sadarbības mērķis |
|---|---|---|
| Akcionārs | Partnerība:<br>• Akcionāra sapulces (pēc nepieciešamības)<br>• Gaidu vēstule<br>• Stratēģijas ieviešanas rīcības plāna izpilde (reizi pusgadā) | Noteikt uzņēmuma stratēģisko virzību un uzdevumus, apstiprināt mērķus, sekot līdzi to izpildei |
| Aviācijas un transporta nozares organizācijas, profesionālās asociācijas | Sarunas, konsultēšanās:<br>• Dalība organizāciju komitejās (reizi pusgadā)<br>• Biedru aptaujas (pēc nepieciešamības) | Uzņēmuma interešu pārstāvniecība attiecībā uz aviācijas nozares aktualitātēm un nozari ietekmējošu politikas dokumentu un tiesību aktu izstrādi |
| Lidostas lietotāji (aviokompānijas, klienti, nomnieki) | Sarunas, iesaiste, aptaujas, konsultēšanās:<br>• Lidostas lietotāju komiteja (reizi pusgadā)<br>• Aptaujas (reizi gadā)<br>• Apmācības (regulāri)<br>• Darbsemināri (reizi gadā) | Vienošanās par stratēģiskiem un operatīvās darbības jautājumiem, darba aizsardzības kultūras un drošības līmeņa paaugstināšana uzņēmuma teritorijā strādājošo vidū |
| Klienti (pasažieri) | Aptaujas, atsauksmes, sarunas (no 2025. gada):<br>• Pasažieru aptauja (reizi ceturksnī)<br>• Atsauksmju iesniegšana (regulāri)<br>• Fokusgrupu intervijas (reizi ceturksnī) no 2025. gada | Klientu servisa pilnveide, klientu apmierinātības uzlabošana |
| Bankas, finansētāji | Konsultēšanās un sarunas (pēc nepieciešamības) | Finansējuma piesaiste uzņēmuma investīciju projektiem |
| Darbinieki | Sarunas, iesaiste, aptaujas, konsultēšanās:<br>• Uzņēmuma vadības un arodbiedrības/ uzticības personu tikšanās (četras reizes gadā)<br>• Darbinieku iesaistes pētījums (reizi divos gados) un citas darbinieku aptaujas (katru gadu)<br>• Attīstības pārrunas (reizi divos gados) | Koplīguma izpilde, darba vides un darba aizsardzības sistēmas pastāvīga pilnveide, darbinieku kvalifikācijas pilnveide, motivācijas un lojalitātes paaugstināšana |
| Nevalstiskās organizācijas (vides un citas organizācijas) | Konsultēšanās, sarunas, iesaiste:<br>• Konsultācijas par pakalpojumu pieejamību un vides jautājumiem (reizi gadā)<br>• Sadarbības projekti/ partnerība (katru gadu) | Pakalpojumu pieejamības uzlabošana,<br>ietekmes uz vidi un klimatu mazināšana, cilvēktiesību jautājumi |

# Komunikācijas ar ieinteresētajām personām pārskats (turpinājums)

| Ieinteresētās personas | Sadarbības līmenis, formāts un biežums | Sadarbības mērķis |
|---|---|---|
| Izglītības iestādes | Partnerība:<br>• Konsultēšanās un partnerība (pēc nepieciešamības)<br>• Dalība karjeras dienas pasākumos (katru gadu)<br>• Prakses vietu nodrošināšana (katru gadu) | Izpētes un attīstības projektu virzība, jauno darbinieku piesaiste un atbalsts izglītībai |
| Mediji | Iesaiste:<br>• Paziņojumu sniegšana un sarunas (regulāri) | Informācijas pieejamība par uzņēmuma darbību un pārvaldību, ārkārtas situāciju komunikācija |
| Pašvaldība un vietējās kopienas pārstāvji | Konsultēšanās, sarunas, iesaiste, aptauja, atsauksmes:<br>• Sapulces un konsultācijas (reizi pusgadā)<br>• Kopprojekti vietējās kopienas atbalstam (reizi gadā)<br>• Aptauja (reizi divos gados)<br>• Atsauksmes par vides troksni (pēc nepieciešamības) | Vides trokšņa pārvaldība un vietējo iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošana |
| Piegādātāji | Aptaujas, sarunas:<br>• Piegādātāju aptauja (reizi gadā)<br>• Apmācības (pēc nepieciešamības)<br>• Darbseminārs par prasībām piegādātājiem (reizi gadā) | Biznesa ētikas kodeksa ievērošana un atbildīgas uzņēmējdarbības veicināšana |
| Politikas veidotāji | Konsultācijas un iesaiste (pēc nepieciešamības) | Aviācijas nozares politikas attīstība |
| Uzraudzības un kontroles iestādes | Konsultācijas un iesaiste (pēc nepieciešamības) | Atbilstība tiesību aktu prasībām un godīga konkurence |

# Būtiskākās ilgtspējas un atbildības tēmas

3-1, 3-2, 3-3

Rīgas lidostas nefinanšu paziņojuma saturs ir veidots, ņemot vērā uzņēmumam un tā ieinteresētajām personām būtiskus ekonomiskos, vides, sociālos un pārvaldības aspektus, kas noteikti atbilstoši GRI vadlīnijām un ārpakalpojuma konsultantu izstrādātajai būtiskuma novērtēšanas metodoloģijai. Būtiskuma noteikšanas posmi:

## 1. posms – konteksta izpēte un potenciāli būtisko ilgtspējas aspektu identificēšana

Būtiskuma izpēte tika sākta ar Rīgas lidostas vērtības ķēdes apzināšanu, biznesa modeļa un pakalpojumu izpēti, lai, balstoties uz to, noteiktu uzņēmuma potenciāli būtiskās ietekmes un ilgtspējas tematus.

Sākotnējā analīze tika balstīta šādu avotu izpētē:

- nozares kredītriska novērtēšanas un vides, sociālo un pārvaldības faktoru analīzē, ko veic kredītreitingu aģentūras un institucionālās bankas;
- nozares specifisko ilgtspējas grāmatvedības un lidostu operatoru standartu izpētē;
- nozares uzņēmumu publiskotājā informācija stratēģiskās plānošanās dokumentos un pārskatos;
- nozares stratēģiskās ilgtspējas plānošanas vadlīnijās un Rīgas lidostas stratēģiskās plānošanas dokumentos un pārskatos.

Potenciāli būtisko aspektu sarakstā sākotnēji tika iekļautas uz lidostas darbību attiecināmās ietekmes un temati, kas varētu būt aktuāli gan Rīgas lidostai, gan ieinteresētajām personām.

Paralēli dažādu Rīgas lidostas funkciju un struktūrvienību vadītāji tika iesaistīti ieinteresēto personu identificēšanā, sniedzot savus priekšlikumus attiecībā uz būtiskākajām ieinteresētajām personām. Kopumā tika identificētas vairāk nekā 250 organizācijas un indivīdi, kuru viedoklis lidostai ir svarīgs. Balstoties uz to kartēšanas rezultātiem, liela daļa vēlāk tika iesaistīti būtiskuma novērtēšanas procesā 2022. un 2024. gadā, sniedzot savu viedokli par lidostas ietekmēm un būtiskajiem ilgtspējas tematiem.

## 2. posms – ietekmju būtiskuma novērtēšana

Balstoties uz sākotnējo izpēti, tika apzinātas gan ietekmes lidostas darbībās, gan vērtības ķēdē. Rīgas lidosta sākotnēji novērtēja, vai identificētās ietekmes ir faktiskas vai potenciālas, negatīvas vai pozitīvas, atgriezeniskas vai neatgriezeniskas, paredzētas vai neparedzētas. Tāpat tika identificēts katras ietekmes rašanās avots un sasaiste ar iespējamiem riskiem uz cilvēktiesībām, ņemot vērā ANO Biznesa un cilvēktiesību pamatnostādnes, OECD vadlīnijas daudzvalstu uzņēmumiem, kā arī SDO konvencijas.

Ar mērķi iegūt ieinteresēto personu viedokli 2022. gada aprīlī tika īstenota aptauja, kurā savu viedokli pauda 57 ieinteresēto personu pārstāvji, kas pārstāvēja visas ieinteresēto personu grupas (skatīt nodaļā “Sadarbība ar ieinteresētajām personām”). Tiešsaistes aptaujā ieinteresētās personas novērtēja katra ilgtspējas aspekta būtiskumu skalā no 1 līdz 4. Savukārt 2022. gada maijā prioritārajām ietekmes pusēm tika organizēts klātienes darbseminārs. Darbseminārā piedalījās aptuveni 40 pārstāvji

no šādām ieinteresēto personu kategorijām – akcionārs, aviokompānijas, profesionālās asociācijas, valsts uzraudzības un kontroles iestādes, vides organizācijas, politikas veidotāji, aviācijas nozares un transporta organizācijas, vietējās kopienas pārstāvji un darbinieki. Dalībnieki tika aicināti darba grupās izteikt vērtējumu līdzšinējai sadarbībai, kā arī idejas un priekšlikumus gan attiecībā uz stratēģiskajiem virzieniem ilgtspējas nodrošināšanai būtiskākajos aspektos, gan konkrētām iniciatīvām.

Sagatavojot pārskatu par 2024. gadu, lai pārliecinātos, vai 2022. gadā noteiktie būtiskie temati joprojām saglabā savu aktualitāti, tika pārskatītas ietekmes un to vērtējumi.

Faktiskās negatīvās ietekmes tika novērtētas, ņemot vērā to mērogu, tvērumu un labojamību. Savukārt faktiskās pozitīvās ietekmes tika vērtētas, balstoties uz mērogu un tvērumu. Gan pozitīvajām, gan negatīvajām ietekmēm tika vērtēta arī iestāšanās varbūtība.

2024. gada laikā notika vairākas fokusgrupu diskusijas un darbsemināri ar dažādām ieinteresēto personu grupām: darbinieku pārstāvjiem, aviokompānijām, klientiem un nomniekiem, nevalstiskajām organizācijām (PRM jautājumos) un vietējās kopienas pārstāvjiem, lai apspriestu Rīgas lidostas centienus mazināt savu ietekmi uz klimatu, uzklausītu ieinteresētās personas par uzņēmuma saimnieciskās darbības ietekmi uz iedzīvotāju dzīves kvalitāti, diskutētu par Rīgas lidostas piekļūstamību pakalpojumiem.

## 3. posms - būtisko ilgtspējas tematu apstiprināšana

2022. gadā būtisko ilgtspējas tematu matricu izvērtēja un apstiprināja Rīgas lidostas valde, ar savu lēmumu apstiprināt matricu kā kopumu attiecīgi nosakot A, B un C (būtisks līdz ļoti būtisks) matricas sektoros iekļautos 20 tematus kā būtiskus.

Pēc novērtējumu pārskatīšanas 2024. gadā visas identificētās ietekmes un to novērtējumi tika sagrupētas 20 tematos. Ja ar vienu tematu bija saistītas vairākas ietekmes, apvienojot tās tematos, tika izmantoti augstākie vērtējumi. Attiecīgi visi temati un ar tiem saistītās ietekmes tika novērtēti kā: informatīvi, svarīgi, nozīmīgi vai ļoti būtiski.

Pārvērtētajos rezultātos tika secināts, ka lai gan būtisko aspektu vērtējumos ir nebūtiskas izmaiņas, 2022. gadā identificētie temati joprojām ir aktuāli un atrodas ietekmes novērtējuma kategorijās “Nozīmīgs” un “Ļoti būtisks”.

Pārskatītie rezultāti tika izskatīti un apspriesti Ilgtspējas komitejā, kuru vada Rīgas lidostas valdes priekšsēdētāja un tika pieņemts lēmums būtiskajiem ilgtspējas tematiem noteikt robežslieksni, par būtiskiem ilgtspējas tematiem uzskatot tos, kas atbilst kategorijai “Nozīmīgs” un “Ļoti būtisks” ietekme.

Būtiskajiem ilgtspējas tematiem tika noteikti atbilstoši GRI indikatori, tomēr papildus, balstoties uz savas ietekmes specifiku un praksi aviācijas nozarē, lidosta ir noteikusi pašdefinētus indikatorus, lai detalizētāk atklātu būtiskos aspektus.



# Būtisko ilgtspējas ietekmju un tematu saraksts

| Temats | Lidostas ietekme | Ietekme uz cilvēktiesībām | Primārais ietekmes avots | Faktiska/ potenciāla | Pozitīva/ negatīva |
|---|---|---|---|---|---|
| **Vides aspekti** | | | | | |
| Pielāgošanās klimata pārmaiņām (zaļā transformācija) | Lidostas aktivitātes var veicināt klimata pārmaiņu ietekmi, piemēram, palielinot SEG emisijas, kas var ietekmēt vietējās ekosistēmas un veicināt ilgtermiņa izmaiņas. | | Pašu darbības, vērtības ķēde | Potenciāla | Negatīva |
| Ietekme uz klimatu un energoefektivitāte | Lidostas darbības veicina $CO_2$ emisijas, kas tieši ietekmē klimatu. To var ievērojami palielināt emisijas piegādes ķēdē. | | Pašu darbības, vērtības ķēde | Potenciāla | Negatīva |
| | Lidosta paļaujas uz fosilajiem kurināmajiem avotiem enerģijas ražošanai un transportam, kas rada augstu $CO_2$ emisiju līmeni un negatīvi ietekmē klimatu un gaisa kvalitāti. | | Pašu darbības, vērtības ķēde | Faktiska | Negatīva |
| Troksnis un gaisa piesārņojums | Aviācija rada trokšņa piesārņojumu un piesārņojošo vielu emisijas, kas var negatīvi ietekmēt cilvēkus un vidi. | X | Vērtības ķēde | Potenciāla | Negatīva |
| Ūdens apsaimniekošana (ūdens izmantošana, notekūdeņi) | Ūdens izmantošana no gruntsūdeņiem un notekūdeņos esošās ķīmiskās vielas var negatīvi ietekmēt vidi. | | Pašu darbības | Potenciāla | Negatīva |
| Bioloģiskās daudzveidības aizsardzība | Sadursmes ar putniem un dzīvniekiem un putnu atbaidīšanas pasākumi var ietekmēt sugu populācijas lielumu. | | Vērtības ķēde | Potenciāla | Negatīva |
| | Aviācijas nozare veicina klimata pārmaiņas, kas var negatīvi ietekmēt bioloģisko daudzveidību. Lidostas teritorijā veidojas īpašs mikroklimats, kas var palielināt veģetācijas un dzīvnieku neaizsargātību pret klimata pārmaiņām. | | Vērtības ķēde | Potenciāla | Negatīva |
| | Lidostas būvniecība, pārklājot zemi ar ūdens necaurlaidīgām virsmām, var samazināt augsnes auglību, palielināt plūdu risku un samazināt bioloģisko daudzveidību. | | Pašu darbības | Potenciāla | Negatīva |
| Piekļuve zaļajai mobilitātei | Lidosta var veicināt ilgtspējīgu transportu, piedāvājot piekļuvi elektromobiļu uzlādes stacijām, velosipēdu stāvvietām un transporta koplietošanas iespējām, kas samazina oglekļa emisijas un veicina vides aizsardzību un nodrošināt atbilstību ES normatīvajiem aktiem. | | Pašu darbības, vērtības ķēde | Potenciāla | Pozitīva |
| Nomnieku un pasažieru iesaiste ilgtspējas jautājumos | Nomnieku un pasažieru iesaiste var samazināt atkritumu apjomu un veicināt ilgtspējīgu patēriņu. | | Pašu darbības, vērtības ķēde | Potenciāla | Pozitīva |
| **Sociālie aspekti** | | | | | |
| Godīga attieksme pret darbiniekiem (t.i., darba tiesiskās attiecības, iesaiste, atalgojums) | Darbinieku intereses var tikt negatīvi ietekmētas, nenodrošinot darba tirgum un tā attīstības tendencēm atbilstošu atalgojumu. | X | Pašu darbības | Potenciāla | Negatīva |
| | Nodrošinot stabilu, ilgtermiņa nodarbinātību, lidosta var sekmēt savu darbinieku drošību un pārliecību par darbu. | | Pašu darbības | Potenciāla | Pozitīva |

| Temats | Lidostas ietekme | Ietekme uz cilvēktiesībām | Primārais ietekmes avots | Faktiska/ potenciāla | Pozitīva/ negatīva |
|---|---|---|---|---|---|
| Darbinieku drošība, veselība un labsajūta | Darbības augsta riska apstākļos, kā arī kumulatīvā ietekme uz psihisko veselību darba rakstura dēļ var negatīvi ietekmēt darbinieku drošību un veselību. | X | Pašu darbības | Potenciāla | Negatīva |
| Darbinieku kompetenču attīstība (izglītība, prasmes) | Lidosta var pozitīvi ietekmēt darbiniekus, nodrošinot ne tikai obligātās, bet arī uz attīstību vērstas mācības. | | Pašu darbības | Potenciāla | Pozitīva |
| Ieguldījums nākotnes darbaspēka sagatavošanā | Sadarbība ar izglītības iestādēm un prakses programmas palīdz sagatavot nākotnes darbiniekus. | | Pašu darbības | Potenciāla | Pozitīva |
| Pasažieru un klientu drošība | Lidostas pakalpojumi, īpaši lidlaukā, ir saistīti ar riskiem pasažieru veselībai un drošībai. | X | Pašu darbības, vērtības ķēde | Potenciāla | Negatīva |
| Pieejamība visiem (arī personām ar ierobežotām pārvietošanās iespējām) | Neskatoties uz īstenotajiem pasākumiem, pastāv iespēja nenodrošinot visiem pasažieriem vienlīdzīgas un pienācīgas iespējas nokļūt lidostā un izmantot tās pakalpojumus. | X | Pašu darbības | Potenciāla | Negatīva |
| Privātums, datu aizsardzība, kiberdrošība | Datu noplūdes gadījumā iespējama negatīva ietekme uz pasažieru privātumu. | X | Pašu darbības | Potenciāla | Negatīva |
| **Pārvaldības aspekti** | | | | | |
| Godīga un ētiska pārvaldība, korupcijas novēršana | Uzņēmuma korporatīvā kultūra, politikas un principu ieviešana un ievērošana nodrošina atbilstību tiesību aktiem, sekmē ieinteresēto personu interešu aizstāvību. | | Pašu darbības | Potenciāla | Pozitīva |
| Atklāta komunikācija, aktīva ieinteresēto pušu iesaiste | Iespējama negatīvā ietekme, nenodrošinot pilnīgu informāciju par Lidostas un aviokompāniju pakalpojumiem, kā arī Lidostā iegādājamajām precēm. | | Pašu darbības, vērtības ķēde | Potenciāla | Negatīva |
| Ilgtspējīgi iepirkumi, sadarbības partneru izvēle (izvērtējot vides un sociālo ietekmi) | Ilgtspējīgu piegādātāju izvēle samazina iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi un cilvēkiem. | X | Pašu darbības, vērtības ķēde | Potenciāla | Pozitīva |
| **Ekonomiskie aspekti** | | | | | |
| Ekonomiskā ietekme | Lidostas darbība veicina tautsaimniecības attīstību un starptautisko savienojamību. | | Pašu darbības, vērtības ķēde | Potenciāla | Pozitīva |
| Iesaiste vietējā kopienā, pašvaldībās, darbinieku brīvprātīgais darbs | Trokšņa līmenis, kas rodas no lidaparātu pacelšanās un nolaišanās, var radīt traucējumus vietējā iedzīvotāju veselībai un labsajūtai. | X | Vērtības ķēde | Potenciāla | Negatīva |
| | Atbalstot dažādas iniciatīvas, tostarp, darbinieku brīvprātīgo darbu, var tikt pozitīvi ietekmēt vietējās kopienas dzīves kvalitāte. | | Pašu darbības | Potenciāla | Pozitīva |
| Atbalsts ilgtspējas skaidrošanai un veicināšanai | Lidosta ar savu piemēru un darbībām var veicināt sabiedrības apziņu par ilgtspējīgu dzīvesveidu. | | Pašu darbības | Potenciāla | Pozitīva |

# Stratēģija un investīcijas

## Stratēģija

Atbilstoši Likumam 2021. gada 28. aprīlī MK apstiprināja Rīgas lidostas vispārīgo stratēģisko mērķi: “Nodrošināt reģionālajam satiksmes centram atbilstošu mūsdienīgu gaisa pārvadājumu infrastruktūru un pakalpojumus, piedāvājot ērtu un drošu savienojamību pasažieriem un biznesam, kā arī veicināt ilgtspējīgu attīstību un konkurētspēju”.

Šis mērķis ir noteikts, ņemot vērā valsts plānošanas dokumentos izvirzītos mērķus aviācijas nozarei un Rīgas lidostai, kas paredz, ka Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas ietvaros[21] līdz 2030. gadam Latvijas ārējās sasniedzamības uzlabošanā būtiska loma ir noteikta starptautiskas nozīmes autoceļu, dzelzceļu, ostu un lidostu infrastruktūras attīstībai: ātras ārējās sasniedzamības nodrošināšanai pasažieru pārvadājumos joprojām galvenā loma ir gaisa transportam.

Rīgas lidostas sasniedzamie mērķi noteikti Vidēja termiņa darbības stratēģijā 2021.-2027. gadam. 2024. gada 12. februāra padomes sēdē tika apstiprināts  stratēģijas ieviešanas rīcības plāns 2024. gadam, kas izstrādāts, pamatojoties uz Satiksmes ministrijas 2021. gada 27. septembra iekšējiem noteikumiem “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība” un lidostas padomes reglamentu.

Ņemot vērā ģeopolitisko situāciju un pēdējo gadu izmaiņas aviopārvadājumu tirgū, Rīgas lidosta 2024. gadā sāka Stratēģijas aktualizēšanu. 2024. gada 27. maijā tika saņemta akcionāra gaidu vēstule vidēja termiņa darbības stratēģijas periodam no 2024. līdz 2030. gadam. Pārskata gadā, iesaistot Rīgas lidostas padomi, valdi un struktūrvienību vadītājus, aktualizēti Rīgas lidostas stratēģiskie mērķi un noteikti to darbības rādītāji. Izstrādātas aviācijas pakalpojumu apjomu prognožu, infrastruktūras kapacitātes, tarifu politikas u.c. Stratēģijas sadaļas. Notikušas prognožu, mērķu  un rādītāju prezentācijas valdei, padomei un Valsts kancelejai. Aktualizēto Stratēģiju plānots apstiprināt 2025. gadā.

## Stratēģiskie mērķi un uzdevumi

Ņemot vērā Stratēģijā noteikto, uzņēmums strādā, lai attīstītu Rīgas lidostu kā rentablu un konkurētspējīgu, dinamiski augošu Baltijas reģiona un Ziemeļeiropas gaisa satiksmes centru, paplašinot lidojumu tīklu rietumu un austrumu virzienā, kā arī veicinot tranzīta pasažieru plūsmas pieaugumu un kravu plūsmas kapacitātes palielināšanu. Sk. zemāk pārskatu par Stratēģijas ieviešanas aktivitātēm 2024. gadā.

21 Avots: Saeima, 2010. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam https://www.mk.gov.lv/lv/latvijas-ilgtspejigas-attistibas-strategija

## Stratēģiskie mērķi

1. Saglabājot vadošo pozīciju Baltijā, attīstīt savienojamību un palielināt apkalpoto pasažieru skaitu un kravu apgrozījumu ar mērķi kļūt par Ziemeļeiropas satiksmes centru.

- Sākta Rīgas lidostas Attīstības plāna līdz 2050. gadam izstrāde Attīstības plāna izstrādes termiņš ir 2025. gada pirmais pusgads, kad tas kopā ar stratēģiskās ietekmes uz vidi novērtējumu tiks iesniegts sabiedriskajai apspriešanai.
- Izbeigts valsts ieguldījuma līdzdalības instruments Covid-19 izraisītās krīzes rezultātā radīto zaudējumu segšanai, ekonomiskās krīzes pārvarēšanai un stabilizēšanai nozarē.
- Rīgas lidostai piešķirts investīciju līmeņa kredītreitings.

2. Attīstīt drošu, ilgtspējīgu un nākotnes prasībām atbilstošu lidostas infrastruktūru.

- Turpinājās darbs pie projekta "Termināļa paplašināšanas 6. kārta" finansējuma piesaistes un aktivitātēm – 2024. gadā tika izsludināts būvdarbu un būvuzraudzības iepirkums, sākta daudzstāvu autostāvvietas būvprojekta izstrāde. Vairāk par termināļa paplašināšanas projektu lasīt sadaļā "Pasažieru termināļa paplašināšana".
- Rīgas lidosta turpināja attīstīt mūsdienu prasībām atbilstošu elektroapgādes infrastruktūru, tai skaitā īstenot CINEA CEF fonda līdzfinansētā projekta aktivitātes – ierīkot elektroauto uzlādes vietas un izbūvēt saules paneļu parku. Vairāk lasīt sadaļā "eAir".
- Rīgas lidosta līdzdarbojās izpētes un attīstības projektos "INDIGO" un "BSR HyAirport". Vairāk lasīt sadaļā "Investīcijas attīstības projekti ".
- Noslēgts granta līgums ar CINEA par līdzfinansējumu Rīgas lidostas 4.perona pārbūves projektam civilās/ militārās lietojamības nodrošināšanai un uzsākta pārbūves būvprojekta izstrāde. Vairāk lasīt sadaļā "Rīgas lidostas 4. perona pārbūve".
- Apstiprināta Net Zero 2035 ceļa karte un Rīcības plāns trokšņa samazināšanai.
- Sākta būvprojekta saules paneļu parkam lidlauka ziemeļos izstrāde.
- Turpinājās autoparka nomaiņa uz alternatīvās degvielas transportu – ar elektrību darbināmām tehnikas vienībām – ekspluatācijā nodoti deviņi autobusi, piegādātas divas vieglās automašīnas, 2025. gada februārī tiek gaidīta divu lidaparātu izstumšanas traktoru piegāde, piegādāts viens ambulifts, noslēgts līgums par viena mikroautobusa iegādi.
  2024. gadā notika izpēte par 5G privātā tīkla ieviešanu lidostā, 2025. gadā veicot šī projekta testēšanu.

3. Uzlabot pasažieru un partneru pieredzi, padarot procesus efektīvākus, ieviešot inovācijas un automatizāciju.

- Iegūts ACI Lidostu klientu pieredzes 2. akreditācijas līmenis.
- Lai uzlabotu pasažieru ērtības, 2024. gadā notika vairāku iekāpšanas sektoru pārbūve (būvdarbu izpildes termiņš 2025. gadā), labierīcību pārbūve un lifta nomaiņa vienā termināļa sektorā, pasažieru uzgaidāmajās zonās piegādātas jaunas mēbeles, veidojot atpūtas zonas, un Rīgas lidostas Apmeklētāju centrā nodrošināta priekšapmaksas taksometru vaučeru pārdošana.
- Realizēts bezpilota lidaparātu sistēmas iegādes (tsk. bezpilota lidaparātu attālinātās identificēšanas iekārtu) un pilotu apmācību iepirkums, šīs sistēmas piegādi un procedūru izstrādi paredzot turpināt 2025. gadā. Vairāk lasīt sadaļā «Pasākumi aizsardzībai pret nesankcionētiem droniem».
- Pastāvīgi turpinās Rīgas lidostas procesu digitalizācija. Vairāk lasīt sadaļā "Investīcijas inovācijās un pētniecībā".

4. Radīt jaunas iespējas biznesa partneriem un ceļotājiem, attīstot lidostas pilsētu un plašu pakalpojumu klāstu.

- 2024. gadā konkurss par Rīgas lidostas biznesa parka "RIX Airport City" attīstītāju beidzās bez rezultāta, 2025. gadā tiks uzsāktas jaunas konkursa procedūras partneru piesaistei un projekta attīstībai.

- Tika izvērtēti iespējamie biznesa modeļi komercplatību apsaimniekošanai pēc esošā nomas līguma ar SIA “TAV Latvia” darbības termiņa beigām (2026. gada decembrī). Plānots 2025. gadā organizēt konkursu jauna līguma noslēgšanai par komercplatību apsaimniekošanu pēc SIA “TAV Latvia” darbības termiņa beigām.
- Pastāvīgi tiek paplašināts sniegto komercpakalpojumu klāsts terminālī. 2024. gadā atvērtas vairākas jaunas komercplatības – kapsulu koncepta viesnīca lidostas terminālī, pašapkalpošanās ziedu tirdzniecības automāts, vietējā kafijas zīmola “Andrito” kafejnīca, ieviests e-veikals beznodokļu tirdzniecības veikalos preču pasūtīšanai pirms lidojuma, kā arī uzstādītas pašapkalpošanās kases beznodokļu tirdzniecības veikalos. RIX Club kartes iespējams iegādāties Rīgas lidostas mājaslapas e-veikalā[22], ieviests “Meet&Greet” pakalpojums.

5. Veicināt aviācijas nozares attīstību, noturot un piesaistot augstas raudzes speciālistus, nodrošinot izaugsmes iespējas un panākumus veicinošu darba vidi.

- 2024. gadā turpinājās aktīva personāla piesaiste, piedaloties dažādās karjeras dienās un darbinieku piesaistes pasākumos. Vairāk lasīt sadaļā “Karjeras pasākumi un prakses iespējas”.
- Veikta darbinieku iesaistes aptauja un attīstības pārrunas. Vairāk lasīt sadaļā “Darbinieku aptaujas un pētījumi” un “Attīstības pārrunas”.
- Pilnveidots apmācību process, tai skaitā integrējot inovācijas un tehnoloģijas mācību procesā, kā arī pilnveidojot darbinieku izpratni un apziņu par ilgtspējas, vides un energopārvaldības jautājumiem. Vairāk lasīt sadaļā “Darbinieku prasmes un attīstība”.




22 e-veikals pieejams latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/rix-e-veikals un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/rix-e-shop

# Investīcijas un attīstības projekti

203-1

Rīgas lidostas pamatdarbības nodrošināšanā liela nozīme ir infrastruktūras pieejamībai un tās kapacitātes atbilstībai pasažieru, lidojumu un kravu apjomam. Tādēļ lidostas prioritāte ir nodrošināt esošās infrastruktūras atbilstošu kvalitāti, lai saglabātu uzņēmuma darbības nepārtrauktību, kā arī realizēt attīstības projektus, lai palielinātu Rīgas lidostas kapacitāti, bez kuras nebūtu iespējams apkalpot prognozēto pasažieru skaita pieaugumu.

Lidosta veic investīcijas pasažieru un gaisa kuģu apkalpošanas, lidlauka, lidostas teritorijas, elektroapgādes, ārkārtas situāciju, drošības un IT infrastruktūras attīstībā, autotransporta, tehnikas un aprīkojuma nomaiņai, un citos projektos.

Vidējā termiņā ir noteikti šādi prioritārie investīciju projekti: pasažieru termināļa paplašināšanas 6. kārta, 4. perona pārbūve un vairāki ES fondu/ programmu finansēti projekti, kas aprakstīti turpmāk šajā nodaļā.

Izvērtējot ietekmi uz vietējiem iedzīvotājiem, pie pozitīvajiem aspektiem minama dinamiskas biznesa vides attīstība un ekonomiskās aktivitātes palielināšanās, ceļu infrastruktūras uzlabošana, savienojamība un nodarbinātības veicināšana, savukārt pie negatīviem aspektiem – troksnis un tā izplatība, un gaisu piesārņojošo vielu emisijas un gaisa kvalitātes izmaiņas un ietekme uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem.[23]

2024. gadā kopumā tika veiktas investīcijas 16 225 tūkst. EUR apmērā.

## Lidostas investīciju grupu pārskats

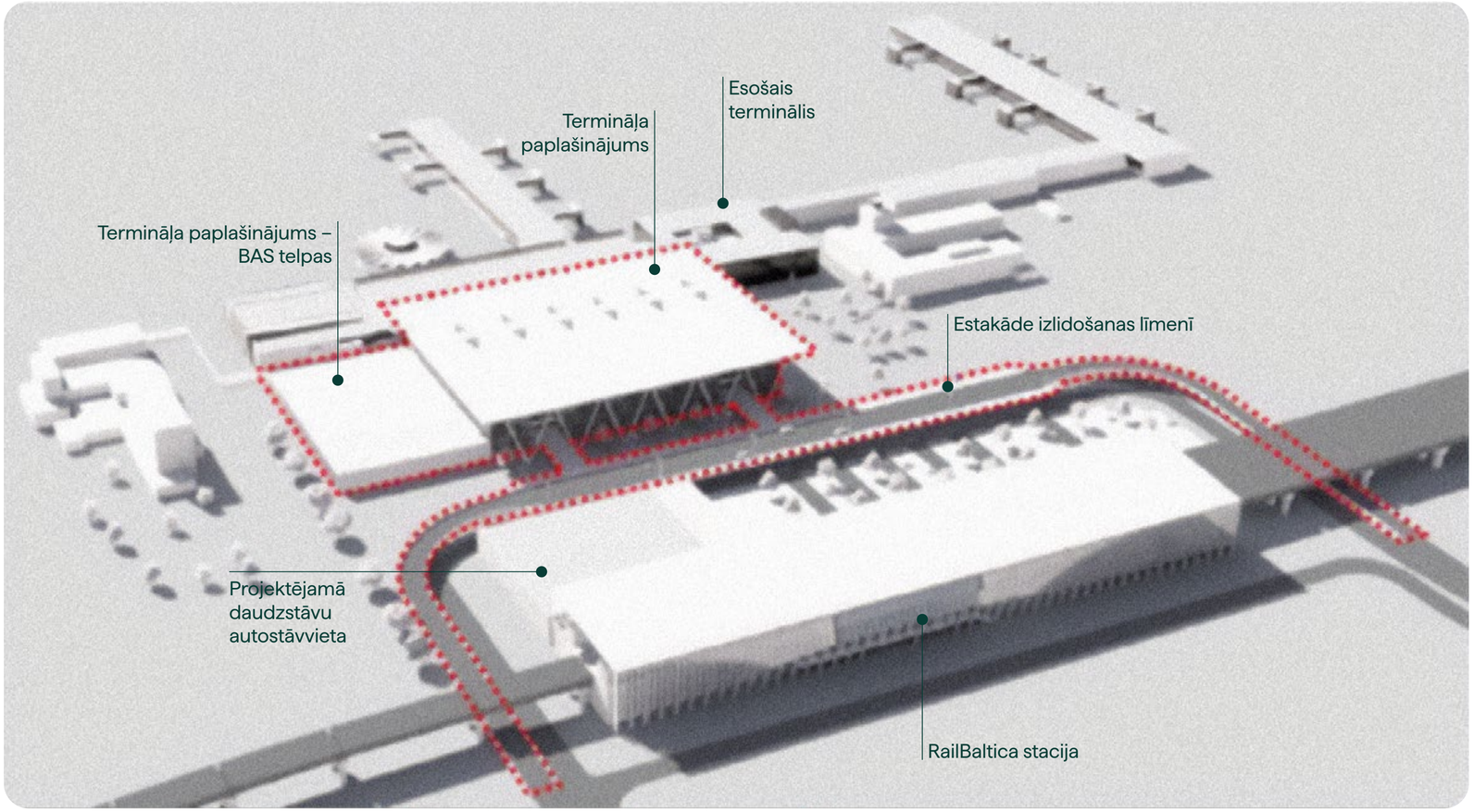
| Investīciju projektu grupas | Realizācija pārskata periodā (tūkst. EUR) |
|---|---|
| Lidostas teritorijas infrastruktūra | 3 303 |
| Pasažieru un gaisa kuģu apkalpošanas infrastruktūra | 1 330 |
| Ārkārtas situāciju, drošības un IT infrastruktūra | 963 |
| Elektroapgādes infrastruktūras attīstība | 3 917 |
| Lidlauka infrastruktūra | 571 |
| Autotransporta, tehnikas un perona aprīkojuma nomaiņa | 5 555 |
| Citi projekti | 586 |
| **Kopā** | **16 225** |

23 Avots: Vides pārraudzības valsts birojs. Pieejams: https://www.vpvb.gov.lv/lv/ietekmes-uz-vidi-novertejumu-projekti/starptautiskas-lidostas-riga-infrastrukturas-attistibas-projekti-lidz-2020gadam

# Pasažieru termināļa paplašināšana

Rīgas lidosta ir sākusi vērienīgu attīstības projektu, kurā plānots izbūvēt pasažieru termināļa paplašinājumu ar kapacitāti līdz 12 miljoniem pasažieru gadā. Paplašinātais lidostas terminālis būs savienots ar "Rail Baltica" dzelzceļa staciju, veidojot vienotu pasažieru apkalpošanas kompleksu.

Būvdarbu ietvaros paredzēts paplašināt pasažieru termināļa publisko daļu uz austrumiem no esošā termināļa kompleksa, kā arī esošā termināļa telpu pārbūvi, lai nodrošinātu esošā termināļa un jaunizbūvētā paplašinājuma apjoma savienošanu un funkcionēšanu. Projekta "Starptautiskās lidostas „Rīga" termināļa paplašināšanas 6. kārta" (turpmāk - 6. kārtas projekts) realizācija plānota desmit būvniecības kārtās ar mērķi nodrošināt optimālu būvniecības procesu, kā arī Rīgas lidostas esošā termināļa un piekļuves infrastruktūras darbību.



6. kārtas projekts ietver šādas infrastruktūras izbūvi un tās aprīkošanu ar nepieciešamajām iekārtām:

- lidostas pasažieru termināļa publiskās daļas, tajā skaitā reģistrācijas sektora, drošības kontroles, bagāžas saņemšanas un ielidošanas zāles paplašināšanu;
- termināļa paplašināšanu bagāžas apstrādes sistēmas telpām;
- esošā termināļa ēkas telpu pārbūvi trīs sektoros;
- ceļu un autostāvvietu risinājumus, tajā skaitā jaunu estakādi izlidošanas līmenī un daudzstāvu autostāvvietu;
- pazemes tuneli bagāžas piegādes savienojumam ar "Rail Baltica" stacijas ēku.

**Galvenie būvprojekta risinājumi**

Pasažieru termināļa paplašināšana ir iecerēta kā četru stāvu ēka esošā termināļa austrumu pusē, nodrošinot būtisku termināļa publiskās daļas paplašinājumu.

Jaunās ēkas konfigurācija:

1. līmenis: ielidojošo pasažieru zona ar nepieciešamajām telpām un bagāžas apstrādes sistēmas telpa;

2. līmenis: bagāžas apstrādes sistēmas telpa un palīgzona;

3. līmenis: pasažieru izlidošanas zona un ar to saistītās telpa;

4. līmenis: tehniskās telpas – paplašinājums.

2023. gadā tika saskaņots 6. kārtas projekta būvprojekts un tika izstrādāts būvprojekts minimālā sastāvā daudzstāvu autostāvvietas projektēšanai. 2024. un 2025. gadā tiek izstrādāts daudzstāvu autostāvvietas būvprojekts. 2024. gadā sākta un 2025. gadā turpinās kvalificēto pretendentu atlase būvdarbu un būvuzraudzības pakalpojumiem.

2025. gada vidū ir paredzēts noslēgt līgumus par būvdarbu un būvuzraudzības pakalpojumiem ar plānoto termināļa paplašinājuma izbūves termiņu līdz 2029. gadam.

Rīgas lidosta paredz 6.kārtas termināļa paplašinājuma projektēšanas un būvniecības procesā pielietot ilgtspējīgas būvniecības sistēmu BREEAM atbilstoši šīs sistēmas "Excellent" līmenim. Projekta kopējās izmaksas būs zināmas konkursa ietvaros, kas noslēgsies 2025. gada pirmajā pusgadā.



# eAir

Projekts “Elektroenerģijas apgādes un uzlādes infrastruktūras izveide Baltijas valstu lidostās Ziemeļjūras–Baltijas CNC/TEN-T koridorā pārejai uz videi draudzīgām operācijām” (eAir) Rīgas lidostā paredz:

- modernizēt elektrotīklu un pārbūvēt apakšstacijas – trīs 10 kV apakšstacijas aizvietot ar vienu jaunu apakšstaciju, pieslēgtu 20 kV elektrotīklam, tā samazinot elektroenerģijas zudumus gan sadales, gan transformācijas procesā. Būvdarbi pabeigti un objekts nodots ekspluatācijā 2024. gada jūnijā.
- izveidot elektrouzlādes infrastruktūru galvenajās transporta izvietošanas vietās. Būvdarbi pabeigti, notiek sistēmu regulācija un nodošana ekspluatācijā, ko paredzēt īstenot 2025. gada 1. ceturksnī.
- uzbūvēt saules paneļu parku ar kopējo ražošanas jaudu 245 833 kWh gadā. Būvdarbi īstenoti 2024. gada 3. ceturksnī.

eAir projektu līdzfinansē CINEA, un Rīgas lidostai piešķirtais finansējums ir 1,79 miljoni EUR. Atbilstoši noslēgtajam līgumam ar CINEA, Projekta īstenošanas termiņš  noteikts 2025. gada novembris.  Vairāk par projektu mājaslapā[24].

# Rīgas lidostas 4. perona pārbūve

Projekts “Starptautiskās lidostas “Rīga”” gaisa kuģu 4. perona pārbūve, lai nodrošinātu divējāda lietojuma TEN-T infrastruktūru civilajiem un militārajiem mērķiem” paredz:

- 4. perona cietā seguma pārbūvi vairāk kā 80 000 $m^2$ platībā, izbūvējot 10 dažādās konfigurācijās (ICAO A – E klase) izmantojamas lidaparātu stāvvietas, kas aprīkotas ar iebūvētām elektrības barošanas vietām;
- lai nodrošinātu 4. perona apgaismojumu un lidaparātu stāvvietu elektroapgādi, izbūvēt apakšstaciju ar diviem neatkarīgiem ievadiem;
- lidaparātu apkalpošanai nepieciešamā aprīkojuma uzglabāšanas zonas izbūve;
- izbūvēt lidlauka apgaismojuma sistēmu;
- izbūvēt ES Regulas 139/2014 prasībām atbilstošas lidlauka izgaismotās zīmes;
- pārbūvēt apgaismojuma mastus un prožektorus, lai nodrošinātu ES Regulai 139/2014 atbilstošu spilgtuma līmeni;
- pieslēgt lietus ūdens novadīšanas sistēmu pie esošās sistēmas.

Projektu līdzfinansē CINEA, ar ko 2024. gada 14. jūnijā tika parakstīts Granta līgums par projekta īstenošanu ar tā kopējo budžetu – līdz 39,4 miljoni EUR, paredzot CINEA līdzfinansējuma daļu 50 % apmērā. 2024. gada augustā uzsākta būvprojekta izstrāde, ko paredzēts īstenot līdz 2025. gada augustam. Būvdarbus paredzēts veikt līdz 2027. gada decembrim, kas ir projekta īstenošanas noteiktais termiņš no CINEA.  Vairāk par projektu Rīgas lidostas mājaslapā[25].

24 eAir projekta apraksts pieejams latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/eair-0 un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/eair
25 Rīgas lidostas 4. perona pārbūves projekta informācija pieejama tikai latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/rigas-lidostas-4-perona-parbuve

# Investīcijas inovācijās un pētniecībā

2024. gadā Rīgas lidosta īstenoja šādus ar IT infrastruktūru saistītus inovāciju projektus:

- ieviesa bagāžas piegādes laika monitoringa sistēmu;
- ieviesa P3 autostāvvietas brīvo vietu monitoringa sistēmu;
- uzsāka mājaslapas mākslīgā intelekta asistenta pilotprojektu;
- ieviesa mākslīgā intelekta risinājumu attālināto sapulču protokolēšanai;
- veica tirgus izpēti privātā 5G tīkla ieviešanai Rīgas lidostā. 2025. gada februārī notika pilotprojekts;
- veica tirgus izpēti gaisa kuģu apkalpošanas darbību fiksācijai ar datorredzi. Pilotprojekts plānots 2025. gada aprīlī .

Kopumā šajos projektos 2024. gadā investēti 48 530 EUR.

2024. gadā Rīgas lidosta turpināja darboties šādos pētniecības projektos:

- "Zemu emisiju gaisa kuģu tehnoloģiju un lidostas darbību integrācija un digitālā demonstrācija" (INDIGO). Dotācijas apmērs visā pētniecības projekta laikā (2023.-2026. gads) ir 57 962 EUR. Projektu finansē ES "Horizon Europe" programma. Plašāk par projekta INDIGO mērķi, Rīgas lidostas uzdevumiem un sadarbības partneriem var iepazīties Rīgas lidostas mājaslapā[26].
- "BSR HyAirport" par izpēti saistībā ar Baltijas jūras reģiona lidostās nepieciešamo infrastruktūru zaļā ūdeņraža izmantošanai lidaparātos un lidostas tehnikas darbināšanai. Rīgas lidostas projekta daļas kopējās izmaksas (2023. – 2026. gads) ir 418 988 EUR, no kurām 83 797 EUR – Rīgas lidostas līdzfinansējums. Projektu finansē ES "Interreg" programma. Plašāk ar projekta aktivitātēm var iepazīties Rīgas lidostas mājaslapā[27].

2023.-2024. mācību gada pirmajā pusgadā Rīgas lidosta bija industrijas partneris akadēmiskajai videi, iesaistoties Erasmus Mundus maģistra studiju programmā "Pakalpojumu dizaina stratēģijas un inovācijas". Projekta laikā starptautiskie studenti iejutās pakalpojumu dizaina speciālistu lomā, strādājot ar reāliem Rīgas lidostas darba uzdevumiem. Šādi studenti praktizēja akadēmiskās zināšanas un lidostas pakalpojumu izaicinājumu un inovāciju stimulēšanai pielietoja dizaina domāšanas principus un pakalpojumu dizaina metodes.










26 Informācija par INDIGO projektu pieejama latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/indigo un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/indigo
27 Informācija par BSR HyAirport projektu pieejama latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/bsr-hyairport un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/bsr-hyairport

# 02
# Korporatīvā pārvaldība



# Pārvaldības struktūra

## Valdes un padomes funkcijas un pienākumi

Rīgas lidostas vadības modelis ir veidots, piemērojot korporatīvās pārvaldības labo praksi. Stratēģiskā un operatīvā vadība ir nodalīta, lai nodrošinātu efektīvu pārvaldību, lēmumu pieņemšanu un mērķu sasniegšanu. Stratēģisko vadību īsteno valde, kurai saskaņā ar Komerclikumu noteikta solidāra atbildība, bet operatīvo vadību nodrošina departamentu direktori, kuriem noteikta individuāla atbildība. Valdes galvenais uzdevums ir nodrošināt uzņēmuma darbību, lai tas sasniegtu Stratēģijā noteiktos mērķus. Departamenti ir veidoti atbilstoši uzņēmuma noteiktajai pamatdarbībai un tās atbalstam nepieciešamajām funkcijām.

Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi[28] apraksta kapitālsabiedrību pārraudzību. Atbilstoši šiem noteikumiem kapitālsabiedrību lietas vada un pārzina valde. Padome kapitālsabiedrībās pārrauga kapitālsabiedrību un uzrauga valdes darbību akcionāru sapulču starplaikā.

Pārvaldības principi un kārtība ir nostiprināta Rīgas lidostas Korporatīvās pārvaldības politikā, kuru ir apstiprinājusi Rīgas lidostas padome. Par politikas ieviešanu Korporatīvās pārvaldības principi ir publicēti Rīgas lidostas mājaslapā[29].

Saskaņā ar Likumu un Rīgas lidostas statūtiem, kas ir spēkā no 2021. gada 14. jūnija, valdes un padomes locekļus ievēl uz pieciem gadiem. Visiem valdes locekļiem ir tiesības rīkoties Rīgas lidostas vārdā. Saskaņā ar valdes pilnvarojumu valdes priekšsēdētājs kopā ar atbildīgo valdes locekli – valdes priekšsēdētāja vai atbildīgā valdes locekļa prombūtnes laikā ar vēl vienu valdes locekli – ir pilnvaroti pārstāvēt Rīgas lidostu, nosakot tiesības slēgt jebkura veida darījumus, kā arī veikt ar komercdarbību saistītas darbības, tostarp korespondences, pretenziju un tamlīdzīgu dokumentu parakstīšanu. 2024. gadā Rīgas lidostas valde darbojās triju personu sastāvā – valdes priekšsēdētājs un divi valdes locekļi.

Valdes priekšsēdētājs (arī lidlauka atbildīgais vadītājs) ir atbildīgs par Lidlauka drošības un vadības departamenta, Drošības departamenta, Juridiskā departamenta, Personāla departamenta, Komunikācijas vienības, Kvalitātes un ilgtspējas departamenta, Pastāvīgās iepirkumu komisijas, valdes priekšsēdētāja palīga un risku pārvaldnieka darbību.

Valdes locekļi ir atbildīgi par Aviācijas pakalpojumu un biznesa attīstības departamenta, Mārketinga vienības, Finanšu departamenta, Virszemes apkalpošanas departamenta, Informācijas tehnoloģiju departamenta, Komerciālā departamenta, Infrastruktūras uzturēšanas un attīstības departamenta, Kiberdrošības vienības darbību. Iekšējā audita vienība administratīvi ir pakļauta valdei, bet funkcionāli - padomei.

## Akcionārs

Rīgas lidosta ir Latvijas Republikas valsts akciju sabiedrība, un tās valsts kapitāla daļu turētāja ir Satiksmes ministrija. Akcionāru sapulcē akcionāra intereses pārstāv Satiksmes ministrijas valsts sekretārs vai viņa pilnvarota cita ministrijas amatpersona. Akcionāra sapulces sasauc, ievērojot Likuma prasības un noteiktos termiņus. Akcionāra sapulces galvenie pienākumi ir:

- apstiprināt gada pārskatu un lemt par sabiedrības peļņas izlietošanu;
- ievēlēt un atsaukt padomes locekļus un revidentu, kā arī lemt par viņu atlīdzības apmēru;
- apstiprināt un grozīt sabiedrības statūtus, lemt par sabiedrības

28 Satiksmes ministrijas 2021. gada 27. septembra iekšējie noteikumi Nr. 01-02/31 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" (7. sadaļa)
29 Principi pieejami latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/politikas un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/policies

reorganizāciju;

- lemt par pamatkapitāla samazināšanu vai palielināšanu;
- pieņemt citus lēmumus par citiem Likumā minētajiem jautājumiem.

2024. gadā notika sešas akcionāra sapulces.

## Padome

Rīgas lidostas Padomes darbības organizēšanas principus un sadarbību ar uzņēmuma akcionāru nosaka Padomes reglaments. Padomes uzdevums ir pastāvīgi uzraudzīt, lai Rīgas lidostas pārvaldība notiktu saskaņā ar Likumu, Komerclikumu, citiem ārējiem normatīvajiem aktiem, Rīgas lidostas statūtiem, akcionāru sapulces lēmumiem un Rīgas lidostas darbības stratēģiju, kā arī apstiprināt Rīgas lidostas vidēja termiņa darbības stratēģiju un uzraudzīt tās īstenošanu, reizi pusgadā izskatot un apstiprinot atskaiti par Rīgas lidostas vidēja termiņa darbības stratēģijas ieviešanas rīcības plāna izpildi attiecīgajam periodam.

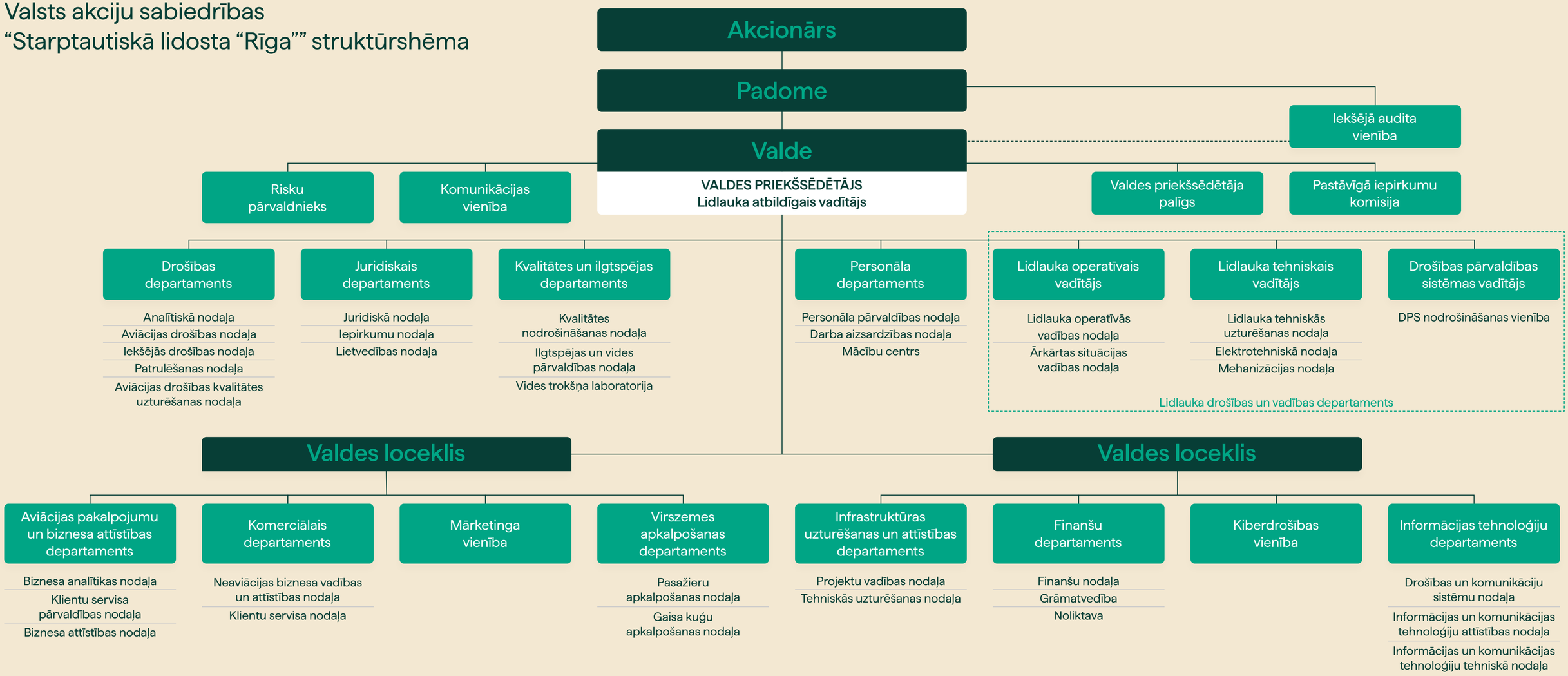
Padome uzrauga iekšējās kontroles un risku pārvaldības sistēmu darbību, pārskatot to atbilstību un efektivitāti, apstiprina būtiskākās politikas, kurās definēti Rīgas lidostas darbības principi attiecībā uz risku pārvaldību, interešu konflikta novēršanu, korupcijas apkarošanu, korporatīvo pārvaldību, ilgtspējīgu attīstību un citiem jautājumiem.

Saskaņā ar Padomes reglamentu, padome notur sēdes pēc vajadzības, bet ne retāk kā reizi ceturksnī. Kopumā 2024. gadā ir notikušas 23 Rīgas lidostas padomes sēdes, izskatot 112 darba kārtības jautājumus un pieņemot lēmumus.

Galvenie padomes pienākumi ir:

- ievēlēt un atsaukt valdes locekļus, uzraudzīt valdes darbību un noteikt valdes locekļu atalgojumu;
- izskatīt jautājumus, kas saistīti ar valdes locekļu amata savienošanu un interešu konflikta situācijām;
- uzraudzīt, lai uzņēmuma darbs noritētu saskaņā ar saistošajām likumdošanas prasībām, statūtiem un akcionāra lēmumiem, kā arī uzņēmuma Stratēģiju;
- apstiprināt Stratēģiju un uzraudzīt tās īstenošanu, apstiprinot ikgadējos Rīgas lidostas Stratēģijas ieviešanas rīcības plānus;
- apstiprināt uzņēmuma plānotos finansiālos rādītājus, kā arī apstiprināt ikgadējo budžetu un uzraudzīt tā izpildi;
- izskatīt kapitālsabiedrības gada pārskatu, valdes ziņojumu un valdes priekšlikumus par peļņas izlietošanu, sagatavot par tiem padomes ziņojumu un iesniegt tos akcionāru sapulcei;
- apstiprināt kapitālsabiedrības būtiskākās politikas, kurās definēti darbības principi attiecībā uz risku pārvaldību, interešu konflikta novēršanu, korupcijas apkarošanu, korporatīvo pārvaldību un citiem jautājumiem;
- uzraudzīt iekšējās kontroles un risku pārvaldības sistēmu darbību, pārskatīt to atbilstību un efektivitāti;
- izskatīt iekšējās audita daļas ziņojumus par iekšējā audita vai pārbaudes rezultātiem, kā arī nepieciešamības gadījumā uzdot veikt citus neplānotus auditus vai pārbaudes;
- veikt padomes darba ikgadējo pašvērtējumu.

# Valsts akciju sabiedrības “Starptautiskā lidosta “Rīga”” struktūrshēma



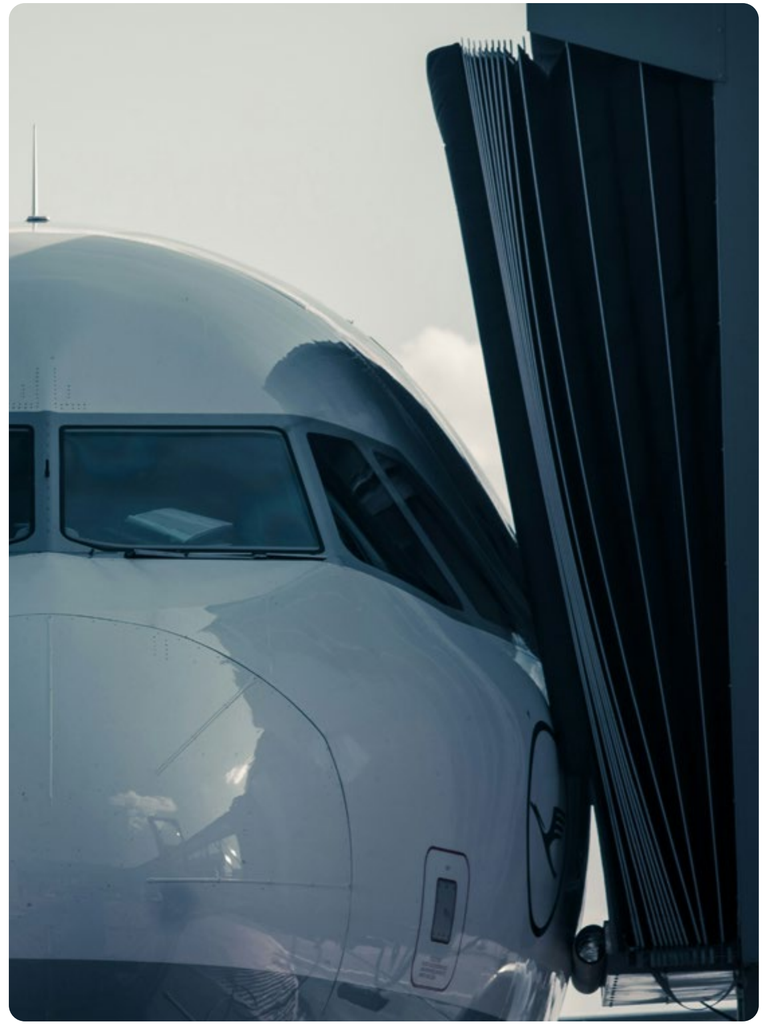
## Valde

Valdes darbības kārtību nosaka Valdes reglaments. Valde pieņem lēmumus visos Rīgas lidostas darbības jautājumos, izņemot jautājumus, kuros lēmumus saskaņā ar normatīvajiem aktiem un Rīgas lidostas statūtiem pieņem attiecīgi akcionārs vai akcionāru sapulce un/vai padome.

- Galvenie valdes pienākumi ir:
- organizēt un nodrošināt uzņēmuma darbību saskaņā ar normatīvajiem aktiem;
- izskatīt un apstiprināt darījumus, atbildēt par uzņēmuma saimniecisko darbību un normatīvajiem aktiem atbilstošu grāmatvedības uzskaiti;
- apstiprināt ikgadējo budžetu un investīciju plānu;
- apstiprināt uzņēmuma struktūru, štatus un darba samaksas un materiālās motivēšanas noteikumus, darba kārtības noteikumus un citus darbību regulējošus iekšējos normatīvos dokumentus, kurus saskaņā ar Valdes reglamentu neizdod valdes priekšsēdētājs vai valdes loceklis vienpersoniski;
- apstiprināt uzņēmuma sniegto pakalpojumu cenas (tarifus), kuri, saskaņā ar ārējiem normatīvajiem aktiem, nav noteikti citas valsts institūcijas kompetencē;
- kontrolēt darba koplīgumā paredzēto darba devēja un darbinieku pārstāvju saistību izpildi un darba tiesiskās attiecības reglamentējošo normatīvo aktu ievērošanu;
- sniegt rakstveida ziņojumu kārtējā gada beigās par savu darbību padomei un akcionāru sapulcei, atspoguļojot Rīgas lidostas komercdarbības rezultātus, saimniecisko stāvokli, rentabilitāti un apgrozījumu, apstākļus, kas var ietekmēt lidostas saimniecisko stāvokli, plānoto sabiedrības komercdarbības politiku nākamajā pārskata periodā, kā arī citu informāciju, kas var ietekmēt Rīgas lidostas darbību un valsts intereses;
- saskaņā ar Risku pārvaldības politiku, nodrošina Rīgas lidostas risku pārvaldības sistēmas galveno pamatelementu un procesa izveidošanu, uzturēšanu, uzraudzību un pilnveidošanu, tostarp regulāru, būtiskāko risku pārvērtēšanu. Apraksts par ietekmes, risku un iespēju pārvaldību pieejams sadaļā “Risku pārvaldības komiteja” un “Vadības loma pārvaldības ietekmes pārraudzībā”.

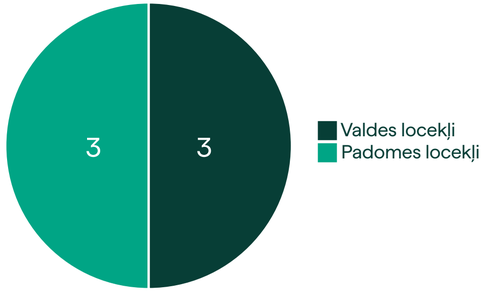
Valdes sēdes, ja netiek noteikts citādi, notiek divas reizes nedēļā. 2024. gadā notika 91 valdes sēde.

Valdes un padomes sastāvs skatāms zemāk. Rīgas lidostai nav tiesiska pamata iegūt un apstrādāt, un tā neapkopo informāciju par nepietiekami pārstāvētām sociālajām grupām un ieinteresēto personu pārstāvniecību valdes un padomes sastāvā.

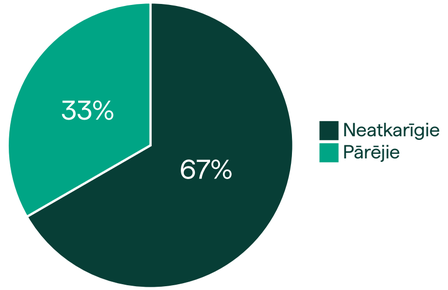


# Valdes un padomes sastāvs

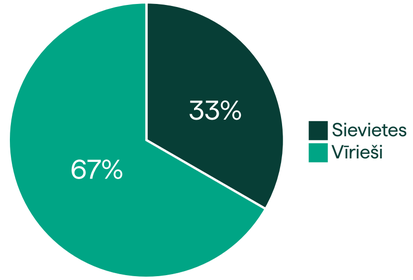
Valdes un padomes locekļu skaits līdz 23.05.2024.



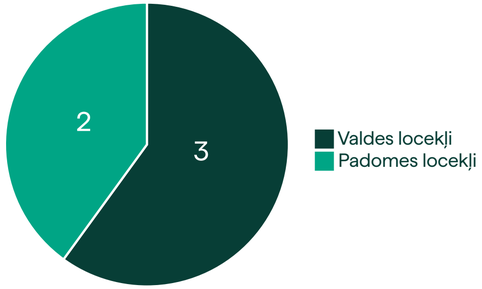

Neatkarīgo padomes locekļu īpastvars (%) līdz 23.05.2024.



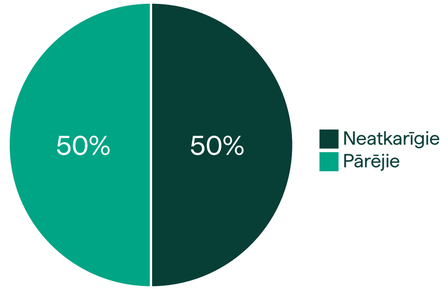

Valdes dzimumu dažādības attiecība (%)




Valdes un padomes locekļu skaits no 24.05.2024. (viena padomes locekļa amata vieta nav aizpildīta)




Neatkarīgo padomes locekļu īpastvars (%) no 24.05.2024. (viena padomes locekļa amata vieta nav aizpildīta)



# Ekonomikas, vides un sociālo lietu komitejas

2-9

## Valdes un padomes izveidotās komitejas

Ar Rīgas lidostas padomes un valdes lēmumiem ir izveidotas divas komitejas, kuras darbojās arī 2024. gadā - VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" pasažieru termiņa paplašināšanas 6.kārtas Projekta uzraudzības komiteja un VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" Biznesa parka attīstības projekta uzraudzības komiteja.

Informācija par šīm komitejām publicēta Rīgas lidostas mājaslapā[30].

## Termiņa attīstības uzraudzības komiteja

Komiteja izveidota, lai nodrošinātu paplašināšanās 6. kārtas projekta īstenošanu atbilstoši Rīgas lidostas mērķiem un veicinātu informācijas apmaiņu starp iesaistītajām lēmuma pieņemšanas pusēm. Komitejas pamatfunkcijas:

- pārraudzīt un izvērtēt projekta attīstības gaitu, novērtēt sasniegtos rezultātus un/ vai palīdzēt tos sasniegt;
- noteikt un apstiprināt projekta prioritātes;
- identificēt riskus;
- uzraudzīt projekta kvalitāti.
- 2024. gadā komiteja tikās piecas reizes un būtiskākie jautājumi bija par:
- iepirkumu dokumentācijas sagatavošanu un iepirkumu norisi;
- sadarbību ar finanšu institūcijām finansējuma piesaistē;
- projekta komandas izveidošanu un organizatoriskajiem jautājumiem;
- projekta tehnisko risinājumu revīziju, optimizācijas iespēju identifikāciju un būvniecības kontroltāmes aktualizēšanu;
- identificēto risku vadību.

Komitejas priekšsēdētājs: padomes priekšsēdētājs

Komitejas locekļi: Rīgas lidostas valde un padomes loceklis.

2024. gadā komitejā darbojās divas sievietes un trīs vīrieši. Komitejas locekļiem nav noteikts pilnvaru termiņš.

## Biznesa parka attīstības projekta uzraudzības komiteja

Lai nodrošinātu Biznesa parka attīstības projekta īstenošanu atbilstoši Rīgas lidostas mērķiem un veicinātu informācijas apmaiņu starp iesaistītajām lēmuma pieņemšanas pusēm, uzraudzības komitejai ir šādas pamatfunkcijas:

- pārraudzīt un izvērtēt projekta attīstības gaitu, novērtēt sasniegtos rezultātus un/vai palīdzēt tos sasniegt;
- noteikt un apstiprināt projekta prioritātes;
- identificēt un pārraudzīt riskus.

30 komiteju informācija pieejama latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/korporativa-parvaldiba un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/corporate-governance

2024. gadā komiteja tikās vienu reizi, lai apspriestu konkursa dialogā iesniegto pretendenta piedāvājumu.

Komitejas priekšsēdētājs: padomes priekšsēdētājs

Komitejas locekļi: Rīgas lidostas valdes un padomes locekļi, kā arī Komerciālā departamenta pārstāvji.

2024. gadā komitejā darbojās trīs sievietes un trīs vīrieši. Komitejas locekļiem nav noteikts pilnvaru termiņš.

## Citas komitejas un darba grupas

Rīgas lidostā darbojas divas komitejas, divas darba grupas un viena komisija, kuru pārraudzībā ir jautājumi, kas saistīti ar lēmumu pieņemšanu par ekonomikas, pārvaldības, vides un sociālajām tēmām.

## Ilgtspējas komiteja

Ilgtspējas komitejas darbības mērķis ir īstenot Rīgas lidostas ilgtspējas pasākumus atbilstoši Ilgtspējas stratēģijai, KSA vadlīnijām un Ilgtspējīgas attīstības politikai, kā arī koordinēt ar ilgtspējīgu attīstību saistītos jautājumus lidostā, lai nodrošinātu uzņēmuma ilgtspēju, ņemot vērā Rīgas lidostas vides, sociālo un ekonomisko ietekmi. Komitejas sastāvs ir noteikts Ilgtspējas komitejas nolikumā, ņemot vērā Ilgtspējas attīstības politikā definētās atbildības jomas.

Katrai no Ilgtspējas stratēģijas sadaļām var tikt izveidotas Ilgtspējas komitejas apakšgrupas, paplašinot iesaistīto speciālistu skaitu kāda konkrēta aspekta vadībai.

Komiteja tiekas reizi ceturksnī. 2024. gadā Ilgtspējas komiteja tikās sešas reizes un būtiskākie izskatāmie jautājumi bija saistīti ar:

- būtiskuma novērtējuma izstrādi, ietverot ietekmes risku un iespēju novērtējumu;
- Ilgtspējas stratēģijas īstenojamajām aktivitātēm 2024. gadā;
- Ilgtspējas indeksa un citu novērtējumu snieguma analīzi;
- rīcībpolitikām, kas skar ilgtspējas jautājumu pārvaldību.

Komitejas priekšsēdētāja: valdes priekšsēdētāja

Komitejas locekļi: struktūrvienību vadītāji vai vadošie darbinieki, kuru pārraudzībā ir kāds no ilgtspējas aspektiem. Kā ieinteresētā persona komitejā piedalās LV Lidostu darbinieku arodbiedrība tās valdes priekšsēdētāja personā, kas pārstāv darbinieku intereses.

2024. gadā Ilgtspējas komitejas pamatsastāvā darbojās 13 sievietes un trīs vīrieši. Komitejas locekļiem nav noteikts pilnvaru termiņš.

## Risku pārvaldības komiteja

Lidostas risku pārvaldības komiteja ir izveidota, lai uzraudzītu Rīgas lidostas risku pārvaldību. Komitejas sastāvs ir noteikts ar rīkojumu. Komiteja tiekas ne retāk kā reizi pusgadā. 2024. gadā komiteja tikās četras reizes un būtiskākie izskatāmie jautājumi bija par:

- ziņojuma par Rīgas lidostas risku pārvaldību izvērtēšanu;
- Rīgas lidostas risku mazinošo pasākumu plānu izvērtēšanu;
- pusgada pārskata par Rīgas lidostas risku kontroles (mazinošo) pasākumu ieviešanas progresu izvērtēšanu.

Šīs komitejas priekšsēdētājs – valdes priekšsēdētājs, bet tā vietnieks – valdes loceklis. Komitejas locekļi ir struktūrvienību vadītāji.

2024. gadā Risku pārvaldības komitejā darbojās sešas sievietes un četri vīrieši Komitejas locekļiem nav noteikts pilnvaru termiņš.

Lidostas risku pārvaldības komitejas, valdes un padomes atbildība un pienākumi risku, tai skaitā ilgtspējas risku pārvaldības jomā ir noteikti Risku pārvaldības politikā un rīkojumā “Par Lidostas risku pārvaldības komitejas izveidi un darba organizāciju”. Papildus Rīgas lidostas Padomes reglamentā noteikta padomes kompetence lidostas risku pārvaldības jomā.

## Energopārvaldības sistēmas darba grupa

Energopārvaldības sistēmas darba grupas mērķis ir īstenot Rīgas lidostā procesus, kas nepieciešami energopārvaldības sistēmas uzturēšanai un uzlabošanai, energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu un oglekļa dioksīda emisiju samazināšanas pasākumu plānošanai, veicināšanai un kontrolei. Darba grupas sastāvs ir noteikts ar rīkojumu.

Darba grupa tiekas vismaz reizi ceturksnī. 2024. gadā notika astoņas energopārvaldības darba grupas sanāksmes. Būtiskākie izskatāmie jautājumi bija saistīti ar:

- Net Zero 2035 ceļa kartes izstrādi;
- tehnisko risinājumu izvērtēšanu pilnīgai pārejai uz atjaunīgajiem energoresursiem;
- ceturkšņa un gada energoresursu patēriņu izvērtēšanu un turpmāk veicamo darbību noteikšanu energoefektivitātes uzlabošanai;
- energopatēriņa mazināšanas pasākumu trim gadiem noteikšanu;
- energopārvaldības risku reģistra izskatīšanu.

Darba grupas vadītājs ir valdes loceklis, vietnieks - energopārvaldības sistēmas vadītājs.

Darba grupas sastāvs: struktūrvienību vadītāji, kas ir atbildīgi par lidostas energoresursu izmantošanu un vides aizsardzību. Pēc nepieciešamības darba grupa var pieaicināt citus Rīgas lidostas darbiniekus piedalīties darbu izpildē, organizēšanā un pārraudzībā.

2024. gadā Energopārvaldības sistēmas darba grupas pamatsastāvā darbojās divas sievietes un pieci vīrieši. Darba grupas locekļiem nav noteikts pilnvaru termiņš.

## Vides trokšņa pārvaldības darba grupa

Vides trokšņa pārvaldības darba grupas mērķis ir izstrādāt un izvērtēt priekšlikumus gaisa kuģu trokšņa ietekmes mazināšanai un trokšņa pārvaldības uzlabošanai Rīgas lidostā, uzraudzīt Rīcības plāna trokšņa samazināšanai izpildi un veikt citus uzdevumus, kas saistīti ar Rīgas lidostu izmantojošo gaisa kuģu trokšņa ietekmi uz iedzīvotājiem mazināšanai.

Vides trokšņa pārvaldības darba grupa ir izveidota, ņemot vērā Vides pārraudzības valsts biroja 2015. gada 30. oktobra atzinuma par lidostas infrastruktūras attīstību projektu līdz 2020. gadam ietekmes uz vidi novērtējumu un Rīgas pilsētas domes 2016. gada 26. janvāra lēmuma Nr. 3403 20.2. punktā noteikto pienākumu izveidot pastāvīgu darba grupu lidostas trokšņa samazināšanas pasākumu un lidostas apkārtnes teritoriju attīstības plānošanas un apbūves nosacījumu izstrādei, plānošanai un īstenošanai. Darba grupas sastāvs ir noteikts Vides trokšņa pārvaldības darba grupas nolikumā.

Darba grupa tiekas ne retāk kā divas reizes gadā. 2024. gadā notika trīs darba grupas sanāksmes. Būtiskākie izskatāmie jautājumi bija saistīti ar:

- Rīgas lidostas Rīcības plāna trokšņa samazināšanai 2024. – 2028. gadam izstrādi un saskaņošanu;
- spēkā esošā Rīgas lidostas Rīcības plāna trokšņa samazināšanai izpildes gaitu;
- saņemtajām sūdzībām par troksni.

Darba grupas vadītājs: Rīgas lidostas vides trokšņa pārvaldības speciālists.

Darba grupas sastāvs (ieinteresēto personu pārstāvji): LGS, airBaltic, CAA, Satiksmes ministrija, VVD Lielrīgas reģionālā vides pārvalde, Veselības inspekcija, Rīgas valstspilsētas dome, Mārupes novada dome un Jūrmalas valstspilsētas dome.

2024. gadā darba grupas sastāvā darbojās septiņi vīrieši un piecas sievietes. Darba grupas locekļiem nav noteikts pilnvaru termiņš.

Darba grupas sastāvā ir izveidota Aviācijas nozares apakšgrupa, kas vērtē specifiskus ar gaisa kuģu lidojumu trajektorijām un procedūrām saistošus jautājumus un tiekas ne retāk, kā reizi ceturksnī.

## Pastāvīgā iespējamo pārkāpumu izskatīšanas komisija

Pastāvīgās iespējamo pārkāpumu izskatīšanas komisijas pienākums ir izskatīt saņemto informāciju par iespējamiem pārkāpumiem, kas saistīti ar:

- Ētikas kodeksā noteiktajiem iespējamiem profesionālās ētikas pamatprincipu pārkāpumiem, tai skaitā koruptīvām un krāpnieciskām darbībām;
- Trauksmes celšanas procedūrā noteiktajiem iespējamiem pārkāpumiem;
- Darba kārtības noteikumos un citos normatīvajos dokumentos noteiktajiem darbinieka tiesību un interešu aizsardzības iespējamiem pārkāpumiem un sniegt atzinumu Rīgas lidostas valdes priekšsēdētājai lēmuma pieņemšanai.

Komisija tiekas pēc attiecīga ziņojuma saņemšanas vai pēc nepieciešamības, pārskatot izveidoto ziņošanas sistēmu. 2024. gadā komisija tikās vienu reizi un pārskatīja ziņošanas rīkus attiecībā uz anonīmās ziņošanas nodrošināšanu.

Komisijas sastāvs ir noteikts ar rīkojumu.

Komisijas priekšsēdētājs: Iekšējās audita vienības vadītājs

Komisijas locekļi: struktūrvienību vadītāji un speciālists, kuru amatiem ir nepieciešamā kompetence un zināšanas personāla, juridiskajos un iekšējās kontroles sistēmas ieviešanas un uzraudzības jautājumos.

2024. gadā Pastāvīgās iespējamo pārkāpumu izskatīšanas komisijas pamatsastāvā darbojās trīs sievietes un divi vīrieši. Komisijas locekļiem nav noteikts pilnvaru termiņš.



# Padomes un valdes locekļu dzīves gājums, kompetences un darbības izvērtējums

2-9, 2-11, 2-17, 2-18

Pamatojoties uz Rīgas lidostai saistošajiem ārējiem normatīvajiem aktiem, padome katru gadu veic novērtējumu par valdes un padomes locekļu individuālo un kolektīvo kompetenci, zināšanām un pieredzi[31]. Izvērtējuma rezultātā nav notikušas izmaiņas valdes un padomes locekļu sastāvā.

Padome ir izvirzījusi gan ikgadējos kopējos mērķus, gan individuālos mērķus katram valdes loceklim. Tie ir balstīti uz kapitālsabiedrības ikgadējo budžetu un stratēģiskajiem finanšu un nefinanšu mērķiem, kā arī, ņemot vērā katra valdes locekļa atbildības jomu un kompetences, tiek noteikti ar padomes lēmumu. Valdes locekļi novērtēšanas perioda beigās ir veikuši izvirzīto mērķu sasniegšanas pašvērtējumu atbilstoši noteiktajiem sasniedzamajiem mērķiem un kompetencēm, ko reizi gadā pēc gada pārskata apstiprināšanas iesniedz izskatīšanai padomes sēdē un padome sniedz savu vērtējumu. Padome 2024. gadā ir izskatījusi, sniegusi savu novērtējumu un apstiprinājusi padomes vērtējumu par valdes locekļu pašvērtējumiem par sasniegtajiem mērķiem 2023. gadā. Par sasniegtajiem mērķiem 2024. gadā padome savu vērtējumu par valdes pašvērtējumu sniegs pēc 2024. gada pārskata apstiprināšanas.

Lai izvērtētu padomes darba efektivitāti, padome 2024. gadā ir veikusi padomes darba pašvērtējumu par 2023. gadu, kopumā secinot, ka padomes uzraudzības funkcija ir efektīva, esošais padomes sastāvs un padomes locekļu kompetences ir atbilstošas, lai efektīvi organizētu padomes darbu un veicinātu labas pārvaldības praksi. Informācija par veikto padomes pašvērtējumu un galvenie secinājumi par padomes pašvērtējuma rezultātiem tiek iesniegti izskatīšanai akcionāru sapulcē.

Padome atbilstoši Padomes reglamentam un Satiksmes ministrijas noteiktai kārtībai reizi pusgadā izskata Stratēģijas ieviešanas rīcības plāna izpildes rezultātus, kas ietver arī darbības Stratēģijā izvirzīto ilgtspējas mērķrādītāju sasniegšanai. Reizi gadā atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam Valsts kanceleja un Satiksmes ministrija izvērtē uzņēmuma darbības rezultātus (tajā skaitā stratēģijā noteikto finanšu un nefinanšu mērķu izpildi) un uzņēmums saņem novērtējumu.

Valdes locekļu darbības novērtējumos tiek izvirzīti sasniedzamie mērķrādītāji, kas saistīti ar Rīgas lidostas ietekmi uz klimata pārmaiņām un enerģētiku, piekļuvi pakalpojumiem, korporatīvo kultūru un pašu darbaspēku. Šo mērķrādītāju īpatsvars veido 15-26 % atkarībā no valdes locekļa atbildībā esošās jomas.

Darbības rezultātu novērtējums var tikt ņemts vērā, lai lemtu par valdes mēneša atlīdzības pārskatīšanu un prēmiju piešķiršanu valdes locekļiem.

Valdes un padomes zināšanas ilgtspējas kontekstā ir atspoguļotas tabulās zemāk.

31 Satiksmes ministrijas 2021. gada 27. septembra iekšējo noteikumu Nr. 01-02/31 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" 9. sadaļa "Valdes un padomes locekļu individuālo darbības rezultātu izvērtēšana" paredz, ka valdes locekļu darbības rezultātu izvērtēšanu un padomes pašvērtējumu veic, ievērojot Pārresoru koordinācijas centra 2020.gada 17.augusta vadlīnijas Nr.1.2-23/3/2 "Vadlīnijas valdes un padomes locekļu darbības rezultātu izvērtēšanai" un 2020.gada 17.augusta vadlīnijas Nr.1.2-23/3/1 "Vadlīnijas padomes darba ikgadējā pašvērtējuma veikšanai"

# Padome

| Juris Kanels<br>Padomes priekšsēdētājs<br>Amatā kopš 2016. gada 17. maija (atkārtoti apstiprināts no 2021. gada 17. maija)<br>Pilnvaru termiņš: pieci gadi | Elīna Salava<br>Padomes locekle<br>Amatā kopš 2021. gada 7. jūlija<br>Pilnvaru termiņš: pieci gadi | Eduards Toms<br>Padomes loceklis<br>Amatā līdz 2024. gada 23. maijam |
|---|---|---|
| Juris Kanels vairāk nekā 20 gadus vadošās pozīcijās ir darbojies transporta un aviācijas sektora uzņēmumos. Ir bijis valdes loceklis Rīgas lidostā, VAS "Latvijas gaisa satiksme", Ventspils brīvostā, valdes priekšsēdētājs SIA "ANS", VAS "Valsts informācijas tīkla aģentūra", padomes priekšsēdētāja vietnieks, AS "Rīgas jūras līnija".<br>Juris Kanels ir rektors un valdes loceklis Transporta un sakaru institūtā.<br>Padomes priekšsēdētājs neieņem citus amatus Rīgas lidostā. | Elīnai Salavai ir ievērojama pieredze uzņēmumu vadības, finanšu un pārvaldības procesos gan valsts, gan privātā sektorā. Kopš 2017. gada Elīna Salava ir valdes padomniece finanšu jautājumos un ilgtspējas direktore Attīstības finanšu institūcijā ALTUM, kā arī biotehnoloģiju jaunuzņēmuma RECOLO dibinātāja un valdes priekšsēdētāja. | Eduardam Tomam ir liela pieredze finanšu vadības jomā vairākos aviācijas nozares uzņēmumos, kā arī finanšu un administratīvās vadības jomā privātā sektora uzņēmumos. Eduards Toms ir bijis finanšu direktors, finanšu un kontroles nodaļas vecākais viceprezidents lidsabiedrībā "airBaltic". |
| **Izglītība** | | |
| • Zinātnes doktora grāds politikas zinātnes nozarē (Ph.D.sc.pol.),<br>• absolvēta Latvijas Universitātes Ekonomikas fakultāte rūpniecības plānošanas specialitātē.<br>• Juris Kanels ir pabeidzis vairākas starptautiskas aviācijas apmācības.<br>• Jura Kanela pilns dzīvesgājums pieejams Rīgas lidostas mājaslapā[3]. | • Latvijas Universitāte, bakalaura grāds biznesa vadībā un ACCA (Association of Chartered Certified Accountants) kvalifikācija, sertificēta GRI eksperte.<br>• Elīnas Salavas pilns dzīvesgājums pieejams Rīgas lidostas mājaslapā[4]. | • Latvijas Universitāte, bakalaura un maģistra grāds ekonomikas zinātnēs,<br>• Rīgas Ekonomikas augstskola EMBA grāds. |
| **Kompetences** | | |
| • izpratne un zināšanas par jomu, kurā kapitālsabiedrība darbojas,<br>• uzņēmumu un komandas vadība,<br>• iesaistīto pušu vadība. | • risku vadība,<br>• iekšējās kontroles sistēma,<br>• stratēģiju izstrāde un ieviešana,<br>• korporatīvā pārvaldība. | • finanses un audits,<br>• izpratne un zināšanas par jomu, kurā kapitālsabiedrība darbojas;<br>• iesaistīto pušu vadība. |
| **Galvenās ilgtspējas atbildības jomas** | | |
| | Padomes pārstāvniecība Rīgas lidostas Ilgtspējas komitejā | Padomes pārstāvniecība Rīgas lidostas Ilgtspējas komitejā |

3 dzīvesgājums pieejams latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/korporativa-parvaldiba un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/corporate-governance
4 dzīvesgājums pieejams latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/korporativa-parvaldiba un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/corporate-governance

# Valde

| Laila Odiņa<br>Valdes priekšsēdētāja<br>Amatā kopš 2021. gada 16.aprīļa | Normunds Feierbergs<br>Valdes loceklis<br>Amatā kopš 2016. gada 10. novembra (atkārtoti apstiprināts no 2021. gada 10. novembra) | Artūrs Saveļjevs<br>Valdes loceklis<br>Amatā kopš 2017. gada 12. septembra (atkārtoti apstiprināts no 2022. gada 12.septembra) |
|---|---|---|
| Laila Odiņa ir bijusi Rīgas lidostas padomes locekle, Transporta un sakaru institūta valdes locekle, "UTAir Airlines JSC" operatīvās vadības direktore, "Azerbaijan Airlines JSC" izpilddirektore, kā arī AS "Air Baltic Corporation" operatīvās vadības direktore. | Normunds Feierbergs ir bijis AS "Latvijas Krājbanka" Informācijas tehnoloģiju pārvaldes vadītājs, viceprezidents un AS "UniCredit Bank" Vispārējo bankas pakalpojumu pārvaldes vadītājs, pirmais viceprezidents, kā arī ieņēmis citus vadošus amatus dažādās kapitālsabiedrībās. | Artūrs Saveļjevs ir Krenfīldas universitātes un "Transporta un sakaru institūts" (TSI) vieslektors. Iepriekš bijis arī Starptautiskās Lidostu padomes Eiropā Komerciālā foruma priekšsēdētājs, Rīgas lidostas Komerciālā un Mārketinga departamentu direktors, kā arī TSI profesionālās maģistra programmas "Aviācijas vadība" direktors. |
| **Izglītība** | | |
| • City University London, Pg Air Transport Management<br>• Biznesa, mākslas un tehnoloģiju augstskola "RISEBA", uzņēmējdarbības vadība | • Latvijas Universitāte, maģistra grāds biznesa vadībā<br>• Latvijas Universitāte, bakalaura grāds datorzinībās | • Cranfield University - MSc in Airport Planning and Management<br>• Latvijas Universitāte, maģistra grāds ekonomikā (starptautiskā ekonomika)<br>• Rīgas Starptautiskā ekonomikas un biznesa administrācijas augstskola, profesionālais bakalaura grāds uzņēmējdarbības vadībā |
| **Galvenās ilgtspējas atbildības jomas** | | |
| Ilgtspējas stratēģija, Ilgtspējas komitejas vadība, ilgtspējas aspektu iekļaušana Stratēģijā, klimata pārmaiņu mazināšana, pārvaldība | Energopārvaldība, kiberdrošība, datu privātums, digitalizācija, ilgtspējīgas infrastruktūras attīstība | Attiecības ar ieinteresētajām personām, patērētāji un galalietotāji |
| **Uzņēmuma pārstāvība nozares un uzņēmējdarbības organizācijās** | | |
| • Starptautiskā Lidostu padome Eiropā<br>• Latvijas Aviācijas asociācija<br>• Biznesa ilgtspējas padome | • Latvijas Ūdeņraža alianse | • Starptautiskā Lidostu padome Eiropā<br>• Mārupes novada Uzņēmējdarbības konsultatīvā padome<br>• SM Loģistikas padome |

# Apmācības par ilgtspēju

Valdes un padomes līmenī tiek nodrošinātas regulāras apmācības saskaņā ar valdes un padomes mācību plāniem katram gadam.

## Padome

Padomes locekļiem, sākot pildīt pienākumus Rīgas lidostā, ir jāiziet:

- ievada apmācība (kopš 2025. gada), kurā ir visaptveroša informācija par uzņēmumu, kas ietver darbības principus, informāciju par korporatīvo kultūru un Ētikas kodeksu, vispārējo finanšu un juridisko stāvokli, informāciju par Rīgas lidostas būtiskajām vides, sociālajām un pārvaldības ilgtspējas jomām un to ietekmes vadīšanu.
- nozarei specifiskas apmācības.

Padomei pēc pieprasījuma tiek nodrošināta iespēja iepazīties ar visiem lidostas saistošajiem dokumentiem.

## Valde

**Rīgas lidostas valdes locekļu ilgtspējas apmācības 2024. gadā**

| | | |
|---|---|---|
| Laila Odiņa, valdes priekšsēdētāja | “Aviation Sustainability and Environmental Impact of Airports”<br>Ievads ūdeņraža problemātikā<br>BN novērtēšana – ietekmes būtiskums un finansiālais būtiskums | Ārējs pakalpojumu sniedzējs |
| | CSRD un ESRS ziņošanas prasības | Iekšējais resurss |
| Normunds Feierbergs, valdes loceklis | Ievads ūdeņraža problemātikā | Ārējs pakalpojumu sniedzējs |
| | CSRD un ESRS ziņošanas prasības | Iekšējais resurss |
| Artūrs Saveļjevs, valdes loceklis | Global Air Mobility Systems (ietverot ilgtspējas tematu)<br>Ievads ūdeņraža problemātikā<br>BN novērtēšana – ietekmes būtiskums un finansiālais būtiskums | Ārējs pakalpojumu sniedzējs |
| | CSRD un ESRS ziņošanas prasības | Iekšējais resurss |

# Valdes un padomes nominēšanas un atlases kārtība

2-10

Valdes un padomes nominēšanas un atlases kārtību nosaka Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums, uz tā pamata izdotie Ministru kabineta noteikumi[32], kā arī ieteikumi, kas ietverti Pārresoru koordinācijas centra izdotajās vadlīnijās.

Šī kārtība ir aprakstīta Rīgas lidostas Korporatīvās pārvaldības politikā, kas nosaka, ka veidojot valdes un padomes sastāvu, tiek:

- ievēroti dažādības un dzimumu līdztiesības principi;
- vismaz puse no padomes locekļiem ir neatkarīgi;
- tiek nodrošinātas nepieciešamās kompetences, lai lēmumu izvērtēšanā un pieņemšanā būtu pietiekami kritiska un neatkarīga attieksme.

Valdes un padomes locekļu nominēšanas process atbilst korporatīvās pārvaldības labās prakses principiem, nodrošinot atklātu, godīgu un profesionālu padomes un valdes locekļu atlasi. Ministru kabineta noteikumos ir noteikta Nominācijas komisijas izveidošanas kārtība, sastāvs un Nominācijas komisijas locekļiem izvirzāmās prasības. Nominācijas komisijā var tikt iekļauti arī neatkarīgi eksperti un novērotāji. Rīgas lidostas valdes un padomes locekļu atlase notiek, organizējot publisku kandidātu pieteikšanās procedūru, nominēšanas procesā papildus piesaistot personāla atlases konsultantu.

Likums paredz nosacījumus attiecībā uz padomes izveidošanu un padomes locekļu skaitu, prasībām padomes locekļa kandidātiem, valdes un padomes locekļa ievēlēšanu amatā un atsaukšanu.

Valdes un padomes sastāvs un apraksts pieejams sadaļā “Padomes un valdes locekļu dzīves gājums, kompetences un darbības izvērtējums”.




32 Ministru kabineta 04.02.2020. 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” un 07.01.2020. noteikumi Nr. 20 “Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātai publiskai personai”

# Valdes un padomes atalgojuma politika

2-19, 2-20, 2-21

Visi valdes un padomes locekļi saņem atalgojumu. Valdes un padomes locekļu atlīdzība noteikta saskaņā ar Likumu[33] un MK noteikumiem[34]. Saskaņā ar Korporatīvās pārvaldības konsultatīvās padomes 2020. gadā izstrādāto Korporatīvās pārvaldības kodeksu Rīgas lidosta izstrādāja Valdes un padomes atalgojuma politiku, kuras mērķis ir atspoguļot atbilstošus, pamatotus, konkurētspējīgus un caurskatāmus valdes un padomes locekļu atlīdzības noteikšanas un pārskatīšanas principus. Politiku saskaņoja padome un apstiprināja akcionārs.

Valdes priekšsēdētāja un valdes locekļa atlīdzību veido mēneša atlīdzība jeb atlīdzības fiksētā daļa, kā arī var tikt izmaksāta prēmija jeb atlīdzības mainīgā daļa.

Valdes locekļa mēneša atlīdzību nosaka uz visu valdes locekļa pilnvaru termiņu ar tiesībām to pārskatīt reizi gadā. MK noteikumi nosaka valdes locekļa mēneša atlīdzības maksimālo apmēru, ņemot vērā vidējo atlīdzību vadībai līdzīga lieluma (neto apgrozījums, bilances kopsumma, darbinieku skaits) kapitālsabiedrībās privātajā sektorā vai atsevišķos gadījumos – nozarē, kurā attiecīgā kapitālsabiedrība darbojas.

Valdes locekļa mēneša atlīdzības maksimālais apmērs nedrīkst pārsniegt CSP oficiālajā statistikas paziņojumā publicēto valstī strādājošo iepriekšējā gada mēneša vidējās darba samaksas apmēru, kas noapaļots pilnos EUR un kam piemērots koeficients desmit. Valdes loceklim var izmaksāt prēmiju reizi gadā pēc gada pārskata apstiprināšanas. Prēmija nedrīkst pārsniegt kapitālsabiedrības valdes locekļa divu mēnešu atlīdzības apmēru un tās apjomu nosaka, ņemot vērā pārskata gadā sasniegtos uzņēmuma darbības rezultātus, Stratēģijas izpildi, kapitālsabiedrības darbības rezultātus un valdes locekļa darbības rezultātus. Saskaņā ar Likumu valdes locekļa pilnvarojuma līgumā var pielīgt apdrošināšanu un atsaukšanas pabalstu. Atsaukšanas pabalstu var paredzēt tikai tad, ja valdes loceklis no amata atsaukts pirms pilnvaru termiņa beigām un ja atsaukšana nav saistīta ar pilnvaru pārkāpšanu, pienākumu neizpildi vai nepienācīgu izpildi, kā arī ar kaitējuma nodarīšanu sabiedrības interesēm. Ja valdes locekļa pilnvarojuma līgumā nav pielīgta apdrošināšana un atsaukšanas pabalsts, tos nepiešķir.

Padomes priekšsēdētāja un padomes locekļa mēneša atlīdzību veido tikai atlīdzības fiksētā daļa, jo padomes locekļiem prēmijas neizmaksā. Mēneša atlīdzību padomes locekļiem nosaka, ievērojot MK noteikumos paredzēto mēneša atlīdzības maksimālo apmēru, ņemot vērā vidējo atlīdzību vadībai līdzīga lieluma (neto apgrozījums, bilances kopsumma, darbinieku skaits) sabiedrībās privātajā sektorā vai atsevišķos gadījumos – nozarē, kurā attiecīgā sabiedrība darbojas.

33 Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums
34 MK 2020. gada 4. februāra noteikumiem Nr. 63 "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"

Padomes locekļa mēneša atlīdzības maksimālais apmērs nedrīkst pārsniegt CSP oficiālajā statistikas paziņojumā publicēto valstī strādājošo iepriekšējā gada mēneša vidējās darba samaksas apmēru, kas noapaļots pilnos EUR un kam piemērots koeficients trīs. Padomes loceklis nesaņem atsaukšanas pabalstu vai jebkāda cita veida kompensāciju, ja viņš tiek atsaukts no amata pirms termiņa beigām.

Valdes un padomes locekļu atlīdzību nosaka līdz 90 % apmērā attiecīgi no valdes un padomes priekšsēdētāja mēneša atlīdzības. Ja valdes loceklis kapitālsabiedrībā papildus pilda arī cita amata pienākumus, kopējais atlīdzības apmērs nemainās, saglabājot 90 %, atlīdzību par valdes locekļa pienākumu izpildi un atlīdzību par cita amata pienākumu izpildi sadalot proporcionāli.

Valdes un padomes locekļa mēneša atlīdzību nosaka, ņemot vērā Rīgas lidostas:

- vidēja termiņa vai ilgtermiņa stratēģijā definētos mērķus un sasniedzamos rezultātus;
- rīcībā esošos atlīdzības izmaksai pieejamos finanšu līdzekļus, pašu ieņēmumu īpatsvaru un publisko finanšu resursu īpatsvaru kapitālsabiedrības kopējos ieņēmumos.

Papildus augstāk minētajam, valdes un padomes locekļa mēneša atlīdzības apmēru nosaka pēc veicamo pienākumu apjoma, sarežģītības un pārvaldāmajiem riskiem ar būtisku ietekmi uz Rīgas lidostas darbību un atbildību.

Ar valdes un padomes locekļiem slēdz pilnvarojuma līgumu, un uz viņiem nav attiecināmi Darba koplīguma noteikumi.

### Valdes un padomes atlīdzība 2024. un 2023. gadā

| EUR | 2024. gadā | 2023. gadā |
|---|---|---|
| Valdes locekļu atlīdzība | 337 344 | 337 344 |
| Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas (darba devēja iemaksas) | 77 592 | 77 592 |
| Padomes locekļu atlīdzība | 81 527 | 101 203 |
| Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas (darba devēja iemaksas) | 18 211 | 22 855 |

Tabulā norādītā atlīdzība padomes un valdes locekļiem sastāv no pilnvarojuma līgumos noteiktās atlīdzības, kas ir fiksēta mēneša atlīdzība (bruto). Papildus labumi, piemaksas, prēmijas, atlīdzības mainīgā daļa u.c. komponentes, izņemot valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas darba devēja daļu, tabulā norādītajos periodos nav bijušas. Rīgas lidosta neveic iemaksas valdes un padomes locekļu pensiju fondos, valdes un padomes locekļi 2024. gadā nav saņēmušu darba uzsākšanas bonusus, kā arī 2024. gadā nav bijušas iepriekš saņemtās kompensācijas atmaksas Rīgas lidostai, kuras valdes vai padomes loceklim būtu bijis jāveic, ja netiek izpildīti noteikti nodarbinātības nosacījumi vai mērķi.

Informācija par Rīgas lidostas padomes un valdes atalgojumu ir publiski pieejama Rīgas lidostas mājaslapā[35], kā arī valdes un padomes locekļu valsts amatpersonas deklarācijās, kas tiek publicētas VID mājaslapā[36].

Attiecību starp ikgadējo kopējo atlīdzību uzņēmuma visaugstāk atalgotajai personai pret vidējo gada kopējo atlīdzību visiem darbiniekiem (izņemot visaugstāk apmaksāto personu) un procentuālo gada kopējās atlīdzības pieauguma attiecību organizācijas visaugstāk atalgotajai personai pret vidējo procentuālo pieaugumu gada kopējam atalgojumam visiem darbiniekiem (izņemot visaugstāk apmaksāto personu) Rīgas lidosta nefinanšu ziņojumā neatklās informāciju par darbinieku atalgojumu - saskaņā ar Komercnoslēpuma sarakstu, informācija par amatalgu apmēriem nav publiskojama. Rīgas lidostas atalgojums ir konkurētspējīgs un taisnīgi piešķirts, ko apliecina ārējo ekspertu veiktie vērtējumi. Par darbinieku atalgojuma politiku lasīt sadaļā “Darbinieki”.

35 Informācija par Valdes un padomes atalgojuma politiku pieejama latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/korporativa-parvaldiba un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/corporate-governance
36 deklarācijas pieejamas https://www6.vid.gov.lv/VAD

# Vadības loma pārvaldības ietekmes pārraudzībā

2-12, 2-13

Rīgas lidostā ir izstrādāta un uzņēmuma padomes sēdē apstiprināta Korporatīvās pārvaldības politika, kuras mērķis ir noteikt principus, saskaņā ar kuriem lidosta īsteno labu korporatīvo pārvaldību. Korporatīvās pārvaldības politika ir izstrādāta, vadoties no "Latvijas Korporatīvās pārvaldības kodeksā, Labas korporatīvās pārvaldības ieteikumi uzņēmumiem Latvijā"[37] ietvertajiem principiem, kuri ir publicēti Rīgas lidostas mājaslapā[38]. Valde, padome un darbinieki ievēro Korporatīvās pārvaldības politiku un ar to saistītos normatīvos aktus, kā arī ir atbildīgi par tajos noteikto prasību ieviešanu.

Atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma prasībām Rīgas lidosta ik gadu sagatavo korporatīvās pārvaldības paziņojumu. Ziņojums tiek sagatavots, izvērtējot kapitālsabiedrības atbilstību Korporatīvās pārvaldības kodeksam. Par Korporatīvās pārvaldības kodeksā ietverto principu izpildi 2024. gadā sniegta informācija 2024. gada Korporatīvās pārvaldības paziņojumā, ko apstiprina valde kopā ar Gada pārskatu. Ziņojums pieejams Rīgas lidostas mājaslapā[39]. Par korporatīvo pārvaldību sk. arī sadaļā "Korporatīvā pārvaldība".

Pamatojoties uz LV MK apstiprināto vispārējo stratēģisko mērķi, Rīgas lidostas Stratēģija nosaka uzņēmuma misiju, vīziju un stratēģiskos mērķus, kas izriet no Lidostas darījumdarbības modeļa un ietekmes. Stratēģisko mērķu sasniegšanai ir noteikti galvenie darbības rādītāji, kā arī citi finanšu un nefinanšu, tai skaitā ar ilgtspējas sniegumu saistītie rādītāji. Augstākā pārvaldes institūcija, kura atbild par Rīgas lidostas Stratēģijas, stratēģisko mērķu, misijas, vīzijas, vērtību izstrādi ir valde kopā ar struktūrvienībām. valde izvirza un apstiprina mērķus, kas ir saistīti ar ilgtspējīgu attīstību.  Valde apstiprina politikas un rīcībpolitikas, kuras izstrādā un pēc nepieciešamības aktualizē Rīgas lidostas struktūrvienības atbilstoši to kompetencei.

Stratēģiju un būtiskās politikas saskaņā ar Korporatīvās pārvaldības kodeksu apstiprina padome, kas arī regulāri pārskata Stratēģijas rīcības ieviešanas plāna izpildi.

Rīgas lidostas ietekmes tiek vadītas, balstoties uz tabulā uzskaitītajiem dokumentiem, procesiem un atbildībām. Nosakot, kādi ietekmes veidi iekļaujami šajos procesos, tiek ņemti vērā Rīgas lidostas ilgtspējas risku analīzes rezultāti, regulējuma prasības, informācija, kas iegūta no ārējām ieinteresētajām personām, piemēram, sūdzības un priekšlikumi, arodbiedrības sniegtā informācija, pārrunas ar lidostas lietotājiem, un citiem informācijas avotiem. Iegūto informāciju apstrādā atbildīgo struktūrvienību darbinieki un pēc nepieciešamības ziņo valdei, kura pieņem atbilstošus lēmumus. Tāpat valde pieņem atbilstošus lēmumus, ja ziņojot par mērķrādītāju izpildi, ietekmes pārraudzībai tiek konstatētas novirzes no šo rādītāju izpildes.

37 https://www.tm.gov.lv/lv/korporativas-parvaldibas-kodekss
38 Principi pieejami https://www.riga-airport.com/lv/politikas
39 Korporatīvās pārvaldības paziņojums iekļauts gada pārskatā, kas pieejams latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/gada-parskati un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/annual-report

# Lai uzņēmuma vadība pārraudzītu procesus, kuros tiek uzraudzītas ilgtspējas jomas, un pieņemtu nepieciešamos lēmumus, noteikta šāda ietekmes pārraudzība

| Dokuments | Vadītā ietekme | Atbildīgie | Vadības loma (t.sk. sadarbība ar IP) | Ziņu sniegšanas kārtība un mērķrādītāju noteikšana | Ziņošanas biežums |
|---|---|---|---|---|---|
| **Stratēģiskie dokumenti** | | | | | |
| Stratēģija, Stratēģijas ieviešanas rīcības plāns (SIRP) un galvenie darbības rādītāji (KPI) | Visas identificētās ietekmes | Lidostas valde, kuru pārrauga lidostas padome un akcionārs | Stratēģiju un SIRP izstrādā valde, apstiprina padome un saskaņo akcionārs. Stratēģija tiek gatavota atbilstoši akcionāra gaidu vēstulei. | Par Stratēģijas un SIRP izpildi valde ziņo padomei un akcionāram, kas vērtē, vai nav iestājušies kādi riski, vai radušās jaunas iespējas Stratēģijas īstenošanā.<br>Valde katru gadu apstiprina konkrētā gadā sasniedzamos KPI Stratēģijas mērķu sasniegšanai un izstrādā Stratēģijas ieviešanas rīcības plānu konkrētam gadam. | Divas reizes gadā |
| Ilgtspējas stratēģija | Visas identificētās ietekmes | Ilgtspējas komiteja, kuru vada valdes priekšsēdētāja | Ilgtspējas stratēģiju apstiprina valde un padome. Ilgtspējas stratēģijas izstrādē iesaistīti darbinieku pārstāvji, kas sniedza priekšlikumus stratēģijas rīcības plānam attiecībā uz darbinieku iesaisti. Par ilgtspējas stratēģijas mērķu izpildi ar Nefinanšu paziņojuma palīdzību tiek informētas ieinteresētās personas. Stratēģijas izstādē ņemti vērā būtiskuma novērtējuma procesā saņemtie komentāri. | Ilgtspējas stratēģijas gada izpilde tiek ziņota valdei.<br>Ilgtspējas stratēģijas pusgada atskaite tiek ziņota Ilgtspējas komitejai. | Reizi gadā |
| Struktūrvienību darbības plāni | Visas identificētās ietekmes | Departamentu direktori, kurus pārrauga atbildīgie valdes locekļi | Struktūrvienību darbības plānus atbilstoši Stratēģijas mērķiem un rezultatīvajiem rādītājiem izstrādā departamenta direktori un apstiprina atbildīgie valdes locekļi. | Struktūrvienības mērķrādītāji ir ikgadējo darbības plānu sastāvdaļa.<br>Par darbības plānu izpildi, darbību riskiem un iespējām departamentu direktori ziņo atbildīgajam valdes loceklim. | Divas reizes gadā |
| **Vide** | | | | | |
| Net Zero 2035 ceļa karte | Ietekme uz klimata pārmaiņām | Energopārvaldības sistēmas darba grupa | Net Zero ceļa karti apstiprina valde, izstrādē sniedzot priekšlikumus un izskatot potenciālos risinājumus $CO_2$ emisiju mazināšanai iesaistīti darbinieki, kuri ir atbildīgi par energoresursu pārvaldību | Net Zero ceļa kartes rezultatīvie rādītāji tiek ziņoti valdei | Reizi gadā |
| CO2 emisiju pārvaldības plāns 2023.-2025. gadam | Ietekme uz klimata pārmaiņām | Energopārvaldības sistēmas darba grupa | Plānu apstiprina valde, izstrādē sniedzot priekšlikumus un izskatot potenciālos risinājumus $CO_2$ emisiju mazināšanai iesaistīti darbinieki, kuri ir atbildīgi par energoresursu pārvaldību | Plāna rezultatīvie rādītāji tiek ziņoti valdei | Reizi gadā |

| Dokuments | Vadītā ietekme | Atbildīgie | Vadības loma (t.sk. sadarbība ar IP) | Ziņu sniegšanas kārtība un mērķrādītāju noteikšana | Ziņošanas biežums |
|---|---|---|---|---|---|
| **Vide** | | | | | |
| Ieinteresēto personu iesaistes plāns emisiju mazināšanai | Ietekme uz klimata pārmaiņām | Ilgtspējas komiteja | Plānu apstiprina valde, izstrādē tiek iesaistīti departamentu darbinieki, kuru pienākumos ietilpst komunikācija ar ieinteresētajām personām | Plāna izpildes statuss tiek ziņots valdei vienu reizi gadā | Reizi gadā |
| Atkritumu apsaimniekošanas plāns 2022.-2027. gadam | Atkritumu apsaimniekošana | Lidostas valde, kuru pārrauga lidostas padome | Plānu apstiprina valde, plāna izstrādē sniedzot priekšlikumus un izskatot potenciālos risinājumus atkritumu pārvaldībai iesaistīti darbinieki no struktūrvienībām, kas saistītas ar atkritumu radīšanu vai apsaimniekošanu | Plāna izpildes statuss tiek ziņots valdei | Reizi gadā |
| Vides un energopārvaldības programma atbilstoši ISO 14001:2018 un ISO 50001:2018 prasībām | Ietekme uz klimata pārmaiņām, enerģijas patēriņš, trokšņa piesārņojums, ūdens apsaimniekošana un notekūdeņu pārvaldība, bioloģiskā daudzveidība, atkritumu apsaimniekošana | Lidostas valde, kuru pārrauga lidostas padome | Plānu apstiprina valde, plāna izstrādē tiek iesaistīti atbildīgie darbinieki no struktūrvienībām, kas sniedz priekšlikumus aktivitātēm, lai sasniegtu programmas mērķus | Plāna izpildes statuss tiek ziņots valdei vienu reizi pusgadā | Reizi pusgadā.<br>Tiek ziņots kopā ar integrētās vadības sistēmas izvērtējumu |
| **Sociālā joma** | | | | | |
| Rīcības plāns trokšņa samazināšanai | | Vides trokšņa pārvaldības darba grupa | Rīcības plānu trokšņa samazināšanai apstiprina valde, tā izstrādē ir iesaistīta Vides trokšņa pārvaldības darba grupa, kuras sastāvā ir IP pārstāvji. Pirms plāna apstiprināšanas valdē notiek sabiedrības informēšana un informēšanas rezultātā sniegtie priekšlikumi tiek iekļauti Rīcības plānā trokšņa samazināšanai. | Plāna izpildes statuss tiek ziņots valdei | Reizi gadā |
| Darba vides iekšējās uzraudzības plāns atbilstoši ISO 45001:2018 prasībām | | PD DAN, Struktūrvienību vadītāji | Plānu apstiprina valde, plāna izstrādē tiek iesaistīti nodaļu vadītāji, darbinieku pārstāvji (arodbiedrība, uzticības personas) | Plāna izpildes statuss tiek ziņots valdei | Reizi pusgadā |
| **Ekonomiskā joma** | | | | | |
| Investīcijas un citi nozīmīgi darījumi | | Departamentu direktori | Investīciju projektus virs 15 000 EUR apstiprina Projektu vadības komitejā.<br>Nozīmīgie darījumi tiek apstiprināti valdē.<br>Investīcijas, kas pārsniedz 150 000 EUR, apstiprina padome. | Ziņošana par investīcijām un citiem nozīmīgiem darījumiem notiek valdē un padomes komitejās pēc nepieciešamības | Pēc nepieciešamības |

| Dokuments | Vadītā ietekme | Atbildīgie | Vadības loma (t.sk. sadarbība ar IP) | Ziņu sniegšanas kārtība un mērķrādītāju noteikšana | Ziņošanas biežums |
|---|---|---|---|---|---|
| **Pārvaldība** | | | | | |
| Informācijas drošības sistēmas izvērtējums atbilstoši ISO 27001:2022 prasībām | | IT drošības komisija | Vadības pārskata ziņojumu apstiprina atbildīgais valdes loceklis. | Vadības pārskata ziņojums tiek iesniegts IT drošības komisijai | Reizi gadā |
| Piegādātāju pienācīgas rūpības novērtējums (plašāk sk. sadaļā "Piegādātāji") | | Juridiskais departaments | Piegādātāju pienācīgas rūpības novērtējuma rezultāti tiek prezentēti Ilgtspējas komitejā, iepazīstinot valdes priekšsēdētāju ar aktuālo izvērtējumu, rezultāti tiek integrēti nefinanšu paziņojumā un ar to iepazīstas valde.<br>Rīgas lidosta iesaistījusi dažus Latvijas būtiskos piegādātājus procedūras testēšanā, balstoties uz atsauksmēm attiecībā uz piegādātāju anketu, tas tika ņemts vērā, izstrādājot Lidostas piegādātāju novērtēšanas un pārbaudes procedūru | Piegādātāju pienācīgas rūpības novērtējuma notiek atbilstoši Lidostas piegādātāju novērtēšanas un pārbaudes procedūrai, identificējot un aptaujājot būtiskos piegādātājus un nosakot katra būtiskā piegādātāja ilgtspējas riska līmeni. | Tiek ziņots kopā ar integrētās vadības sistēmas izvērtējumu |
| Prioritāro risku pārskats | | Lidostas risku pārvaldības komiteja | Divi valdes locekļi iesaistīti Rīgas lidostas risku pārvaldības komitejas darbībā, tostarp risku pārvaldības uzraudzībā | Ziņojumu par Rīgas lidostas risku pārvaldību izskata un izvērtē Risku pārvaldības komiteja, valde un padome.<br>Pusgada pārskatu par prioritāro risku kontroles (mazinošo) pasākumu ieviešanas progresu izskata un izvērtē Rīgas lidostas Risku pārvaldības komiteja un tas tiek iesniegts valdei informācijai un lēmumu pieņemšanai. | Reizi gadā (valdei)<br>Reizi pusgadā (padomei) |

# Atbildības deleģēšana par ietekmes pārvaldību

2-13, 2-14

Rīgas lidostas korporatīvās pārvaldības principi ir aprakstīti Korporatīvās pārvaldības politikā[40]. Padomes uzdevumi un valdes funkcijas noteiktas Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā (107. un 118. pants), kā arī padomes kompetence un uzdevumi aprakstīti Padomes reglamentā (1.1., 1.2. punkts), savukārt valdes kompetence aprakstīta Valdes reglamentā (2. punkts).

Par ilgtspējas sniegumu un ilgtspējas procesu pārvaldību Rīgas lidostā ir atbildīga uzņēmuma valde. Valde ilgtspējas kā jebkuras citas darījumdarbības jomas pārraudzību un darbību kontroli īsteno saskaņā ar Valdes reglamentu un Ilgtspējas politiku. Rīgas lidostas valde iesaistās Ilgtspējas stratēģijas izstrādē, kas ietver prioritāšu un mērķu noteikšanu, apstiprina Ilgtspējas stratēģiju un uzrauga tās izpildi, piešķir resursus ilgtspējas iniciatīvām.

Rīgas lidostā ilgtspējas jautājumus koordinē Ilgtspējas un vides pārvaldības nodaļas vadītājs, kas atrodas KID. Strukturāli KID ir tiešā valdes priekšsēdētājas pakļautībā. Katras struktūrvienības pārziņā ir kādas ar ilgtspējas aspektiem saistītas aktivitātes, kuru koordinēšanu nodrošina KID. Tāpat KID ir atbildīgs par Ilgtspējas stratēģijas izstrādi un ieviešanu, kā arī par Nefinanšu paziņojuma sagatavošanu. Departamenta tiešā pārraudzībā ir vides, energopārvaldības un vides trokšņa jautājumi.

Uzņēmumā kopš 2019. gada darbojas Ilgtspējas komiteja, kuras darbība un augstākās vadības iesaiste ir aprakstīta sadaļā "Ilgtspējas komiteja". Lai nodrošinātu energopārvaldības sistēmas uzturēšanu atbilstoši ISO 5001 standarta prasībām, Rīgas lidostā darbojas Energopārvaldības sistēmas darba grupa. Par tās darbību un augstākās vadības iesaisti lasīt sadaļā "Energopārvaldības sistēmas darba grupa".

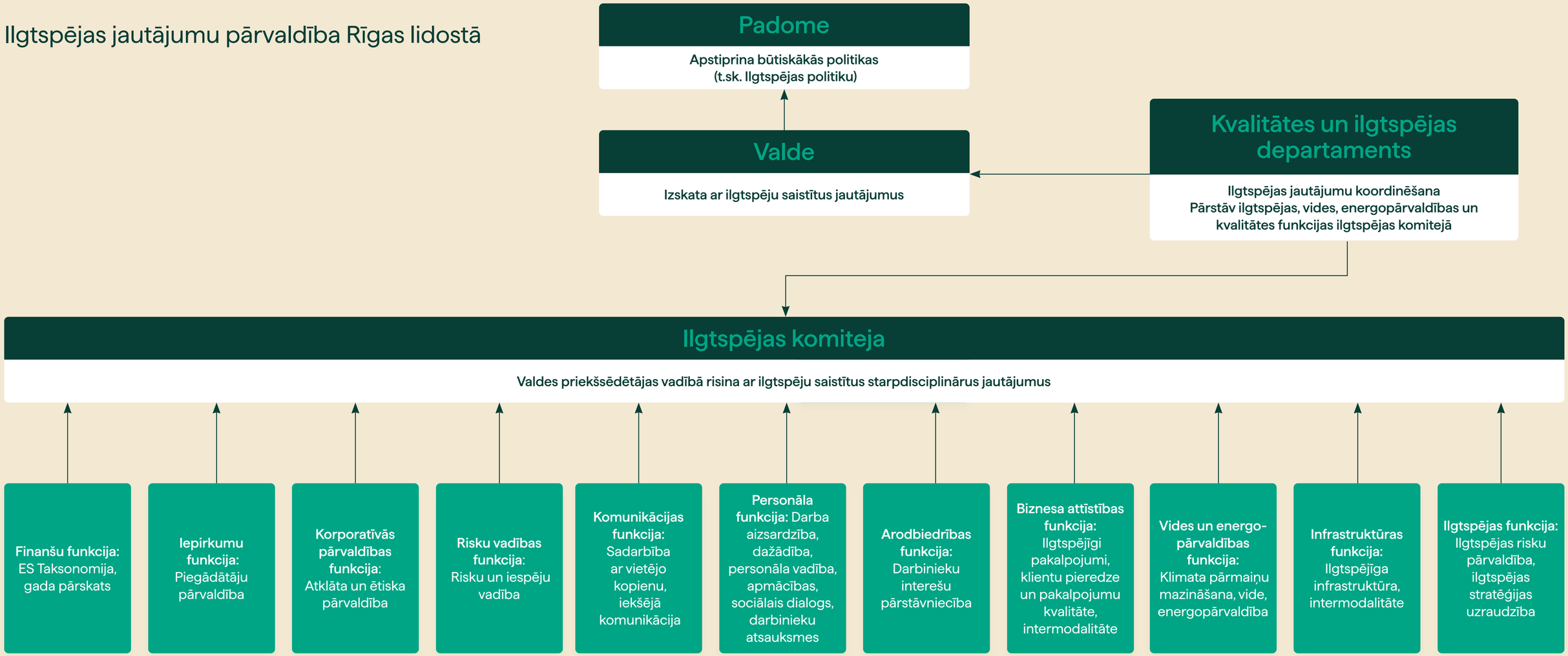
Struktūrvienību vadītāju un citu lidostas atbildīgo darbinieku ziņošanas process augstākajai vadībai ilgtspējas jautājumos ir aprakstīts sadaļā "Vadības loma pārvaldības ietekmes pārraudzībā".

Rīgas lidostas valde un padome kā iekšējā ieinteresētā persona ir iesaistīta uzņēmuma būtiskuma aspektu noteikšanā. Valde un padome par Rīgas lidostas būtiskajiem aspektiem sniedz savu viedokli ieinteresēto personu aptaujā. Valdes priekšsēdētaja un valdes loceklis, kā arī padomes priekšsēdētājs un padomes locekle piedalās ieinteresēto personu darbseminārā, kas tiek organizēts būtisko aspektu noteikšanai. Valdes priekšsēdētaja ir Ilgtspējas komitejas vadītāja un Ilgtspējas komitejas darba kārtībā ir būtiskuma matricas izstrāde un aktualizēšana, kā arī robežsliekšņu un atklājamo indikatoru noteikšana būtiskajiem ilgtspējas tematiem. Rīgas lidostas valdes priekšsēdētaja sagatavo ilgtspējīgas attīstības stratēģijas paziņojumu, kas kā priekšvārds ir iekļauts šī Nefinanšu paziņojuma ievaddaļā. Par būtisko jomu noteikšanas procesu var lasīt sadaļā "Būtiskākās ilgtspējas un atbildības tēmas", savukārt par valdes un padomes lomu Nefinanšu paziņojuma apstiprināšanā lasīt sadaļā "Informācija par uzņēmumu un Nefinanšu paziņojumu".

Ilgtspējas jomas politiku un rīcībpolitiku apraksts atbilstoši būtiskajiem ilgtspējas tematiem pieejams sadaļā "Būtiskākās atbildīgas uzņēmējdarbības politikas un rīcībpolitikas".

40 Korporatīvās pārvaldības politika pieejama https://www.riga-airport.com/lv/politikas

# Ilgtspējas jautājumu pārvaldība Rīgas lidostā



# Būtiskākās atbildīgas uzņēmējdarbības politikas un rīcībpolitikas

2-23, 2-24

## Rīgas lidosta ir izstrādājusi šādas būtiskākās politikas

| Politika | Politikas mērķis | Politikas integrācija | CT aspekts | IP iesaiste | Tvērums | Apmācības |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ilgtspējas politika | Noteikt vienotu ilgtspējas pārvaldības pieeju Rīgas lidostā. | Lidostas valde, īstenojot pienācīgu rūpību attiecībā uz ilgtspēju, ņem vērā politikā noteiktās identificētās būtiskuma novērtējuma jomas un tās piemēro lēmumu pieņemšanā. | X | X | Pašu darbības | Pamatprincipi attiecībā uz vidi ietverti Vides un energopārvaldības sistēmas apmācībās. |
| Vides un energopārvaldības politika | Novērst vai samazināt lidostas darbības rezultātā radīto nelabvēlīgo ietekmi uz gaisa kvalitāti, augsni, virszemes un pazemes ūdeņiem un kontrolēt trokšņa piesārņojumu, rūpēties par bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu un dabas resursu racionālu izmantošanu. | Politikas pamatnosacījumi ir ieviesti visos Rīgas lidostas procesos caur integrēto vadības sistēmu.<br><br>Piesardzības principa piemērošana attiecībā uz vides pārvaldību izriet no Vides aizsardzības likuma. | X | | Pašu darbības, biznesa attiecības | Vides un energopārvaldības sistēmas apmācības |
| Korporatīvās sociālās atbildības un sabiedrības investīciju politika | Politika nosaka uzņēmuma korporatīvās sociālās atbildības un sabiedrības investīciju politikas jomas. | Politikas uzstādījumi un pamatprincipi tiek ieviesti Ilgtspējas stratēģijas aktivitāšu plāna, sadarbības memoranda ar Mārupes novadu aktivitāšu plāna, kā arī Komunikācijas vienības darbības plāna ietvaros. | | | Pašu darbības | Nav |
| Personāla politika, kas ietver Atalgojuma politikas principus (1. pielikums) | Sekmēt stratēģisko mērķu sasniegšanu un uzdevumu izpildi, nodrošinot lidostu ar profesionāliem, motivētiem, uz rezultātu orientētiem un lojāliem darbiniekiem. Noteiktas darba samaksas pamatnostādnes. | Politikas integrācija aprakstīta sadaļā “Darbinieki”. | X | X | Pašu darbības | Ievada apmācības |
| Ētikas kodekss | Veicināt lidostas darbinieku godprātīgu, atbildīgu un likumīgu darbību uzņēmuma un sabiedrības interesēs un vairot sabiedrības uzticību Rīgas lidostai. | Ētikas kodeksa nosacījumi ir ieviesti visos Rīgas lidostas procesos, ietverot atsauci vairākās procedūrās. | X | | Pašu darbības, biznesa attiecības | Ētikas kodeksa apmācības |

| Politika | Politikas mērķis | Politikas integrācija | CT aspekts | IP iesaiste | Tvērums | Apmācības |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Drošības politika | Drošības politika sevī ietver augstākās vadības apņemšanos izpildīt lidostas darbībai noteiktās prasības un nepārtraukti pilnveidot ar drošību saistītās nianses. Drošības politikas īstenošana vairākos pamatprincipos ir cieši saistīta ar darba aizsardzību. | Drošības politika ir dokumentēta un tās aktuālā redakcija ir ietverta DPS rokasgrāmatā, kas ir Lidlauka ekspluatācijas instrukcijas pielikums. Drošības politika izvietota arī lidostas struktūrvienību darba telpās. Lidostas darbiniekiem Drošības politika ir elektroniski pieejama intranetā, bet citiem lidlauka pakalpojumu sniedzējiem pieejama Rīgas lidostas mājaslapā (sadaļa "Partneru portāls" ar autorizētu piekļuvi). Lidostas struktūrvienību vadītāji ir atbildīgi par savu darbinieku informēšanu un lidostas Drošības politikas skaidrošanu. | X | | Pašu darbības, biznesa attiecības | Aviodrošības apmācības<br>Drošības pārvaldības sistēmas apmācības<br>Drošums lidlaukā apmācības<br>Civilās aizsardzības un krīzes situāciju apmācības |
| Risku pārvaldības politika | Noteikt vienotus galvenos risku pārvaldības procesa mērķus, posmus, risku pārvaldības sistēmas galvenos pamatelementus, principus, risku veidus, kā arī risku pārvaldības procesā iesaistīto dalībnieku pienākumus un atbildību. | Vairāk lasīt sadaļā "Risku novērtēšana un risku vadība". | | | Pašu darbības | Lidostas risku pārvaldības apmācības |
| Korporatīvās pārvaldības politika | Noteikt principus, saskaņā ar kuriem tiek īstenota laba korporatīvā pārvaldība. | Vairāk lasīt sadaļā "Korporatīvā pārvaldība". | | | Pašu darbības | Ievada apmācības |
| Kvalitātes politika | Īstenot lidostas misiju, ilgtspējīgas attīstības un stratēģisko mērķu sasniegšanu, lai nodrošinātu gaisa kuģu un to pasažieru drošu un ērtu apkalpošanu plānotajā laikā un sasniegtu pēc iespējas augstāku visu ieinteresēto personu apmierinātību ar lidostas sniegtajiem pakalpojumiem. | Lai kvalitātes vadības sistēma sasniegtu iecerētos rezultātus, tiek veicināta visu līmeņu darbinieku izpratne, kā arī iesaistīšanās uzņēmuma kvalitātes vadības sistēmas uzturēšanā, veicot efektīvu procesu sakārtošanu un nodrošinot nepieciešamos resursus. | X | | Pašu darbības | Ievada apmācības |
| Korupcijas un interešu konflikta novēršanas politika | Noteikt vienotas vadlīnijas un principus korupcijas novēršanai un reālā, šķietamā un potenciālā interešu konflikta savlaicīgai un pārredzamai identificēšanai, novēršanai un pārvaldīšanai, lai nepieļautu darbinieku pienākumu un pilnvaru īstenošanu interešu konflikta situācijā Rīgas lidostā, kā arī korupcijas un interešu konflikta novēršanā iesaistīto dalībnieku pienākumus un atbildību. | Sk. sadaļā "Interešu konflikta novēršana". | X | | Pašu darbības | Ētikas kodekss<br>Interešu konfliktu un korupcijas novēršanas apmācības |

| Politika | Politikas mērķis | Politikas integrācija | CT aspekts | IP iesaiste | Tvērums | Apmācības |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Privātuma politika | Sniegt fiziskajai personai informāciju par to, kādam nolūkam Rīgas lidosta iegūst personas datus, informāciju par datu apjomiem un datu apstrādes termiņiem, par datu aizsardzību, kā arī informēt datu subjektu par tā tiesībām un pienākumiem atbilstoši VDA regulai. Personas datu apstrādes politika ir Privātuma politikas sastāvdaļa. | Sk. sadaļā "Datu aizsardzība" | X | | Pašu darbības | Personas datu aizsardzības apmācības<br>Kiberdrošības apmācības |
| Darba aizsardzības politika | Izveidot un uzturēt drošu un veselībai mazāk kaitīgu darba vidi, kā arī novērst vai līdz minimumam samazināt darba vides kaitīgos riska faktorus. | Politikas pamatnosacījumi ir ieviesti visos Rīgas lidostas procesos, ietverot atsauci Darba aizsardzības rokasgrāmatā. | X | X | Pašu darbības, biznesa attiecības | Ievadapmācība darba aizsardzībā<br>Instruktāža ugunsdrošībā<br>Darba aizsardzības instruktāža darba vietā biroja darbiniekiem<br>Apmācības darba aizsardzības jautājumos struktūrvienību vadītājiem un instruētājiem<br>Darbuzņēmējiem politika ir pieejama Rīgas lidostas mājaslapā (sadaļā "Partneru portāls" ar autorizētu piekļuvi). |
| Darba vides politika | Sekmēt vienlīdzīgu, drošu, veselīgu, efektivitāti veicinošu un pievilcīgu darba vidi. | Politikas pamatnosacījumi ir ieviesti visos Rīgas lidostas procesos, ietverot atsauci Darba aizsardzības rokasgrāmatā. | X | X | Pašu darbības | Informācija par darba vides politiku ir iekļauta darba aizsardzības apmācību saturā. Sk. augstāk "Darba aizsardzības politika". |
| Valdes un padomes atalgojuma politika | Īstenot labas korporatīvās pārvaldes principus. | Vairāk lasīt sadaļā "Valdes un padomes atalgojuma politika" | | | Pašu darbības | Neattiecas. |

Visas uzņēmuma politikas ir apstiprinātas uzņēmuma valdē. Papildus Likums nosaka, ka padomes uzdevums ir apstiprināt būtiskākās politikas, kurās definēti kapitālsabiedrības darbības principi attiecībā uz risku pārvaldību, interešu konflikta novēršanu, korupcijas apkarošanu, korporatīvo pārvaldību un citiem jautājumiem.

Darbiniekiem tās ir pieejamas Rīgas lidostas intranetā. Politikām stājoties spēkā, darbinieki apliecina, ka ar tām ir iepazinušies. Lidostas mājaslapas sadaļā "Politikas"[41] norādītās politikas, Mārketinga principi un Informācijas atklāšanas principi ir pieejami publiski.

Plašāk par rīcībpolitikām un mērķrādītājiem būtisko ilgtspējas tematu pārvaldībai lasīt zemāk un tematiskajās sadaļās.

41 Rīgas lidostas politikas pieejamas latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/politikas un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/policies

# Rīcībpolitiku ilgtspējas aspektu pārvaldībai pārskats

| Būtiskais temats | Nosaukums | Mērķis, IRO | Uzraudzības process | Tvērums | Īstenošanas augstākais līmenis | Trešo personu standarti/ iniciatīvas | IP interešu ņemšana vērā | Pieejamība |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Visi | Ilgtspējas stratēģija | Stratēģijā izvirzīti 10 mērķi uzņēmuma ietekmes uz ilgtspēju pārvaldībai.<br>Stratēģijas īstenošanas riski galvenokārt saistīti ar klimata pārmaiņu un pārvaldības aspektiem. | Stratēģijas uzraudzību kontrolē valde | Visas ieinteresētās personas | Nodaļas vadītājs | ANO Ilgtspējīgas attīstības mērķi | Stratēģijas izstrādē un atjaunošanā iesaistīti darbinieku interešu pārstāvji – arodbiedrība un uzticības personas. | Darbiniekiem pieejama iekštīklā.<br>Ārējām ieinteresētajām personām kopsavilkums pieejams mājaslapā[42]. |
| Ietekme uz klimatu, energoefektivitāte<br>Piekļuve zaļajai mobilitātei<br>Ūdens apsaimniekošana<br>Zaļā transformācija<br>Bioloģiskās daudzveidības aizsardzība | Net Zero 2035 ceļa karte | Sasniegt emisiju nulles līmeni lidostas tiešajās emisijās 2035. gadā. Ceļa kartes īstenošanā galvenie riski saistīti ar finansējuma un tehnoloģiju pieejamību. Net Zero 2035 ceļa kartes izstrāde un ieviešana mazina pasažieru, NVO un investoru aizspriedumus par lidostu darbību kā klimatam nedraudzīgu nozari. | Net Zero 2035 ceļa kartē iekļauto mērķu izpildi kontrolē Energopārvaldības darba grupa, izpildes rezultāti vienu reizi gadā tiek ziņoti valdei | Lidostas darbinieki | Nodaļas vadītājs | ANO Ilgtspējīgas attīstības mērķi | Net Zero 2035 ceļa karte prezentēta darbiniekiem tikšanās ar valdi laikā, ieinteresētās personas iepazīstinātas darbsemināra laikā. | Darbiniekiem pieejama iekštīklā. Ārējām ieinteresētajām personām ceļa karte pieejama Starptautiskās lidostu padomes ACI mājaslapā[43] un kopsavilkums lidostas mājaslapā[44]. |
| | $CO_2$ emisiju pārvaldības plāns | $CO_{2e}$ emisiju samazināšana līdz 2025. gadam. Plāna īstenošanā galvenie riski saistīti ar finansējuma un tehnoloģiju pieejamību. Plāna izstrāde un ieviešana mazina pasažieru, NVO un investoru aizspriedumus par lidostu darbību kā klimatam nedraudzīgu nozari. | Izpildes rezultāti vienu reizi gadā tiek ziņoti valdei | Lidostas darbinieki | Nodaļas vadītājs | Airport Carbon Accreditation programmas vadlīnijas | n/a | Darbiniekiem pieejama iekštīklā. |
| | Vides un energopārvaldības programma | Izvirzīti 10 mērķi vides un energopārvaldības jomās. Plāna īstenošanā galvenie riski saistīti ar finansējuma pieejamību. Plāna ieviešanas galvenās iespējas ir saistītas ar patstāvīgu vides stāvokļa uzlabošanos, lai nodrošinātu cilvēku pamattiesības dzīvot labvēlīgā vidē. | Izpildes rezultāti divas reizes gadā tiek ziņoti valdei | Visas ieinteresētās personas | Nodaļas vadītājs | ISO 14001 un ISO 5001 standarti | n/a | Darbiniekiem pieejama iekštīklā |
| | Ieinteresēto personu iesaistes plāns | Organizēt sadarbību ar Rīgas lidostas ieinteresētajām personām, plānojot darbības un pienākumus, lai uzlabotu energoefektivitāti un mazinātu Rīgas lidostas $CO_2$ emisijas. | Izpildes rezultāti vienu reizi gadā tiek ziņoti Ilgtspējas komitejā | Visas ieinteresētās personas | Nodaļas vadītājs | Izstrādes principi ir pārņemti no Klimata rīcības pārredzamības iniciatīvas (The Initiative for Climate Action Transparency) izstrādātajām IP līdzdalības vadlīnijām "The Stakeholder Participation Guidance" | Ieinteresētās personas iepazīstinātas darbsemināra laikā, atbildīgie darbinieki par plānā iekļauto aktivitāšu īstenošanu tiek iepazīstināti caur iekštīklu. | Darbiniekiem pieejama iekštīklā |

42 Ilgtspējas stratēģijas kopsavilkums latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/ilgtspejas-strategija-2022-2030 un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/sustainability-strategy-2022-2030
43 ACI Europe, 2025. Repository of Airports' Net Zero Carbon Roadmaps https://www.aci-europe.org/netzero/repository-of-roadmaps
44 Net Zero 2035 ceļa kartes kopsavilkums pieejams latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/jaunumi/rigas-lidosta-apnemas-co2e-misiju-nulles-limeni-sasniegt-lidz-2035-gadam un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/news/riga-airport-undertakes-reach-zero-co2e-emissions-2035

| Būtiskais temats | Nosaukums | Mērķis, IRO | Uzraudzības process | Tvērums | Īstenošanas augstākais līmenis | Trešo personu standarti/ iniciatīvas | IP interešu ņemšana vērā | Pieejamība |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nomnieku un pasažieru iesaiste vides jautājumos | Atkritumu apsaimniekošanas plāns | Noteikt atkritumu apsaimniekošanas pamatnostādnes, sasniedzamos mērķus un īstenojamās aktivitātes mērķu sasniegšanai. | Izpildes rezultāti vienu reizi gadā tiek ziņoti valdei | Visas ieinteresētās personas | Nodaļas vadītājs | n/a | Atbildīgie darbinieki par plānā iekļauto aktivitāšu īstenošanu tiek iepazīstināti caur iekštīklu. | Darbiniekiem pieejama iekštīklā |
| Darbinieku drošība, veselība, labsajūta<br>Darbinieku kompetenču attīstība | Darba vides iekšējās uzraudzības plāns 2024. gadam | Nodrošināt sistemātisku un nepārtrauktu darba vides iekšējo uzraudzību gan darba aizsardzības, gan labbūtības jomās, lai identificētu, novērtētu un novērstu veselībai kaitīgos darba vides riskus, veicinot drošu, veselībai mazāk kaitīgu un normatīvajām prasībām atbilstošu darba vidi. | Izpildes rezultāti divas reizes gadā tiek ziņoti valdei. Struktūrvienību vadītāji ar atskaiti tiek iepazīstināti caur iekštīklu. | Lidostas darbinieki | Nodaļas vadītājs | ISO 45001 | n/a | Darbiniekiem pieejama iekštīklā |
| Darbinieku kompetenču attīstība | Mācību centra stratēģija | Nodrošināt vidēja termiņa redzējumu MC attīstībai līdz 2027. gadam, kas ir pamats mērķtiecīgai aktivitāšu un resursu plānošanai, rezultatīvai uz izaugsmi orientētai profesionālās apmācību struktūrvienības darbībai. | Personāla departamenta darbības plāna atskaite | Lidostas darbinieki | Departamenta direktors | n/a | n/a | Darbiniekiem pieejama iekštīklā |
| Troksnis un gaisa piesārņojums | Rīcības plāns trokšņa samazināšanai | Mazināt trokšņa robežlielumu pārsniegumu skarto iedzīvotāju skaitu, kā arī mazināt trokšņa ietekmi uz iedzīvotājiem, kas nav pakļauti trokšņa robežlielumu pārsniegumiem, kur tas ir praktiski iespējams. | Izpildes rezultāti vienu reizi gadā tiek ziņoti valdei, izpildes rezultāti tiek ziņoti Lidostas vides trokšņa pārvaldības darba grupas sanāksmēs, kas noris vismaz divas reizes gadā. | Skartās kopienas, valsts iestādes, aviosabiedrības, gaisa satiksmes kontrolieri. | Vides trokšņa pārvaldības speciālists | n/a | Skartās kopienas noskaidrošana pirms rīcības plāna izstrādes (trokšņa stratēģiskās kartes prezentācijas), ietekmes pušu pārstāvju iesaistīšana rīcības plāna sagatavošanā (Lidostas vides trokšņa pārvaldības darba grupa). Skartās kopienas pirms apstiprināšanas. | Darbiniekiem pieejams iekštīklā.<br>Ārējām ieinteresētajām personām pieejams mājaslapā[45]. |
| Pasažieru un klientu drošība<br>Pieejamība visiem | Klientu servisa stratēģija | Radīt, uzturēt un pilnveidot pozitīvu klientu pieredzi, nodrošinot profesionālu klientu servisu un efektīvus, augstas kvalitātes pakalpojumus. | Atskaite par Rīcības plānā Klientu servisa stratēģijas īstenošanai ietverto uzdevumu izpildi vienu reizi gadā tiek sniegta valdei, izpildes rezultāti vienu reizi ceturksnī tiek ziņoti Klientu pieredzes pārraudzības komitejā. | Klientu servisa nodrošināšanā iesaistītie lidostas un ārējo organizāciju darbinieki. | Klientu pieredzes pārvaldības nodaļas vadītājs | ACI Klientu pieredzes akreditācijas vadlīnijas; ACI “Guidelines for Passenger Services at European Airports” | Klientu viedokļa noskaidrošana pirms rīcības plāna izstrādes sadarbībā ar iesaistītajām struktūrvienībām. | Darbiniekiem pieejams iekštīklā. Ārējiem sadarbības partneriem mājaslapas slēgtajā sadaļā.<br>Kopsavilkums pieejams lidostas mājaslapā[46]. |
| | Rīgas lidostas Aviācijas drošības programma | Noteikt drošības politiku un kopīgus civilās aviācijas drošības uzturēšanas pamatstandartus, lai nepieļautu nelikumīgu iejaukšanos civilās aviācijas darbībā. | Civilās aviācijas aģentūra, Eiropas Komisija | Organizāciju darbinieki, kas darbojas lidostas teritorijā | Departamenta direktors | ICAO standarti, Eiropas Komisijas regulas, Latvijas Republikas normatīvie akti. | Tiek ņemts vērā, ja kontrolējošās iestādes konstatē nepilnības vai trūkumus inspekcijās, auditos. | Darbiniekiem pieejams iekštīklā.<br>Ārējām ieinteresētajām personām pieejams mājaslapas slēgtajā sadaļā. |

45 Rīcības plāns pieejams tikai latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/vides-troksnis

46 Klientu servisa stratēģijas kopsavilkums pieejams latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/klientu-serviss un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/customer-care

| Būtiskais temats | Nosaukums | Mērķis, IRO | Uzraudzības process | Tvērums | Īstenošanas augstākais līmenis | Trešo personu standarti/ iniciatīvas | IP interešu ņemšana vērā | Pieejamība |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Godīga un ētiska pārvaldība, korupcijas novēršana<br>Ilgtspējīgi iepirkumi | Biznesa ētikas kodekss | Noteikt vienotus sadarbības pamatprincipus un standartus, veicinot godīgu komercpraksi, cilvēktiesību, darba tiesību un biznesa ētikas principu ievērošanu Rīgas lidostas un sadarbības partneru piegādes ķēdē. | Juridiskā departamenta Iepirkumu nodaļas darbības plāna atskaite. Pirms katra darījuma Rīgas lidosta pārliecinās, ka piegādātājs apliecina, ka savā darbībā ievēro kodeksā noteiktos principus | Piegādātāji | Departamenta direktors | ANO Cilvēktiesību konvencija | n/a | Darbiniekiem pieejams iekštīklā.<br>Ārējām ieinteresētajām personām pieejams lidostas mājaslapā[47]. |
| | Lidostas piegādātāju novērtēšanas un pārbaudes procedūra | Noteikt vienotu kārtību visu lidostas piegādātāju ikgadējai novērtēšanai, identificēt un novērtēt būtiskos piegādātājus, īstenot vienotu pieeju būtisko piegādātāju pienācīgas rūpības attiecībā uz ilgtspēju pārbaudē. | Izpildes rezultāti vienu reizi gadā tiek ziņoti valdei | Piegādātāji | Departamenta direktors | ANO Uzņēmējdarbības un cilvēktiesību pamatprincipi | IP tika informētas par procedūras prasībām pēc tās spēkā stāšanās. | Darbiniekiem pieejams iekštīklā, sadarbības partneriem rīkots informatīvs pasākums. |
| | Korupcijas risku mazinošo pasākumu plāns | Samazināt korupcijas un interešu konfliktu risku līmeni, ņemot vērā lidostas risku pieļaujamo līmeni (risku apetīti). | Ziņošana Risku pārvaldības komitejai, kas tiekas vismaz reizi pusgadā | Lidostas darbinieki | Valde | OECD vadlīnijas par korupcijas novēršanu un integritāti valsts uzņēmumos | n/a | Ierobežotas pieejamības informācija |

47 Biznesa ētikas kodekss pieejams latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/etikas-principi-partneriem un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/principles-ethics-partners

## Piesardzības princips

Viens no vides aizsardzības pamatprincipiem, uz ko balsta arī vides pārvaldības sistēma lidostā, ir piesardzības princips. Lai novērstu sekas, pirms tās ir radušās, Rīgas lidostā ir ieviesta vides risku novērtēšanas procedūra. Vides risku izvērtēšana notiek saskaņā ar Vides risku vadības procedūru – EM 1418 P. Vides pārvaldības jomā 2024. gadā ir notikušas 26 vides risku izvērtēšanas sanāksmes (2023. gadā 47 sanāksmes), lai izvērtētu iespējamos riskus iepirkumu un projektu realizācijas laikā. Izvērtēšanu rezultātā ir identificēti un novērtēti pieci jauni vides riski procesos un tehniskajos objektos.

## Cilvēktiesības

Rīgas lidostas mērķis ir nodrošināt atbilstību visiem uzņēmumam saistošajiem normatīvajiem aktiem, kas skar cilvēktiesību ievērošanu darba vietā, pakalpojumu sniegšanā un partneru izvērtēšanā.

Rīgas lidosta atzīst visu Latvijas ratificēto Starptautiskās Darba organizācijas konvenciju un protokolu ievērošanu, kuru galvenais mērķis ir veicināt sociālo taisnīgumu un starptautisku darba tiesību atzīšanu. Rīgas lidostas Personāla politika definē, ka uzņēmumam attiecībā uz darbiniekiem ir jāievēro atšķirīgas attieksmes un diskriminācijas aizliegums atkarībā no darbinieka dzimuma, vecuma, rases, izcelsmes, mantiskā stāvokļa un citiem apstākļiem.

Lai nodrošinātu cilvēktiesību ievērošanu darbinieku vidū, Rīgas lidostas Ētikas kodeksā noteikti tādi aspekti kā cieņpilna, toleranta un vienlīdzīga attieksme savstarpējā saskarsmē un komunikācijā. Ētikas kodekss ir obligāts visiem darbiniekiem.

Rīgas lidostas MC organizē mācības, lai nodrošinātu un padziļinātu lidostas darbinieku izpratni un zināšanas strādājot ar dažādu kultūru, etniskās izcelsmes, pārliecības un reliģiju klientiem. Šis temats ir apmācību "Klientu apkalpošana" sastāvdaļa, ko klientu apkalpošanā iesaistītie darbinieki apgūst reizi divos gados. 2024. gadā šo apmācību kārtoja 403 darbinieki. Jautājums par nediskriminējošu apkalpošanu ir ietverts lidsabiedrību pasažieru apkalpošanas noteikumu apmācībā. Īpaša uzmanība šīm tēmām tiek pievērsta, sagatavojot Drošības departamenta un Virszemes apkalpošanas departamentu darbiniekus.

Rīgas lidostas MC organizē mācības, kurās ietverti dažādi cilvēktiesību aspekti. Piemēram, 2024. gadā darbinieki pabeidza šādas mācības:

- Personu ar invaliditāti un ierobežotās pārvietošanās spējām apkalpošana (apmācībā ietverta informācija par cilvēku tirdzniecības pazīmju atpazīšanu) – 510 darbinieki, kas ir 35 % no visiem darbiniekiem;
- PRM atbalsta vadītājs – viens darbinieks;
- Dažādības mācības – trīs darbinieki.

Gaisa pārvadājumu pakalpojumu vienotajam tirgum jābūt vienlīdz pieejamam visām personām, tādēļ Rīgas lidosta nodrošina vienlīdzīgu un nediskriminējošu ceļošanu personām ar funkcionāliem traucējumiem. Personām ar funkcionāliem traucējumiem ir tādas pašas tiesības uz brīvām izvēlēm un pārvietošanās iespējām, vienlīdzību, nediskrimināciju kā jebkuram.

Attiecībā uz piegādātāju izvēli Rīgas lidosta veic līgumpartneru kontroli, plašāka informācija pieejama sadaļā "Iepirkumi un piegāžu ķēžu vadība".

2024. gada 29. oktobrī Rīgas lidostā norisinājās cilvēku tirdzniecības aviācijas nozarē novēršanai veltīts darbseminārs, kurā piedalījās Ārlietu un Iekšlietu ministrijas, Valsts policijas un Valsts robežsardzes, Rīgas lidostas un biedrību "Patvērums "Drošā māja"" un "Centrs MARTA" pārstāvji. Darbseminārā tika apskatīta gan aktuālā situācija cilvēku tirdzniecības jautājumos, gan aktualizēta narkotiku mūļu problemātika. Tika secināts, ka cilvēku tirdzniecības gadījumu ziņošanas algoritms ir efektīvs, bet 2025. gadā nepieciešams fokusēties uz apmācību satura aktualizēšanu.

Novembrī MC lidostas kopienas dalībniekiem organizēja cilvēku tirdzniecības jautājumiem veltītu domnīcu, kurā piedalījās lidsabiedrību "airBaltic" un "Smartlynx", virszemes apkalpošanas uzņēmuma "HAVAS", kā arī iekšlietu ministrijas

un “Centrs MARTA” pārstāvji. Domnīcā tika skatīti jautājumi par aviācijas nozares aktivitātēm cilvēku tirdzniecības novēršanā, piemēram, personāla apmācību un sadarbību personāla apmācības jomā, sadarbību starp aviokompānijām un virszemes pakalpojumu sniedzējiem upuru atklāšanā un rīcību aizdomu gadījumā.

## Risku novērtēšana un risku vadība

Lai nodrošinātu ilgtspējīgu lidostas attīstību un veicinātu vērtības radīšanu ieinteresētajām personām, Rīgas lidosta īsteno Risku pārvaldības politiku, kas nosaka risku pārvaldības procesa mērķus, jomas, galvenos pamatelementus, posmus, pamatprincipus un vadlīnijas, tai skaitā ilgtspējas risku pārvaldības aspektus un prasības, kā arī risku pārvaldības procesā iesaistīto dalībnieku pienākumus un atbildību. Risku pārvaldības politika nosaka dažādu Rīgas lidostas risku veidu vadību (skat.  attēlu «Risku veidi Rīgas lidostā»).

Risku pārvaldība tiek nodrošināta, ņemot vērā Rīgas lidostas instrukciju, kas paredz risku pārvaldības metodiku, tai skaitā lidostas  varbūtības un ietekmes novērtēšanas kritērijus, kā arī riska līmeņa noteikšanu. Risku pārvaldības procesā tiek iesaistīti Rīgas lidostas darbinieki, kuriem ir nepieciešamā kompetence attiecīgā riska vadībā, tai skaitā tā mazinošo pasākumu noteikšanā.

Rīgas lidostā darbojas Risku pārvaldības komiteja, kas uzrauga risku pārvaldības procesu, izvērtē informāciju par lidostas riskiem, tostarp, stratēģiskajiem, darbības (operacionālajiem) un finanšu riskiem, kas vienlaikus var būt ilgtspējas riski, un savas kompetences ietvaros pieņem lēmumus. Vairāk par Risku pārvaldības komiteju sadaļā «Risku pārvaldības komiteja».

Rīgas lidosta drošības risku vadības procesu nodrošina drošības pārvaldības sistēmas ietvaros, ņemot vērā 2014. gada 12. februāra EK Regulu Nr. 139/2014, ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai Nr. 216/2008. Par drošības pārvaldības sistēmu vairāk lasīt sadaļā «Drošība un drošums».



## Risku veidi lidostā

Stratēģiskie riski – riski, kas saistīti ar nepiemērotu Rīgas lidostas Stratēģijas plānošanu un īstenošanu, kā arī stratēģisko jeb attīstības lēmumu, kas ietekmē lidostas darbību, pieņemšanu, tostarp reputācijas riski.

Drošības riski – riski, kas saistīti ar drošas lidlauka darbības nodrošināšanu un ko vada lidostas drošības pārvaldības sistēmas ietvaros.

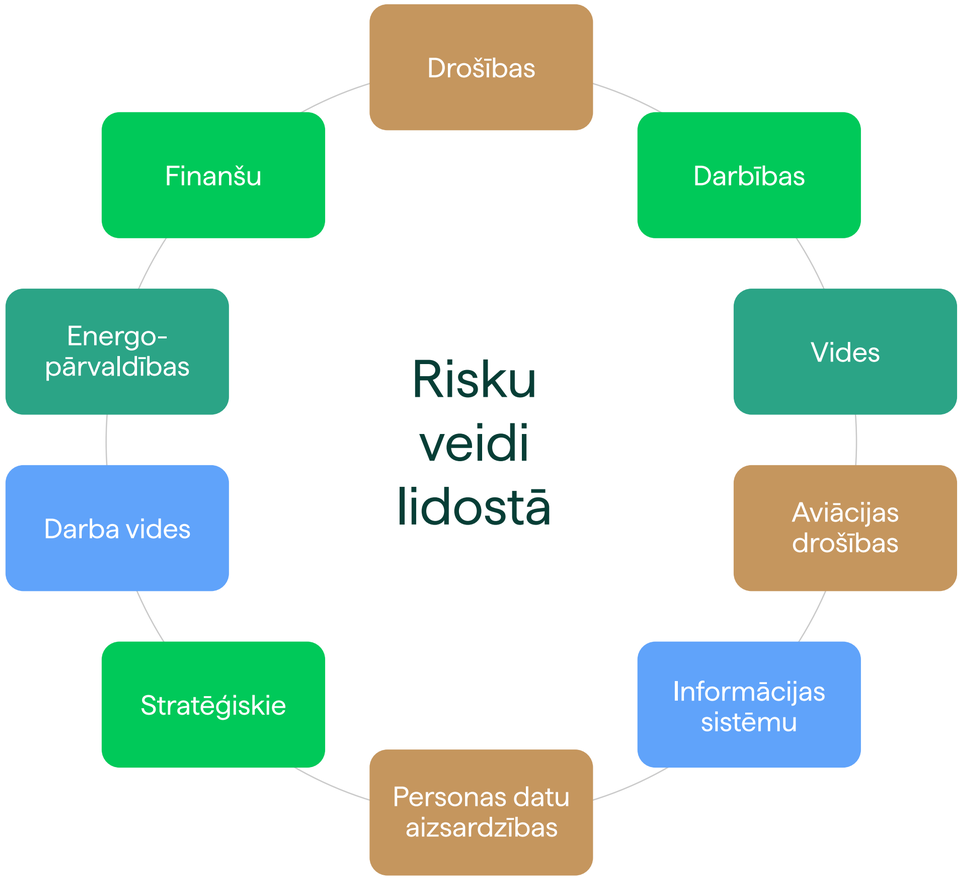
Aviācijas drošības riski – riski, ko vada lidostas aviācijas drošības sistēmas ietvaros.

Vides riski – riski, ko pārvalda lidostas vides pārvaldības sistēmas ietvaros, un klimata riski, par kuriem nepieciešams ziņot saskaņā ar ESRS.

Energopārvaldības riski – riski, ko pārvalda lidostas energopārvaldības sistēmas ietvaros.

Informācijas sistēmu riski – riski, kas saistīti ar lidostas informācijas sistēmu drošību, tostarp personas datu aizsardzības riski.

Personas datu aizsardzības riski – riski, kas saistīti ar VDA regulas[48] pārkāpumiem.




48 Avots: Eiropas Parlamenta un Padomes Regula 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK

Darba vides riski – riski, kas saistīti ar lidostas darba vidi, darba aizsardzību un veselību, kā arī citiem darba vides aspektiem.

Darbības riski – riski, kas saistīti ar nepiemērotu, nepilnīgu vai prasībām neatbilstošu lidostas procesu/ projektu norisi, personāla darbībām vai ārējiem notikumiem, piemēram, juridiskie, atbilstības, personāla, krāpšanas, korupcijas un interešu konflikta riski un informācijas un komunikācijas tehnoloģiju riski.

Finanšu riski – riski, kas saistīti ar iespējamajiem zaudējumiem neparedzētu izmaiņu dēļ finanšu jomā, kā arī nepietiekamu lidostas finanšu līdzekļu plūsmu, tostarp budžeta plānošanu, izpildes uzraudzību, finansējuma piesaisti, lai segtu finanšu saistības, piemēram, likviditātes riski, tirgus riski un kredītriski.

Ilgtspējas riski – vides, sociālie un pārvaldības notikumi vai apstākļi, kas īstenojoties, var radīt faktisku vai potenciālu būtisku negatīvu ietekmi uz lidostas ilgtspējas mērķu sasniegšanu. Iepriekšminētie risku veidi vienlaikus var būt arī ilgtspējas riski.

Īstenojot Risku pārvaldības politiku, Rīgas lidosta ievēro šādus risku pārvaldīšanas principus – integrēšanās pārvaldībā, dinamiskums, praktiskums un efektivitāte, informācijas izsekojamība un pamatotība, nepārtraukta pilnveidošanās, iesaiste un sadarbība, "trīs aizsardzības līniju" koncepcija. Detalizēta informācija par risku pārvaldīšanas principiem publicēta Rīgas lidostas mājaslapas sadaļā "Politikas"[49].

Ilgtspējas risku pārvaldības ietvaros Rīgas lidosta 2024. gadā:

- veica ilgtspējas risku un iespēju apzināšanu un novērtēšanu, ņemot vērā arī ESRS prasības;
- uzsāka aktualizēt iekšējo normatīvo dokumentu "Stratēģisko, darbības (operacionālo), ilgtspējas un finanšu risku pārvaldības instrukcija", integrējot ilgtspējas risku pārvaldību Rīgas lidostas risku pārvaldībā.

2024. gada laikā tika apzināti, aktualizēti, novērtēti un pārvērtēti:

- ar korporatīvās sociālās atbildības jomu saistītie riski, piemēram, vides riski, energopārvaldības riski, darba vides riski;
- stratēģiskie riski, darbības riski un finanšu riski;
- ilgtspējas riski, tai skaitā klimata pārmaiņu radītie riski un ar klimatu saistītie pārkārtošanās riski.

Iepriekšminētie riski tiek vadīti, sagatavojot risku mazinošo pasākumu plānus un nosakot risku mazinošos pasākumus, ievērojot attiecīgā riska veida reglamentējošos Rīgas lidostas iekšējos normatīvos dokumentus, kas nosaka stratēģisko, darbības (operacionālo), ilgtspējas un finanšu risku pārvaldības kārtību.

Risku pārvaldības kārtība sevī ietver savlaicīgu risku apzināšanu, atbilstošu analīzi un izvērtēšanu, reaģēšanu, kā arī risku uzraudzību un pārvērtēšanu, dokumentēšanu un ziņošanu, komunikāciju un konsultācijas.

Risku pārvaldības politikas īstenošanu un risku mazinošo pasākumu izpildes progresu atbilstoši savai kompetencei uzrauga pastāvīgā Risku pārvaldības komiteja, valde un padome. Vairāk lasīt sadaļā "Vadības loma pārvaldības ietekmes pārraudzībā".

Lai veicinātu Stratēģijā un Ilgtspējas stratēģijā izvirzīto mērķu sasniegšanu, nepieciešams nodrošināt turpmāku Rīgas lidostas risku pārvaldības procesa uzturēšanu un nepārtrauktu tā pilnveidošanu, ievērojot starptautisko nacionālo normatīvo aktu prasības un labo praksi, tostarp ilgtspējas jomā.

## Iekšējā audita funkcija

Rīgas lidostā pastāvīgi notiek iekšējie auditi, ko nodrošina Iekšējās audita vienības vadītājs. Iekšējā audita vienība funkcionāli ir pakļauta padomei, bet administratīvi - valdei.

49 sadaļa pieejama latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/politikas un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/policies

Saskaņā ar Iekšējā audita stratēģisko plānu 2022.–2024. gadam un Iekšējo auditu 2024. gada plānu, 2024. gadā veikti četru prioritāro sistēmu auditi – “Darba snieguma vadība”, “Finanšu vadība”, “Būvniecības projektu vadība” un “Informācijas drošības vadība”. Iekšējās audita vienības vadītājs nodrošina regulāru ziņošanu uzņēmuma valdei, padomei un akcionāram par auditu rezultātiem un auditu ieteikumu ieviešanas izpildi, un pēc vadības pieprasījuma veic ārpusplāna pārbaudes par aktuālajiem jautājumiem, kā arī pēc struktūrvienību pieprasījuma sniedz atsevišķas konsultācijas.

## Procesu kvalitātes un drošības auditi

Lidostas izvirzīto stratēģisko mērķu sasniegšanai integrētās vadības sistēmā ir izveidota un tiek īstenota procesu un risku vadība. Procesu kvalitātes un drošības auditu laikā tiek novērtēta izveidotās sistēmas efektivitāte, procesu izpildījums un pakalpojumu atbilstība noteiktajām prasībām. 2024. gadā notika 21 procesu audits Rīgas lidostas struktūrvienībās un lidlauka pakalpojumu sniedzēju uzņēmumos. Papildus iekšēji veiktajiem auditiem 2024. gadā Rīgas lidostas struktūrvienībās notika arī 14 ārējie auditi un inspekcijas, ko veica, piemēram, CAA, sertifikācijas organizācijas SIA “BM Certification” un SIA “Bureau Veritas Latvia”, ekspresspasta pakalpojumu sniedzēji “DHL”, “FEDEX” un “Swiftair”, aviokompānijas “airBaltic” un “Ryanair”, kas nodrošina lidojumus uz/no Rīgas lidostas.

Katru gadu Rīgas lidostā tiek izstrādāts vides inspekciju grafiks. Saskaņā ar vides inspekciju grafiku 2024. gadā veiktas 12 vides inspekcijas lidostas struktūrvienībās un Rīgas lidostas nomnieku un pakalpojumu sniedzēju teritorijās. Būtiskākie vides inspekcijās konstatētie pārkāpumi bija saistīti ar atbilstošu sadzīves notekūdeņu kvalitātes nenodrošināšanu pēc uzstādītā tauku ķērāja, kā arī ar atkritumu konteineru neatbilstošu marķēšanu un aktuālo drošības datu lapu neesamību. Inspekciju laikā nomnieki tika arī informēti par esošajām un plānotajām izmaiņām normatīvajos aktos, kas skar viņu piesārņojošo darbību.

Reizi gadā uzņēmuma valde ikgadējā vadības pārskata laikā novērtē integrētās vadības sistēmu un nosaka iespējamos uzlabojumus, lai nodrošinātu sistēmu nepārtrauktu piemērotību, efektivitāti un atbilstību sertificētajiem standartiem.



# Ētika, pretkorupcijas politika un interešu konflikta novēršana

3-3, 2-15, 205-2, 205-3

Rīgas lidostas korporatīvā kultūra, politikas un principu ieviešana un ievērošana nodrošina atbilstību tiesību aktiem un sekmē ieinteresēto personu interešu aizstāvību. Šī pozitīvā ietekme rodas pašu darbībās, to radot ar uzņēmuma principiem un pieeju. Satiksmes ministrijas noteikumi[50] nosaka Interešu konflikta situāciju un amatu savienošanas jautājumu risināšanu, paredzot, ka interešu konflikta situāciju un amatu savienošanas jautājumus risina atbilstoši ārējiem normatīvajiem aktiem par interešu konflikta situāciju novēršanu valsts amatpersonu darbībā un iekšējiem noteikumiem par pasākumiem interešu konflikta situāciju novēršanai valsts kapitālsabiedrībās.

MK 17.10.2017. noteikumi Nr. 630 "Noteikumi par iekšējās kontroles sistēmas pamatprasībām korupcijas un interešu konflikta riska novēršanai publiskas personas institūcijā" (turpmāk - Nr. 630) nosaka iekšējās kontroles sistēmas pamatprasības korupcijas un interešu konflikta risku novēršanai.

Rīgas lidostā ir izstrādāts:

- Ētikas kodekss, kas ietver arī krāpniecisku un koruptīvu rīcību aizliegumu un ir saistošs ikvienam uzņēmuma darbiniekam;
- Korupcijas un interešu konflikta novēršanas politika, vairāk lasīt sadaļā "Būtiskākās atbildīgas uzņēmējdarbības politikas un rīcībpolitikas";
- Interešu konflikta novēršanas pārvaldības instrukcija, kas nosaka kārtību, kādā:
  - padome koordinē un uzrauga nepieciešamās procedūras interešu konflikta situāciju novēršanai, kā arī pārvalda interešu konflikta situācijas, kurās ir iesaistīti lidostas padomes un valdes locekļi vai ar tiem saistītās personas;
  - valde pārvalda interešu konflikta situācijas, kurās ir iesaistīti lidostas darbinieki, kā arī uzrauga lidostas darījumus ar bijušajiem valdes un padomes locekļiem, kā arī personām, kuras ir saistītas ar lidostas padomes vai valdes locekļiem.

Korupcijas un interešu konflikta novēršanas galvenais mērķis ir nodrošināt korupcijas un interešu konflikta novēršanu atbilstoši ārējos normatīvajos aktos, Rīgas lidostas iekšējos normatīvajos dokumentos un citos dokumentos paredzētajām prasībām, tādējādi aizsargājot uzņēmuma reputāciju un resursus, kā arī, veicinot ietekmes pušu, tai skaitā sabiedrības uzticēšanos Rīgas lidostas darbībām un sniegtajiem pakalpojumiem.

Lai sasniegtu mērķi, tika īstenotas, piemēram, šādas būtiskākās darbības:

- Rīgas lidostā ir izstrādāts un apstiprināts korupcijas risku mazinošais plāns, kurā korupcijas riskiem ir noteikti atbildīgie darbinieki un ieviešanas termiņi. Par risku mazinošo pasākumu izpildes ziņošanu skatīt sadaļā "Vadības loma pārvaldības ietekmes pārraudzībā".
- Rīgas lidostā ir apspirināta ziņošanas kārtība, kas ir aprakstīta sadaļā "Komunikācija par kritiskiem jautājumiem".

50 2021. gada 27. septembra iekšējie noteikumi Nr. 01-02/31 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" 6. sadaļa

- kas ir noteiktas Interešu konflikta novēršanas pārvaldības instrukcijā, kas paredz, piemēram, rīcību ar dāvanām, interešu konflikta novēršanu lēmumu pieņemšanā un pienākumu veikšanā, iepirkumu veikšanā un darījumos un amata savienošanas kārtību.

2024. gadā nav konstatēti korupcijas gadījumi, un līdz ar to Rīgas lidosta secina, ka ieviestie pasākumi korupcijas novēršanai ir efektīvi.

2024. gada laikā konstatēts viens potenciālais interešu konflikta gadījums, kas reģistrēts lidostas Interešu konflikta reģistrā. Atļaujot savienot amatus, iesaistītās puses ir informētas par interešu konflikta rašanās iespējamību. Interešu konflikta novēršanas pārvaldības instrukcija nosaka, ka, reģistrējot reģistrā informāciju par interešu konfliktu, jāievēro stingra saņemtās informācijas konfidencialitāte, kas iegūta, pildot amata pienākumus, un fizisko personu datu aizsardzības prasības, neizpauž to trešajām personām un neizmantojot to personīgiem nolūkiem.

2024. gada laikā Rīgas lidosta turpināja:

- pārskatīt un apstiprināt procesus un amatus, kas ir pakļauti korupcijas riskam, kā arī identificēja korupcijas riskus, izvērtējot to iestāšanās iespējamību un ietekmi riska iestāšanās gadījumā;
- veicināt darbinieku, kuru amati pakļauti korupcijas riskiem, zināšanu pilnveidošanu par interešu konflikta un korupcijas novēršanas jautājumiem.

Rīgas lidosta veicina godprātīgiem principiem atbilstošu komercdarbību, atbilstību ētikas normām, kā arī īsteno pasākumus, lai novērstu koruptīvu un krāpniecisku darbību riskus, mazinātu un novērstu iespējamus pārkāpumus.

Ētikas kodekss, Korupcijas un interešu konflikta novēršanas politika un Konflikta novēršanas un pārvaldības instrukcija ir pieejama visiem (1440) darbiniekiem, valdes (trīs) un padomes (līdz 2024. gada 23. maijam trijiem, pēc noteiktā datuma diviem) locekļiem Rīgas lidostas iekšējā dokumentu vadības sistēmā un darbiniekiem, valdei un padomei, ir jāapliecina, ka ir ar tiem iepazinušies.  100 % valdes locekļu ir ar dokumentiem iepazinušies dokumentu vadības sistēmā, 100 % padomes locekļu ar dokumentiem ir iepazinušies, tos apstiprinot[51].

Pārskata gadā ar iepriekš minētajiem dokumentiem bija jāiepazīstas tiem darbiniekiem, kas 2024. gadā uzsāka darba tiesiskās attiecības (319) un 99 % darbinieku ar tiem ir iepazinušies (atlikušais 1 % pārtrauca darba tiesiskās attiecības divu nedēļu laikā pēc to stāšanās spēkā un ar dokumentiem noteiktajā termiņā (divu nedēļu laikā) neiepazinās). Pārējie darbinieki ar šiem dokumentiem iepazinās iepriekšējos periodos (2022. un 2023. gadā), kad dokumenti stājās spēkā.

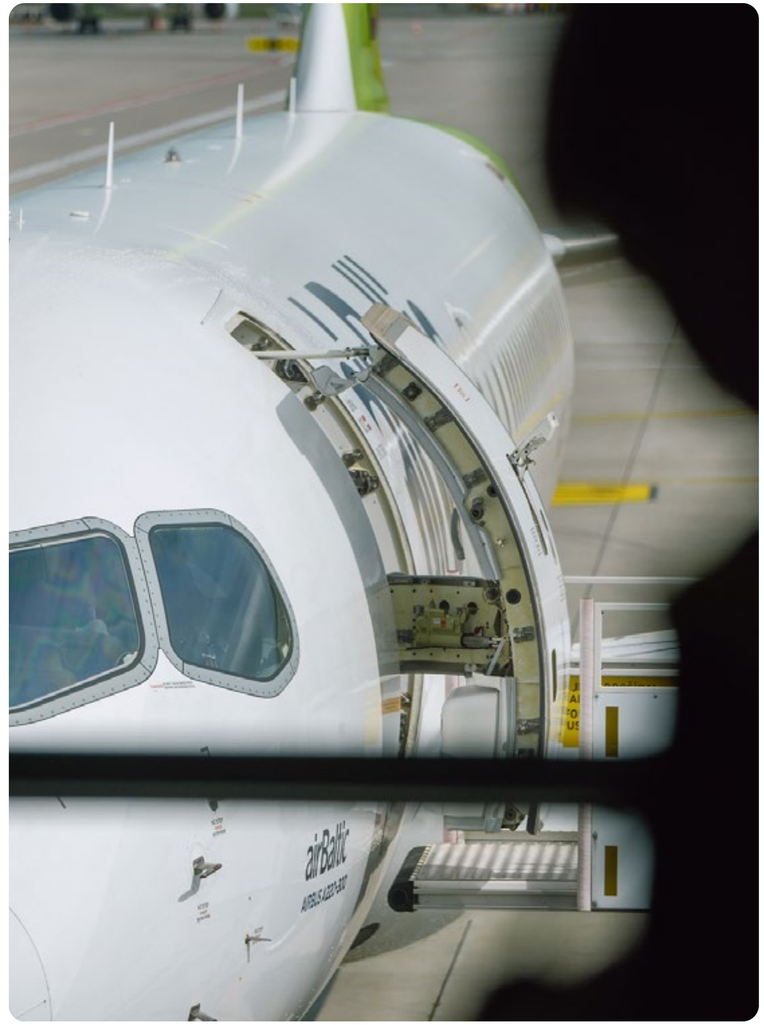
Rīgas lidostas mājaslapā[52] ir pieejami valdes un padomes locekļu dzīves gājumi, kuros norādīta informācija par dalību citās padomēs/ valdēs un citos amatos.

51 Sadalījums pa reģioniem netiek sniegts, jo visi darbinieki strādā Rīgas reģionā.
52 Informācija par padomi un valdi pieejama sadaļā Korporatīvā pārvaldība latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/korporativa-parvaldiba un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/corporate-governance

# Pārskats par korupcijas incidentiem 2024. gadā

| Rādītājs | Skaits 2024 |
|---|---|
| Kopējais apstiprināto korupcijas vai kukuļdošanas gadījumu skaits | 0 |
| Apstiprināto incidentu skaits, kad uzņēmuma pašu strādājošie tikuši atlaisti no darba vai saņēmuši disciplinārsodu | 0 |
| Apstiprināto incidentu skaits saistībā ar līgumiem ar darījumu partneriem, kuri tikuši izbeigti vai nav pagarināti ar korupciju vai kukuļošanu saistītu pārkāpumu dēļ | 0 |
| Publiskas tiesas prāvas par korupciju, kas ierosinātas pret organizāciju vai tās darbiniekiem pārskata periodā | 0 |

Visu darbinieku apmācības “Ētikas kodekss” notiek reizi trijos gados. Mācību programmas pamatā ir prasības par rīcību attiecībā uz jautājumiem par iespējamiem pārkāpumiem, krāpnieciskām vai koruptīvām darbībām, ziņošanas un trauksmes celšanas mehānismu. Darbinieku zināšanu pārbaudes tests par Ētikas kodeksa pamatprincipiem ir saistošs visiem Rīgas lidostas darbiniekiem (izņemot valsts amatpersonas, kurām saistošs likums “Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā”). 2024. gadā Ētikas kodeksa e-apmācību veica 662 darbinieki, kas ir 46 % no darbinieku kopskaita.



# Pārskats par Ētikas kodeksa apmācībām 2024. gadā[53]

MK noteikumi Nr. 630 nosaka, ka apmācība par korupcijas un interešu konflikta jautājumiem darbiniekiem, kuru amats pakļauts korupcijas riskam ir jāveic, uzsākot darbu un reizi trijos gados šīs apmācības ir jāveic atkārtoti. 2024. gadā e-apmācībā par korupcijas un interešu konflikta novēršanas jautājumiem tika apmācīti 10 darbinieki, kas ir 0,7 % no lidostas darbinieku kopskaita. Rīgas lidostas valdei 2022. gadā notika tiešsaistes apmācības "Interešu konflikta, korupcijas novēršanas un ētikas aktuālie jautājumi". Nākamās tiešsaistes apmācības vidēji un visvairāk korupcijai pakļauto amatu pārstāvjiem, tai skaitā valdes un padomes locekļiem notiks 2025. gadā. 2025. gada sākumā ir sākta iekšējas mācību programmas izstrāde.

Uzņēmuma biznesa partneru godprātības veicināšanai Rīgas lidostas visu iepirkumu dokumentācijā (100 %) ir iekļautas papildu prasības, ievērojot Biznesa ētikas kodeksu, t.sk. savā darbībā nepieļaujot krāpnieciskas un koruptīvas rīcības, kas ietver gan iekšzemes, gan arī ārvalstu amatpersonu kukuļošanas aizliegumu. Piedaloties Rīgas lidostas iepirkumos, pretendents apliecina, ka tas savā darbībā (t.sk. pretendenta darbinieku un apakšuzņēmēju darbībā) ievēro un iepirkuma līguma izpildē ievēros biznesa ētikas pamatprincipus, kas noteikti pasūtītāja Biznesa ētikas kodeksā. Lai nodrošinātu vienotu izpratni par atbildīgu un ētisku biznesa vidi, pasūtītājs ir apstiprinājis Biznesa ētikas kodeksu, kā arī veic korupcijas risku izvērtēšanu un īsteno pasākumus korupcijas risku mazināšanai un novēršanai. Biznesa partneriem atsevišķas apmācības netiek organizētas. Ar pamatprincipiem sadarbībai ar līgumpartneriem un Biznesa ētikas kodeksu, t.sk. Krāpšanas un korupcijas aizliegumu, ikviens sadarbības partneris (100 %) var iepazīties lidostas mājaslapā sadaļā "Ētikas principi partneriem"[54]. Vairāk par Biznesa ētikas kodeksu informācija pieejama turpat apakšsadaļā "Biznesa ētikas kodekss".

| Darbinieku kategorija | Darbinieku skaits, kuriem ir notikušas apmācības par Ētikas kodeksu | Darbinieku %, kuriem ir notikušas apmācības (no amatu grupas) | Darbinieku %, kuriem ir notikušas apmācības (no darbinieku kopskaita) |
|---|---|---|---|
| Augstākā vadība | 3 | 12,5 % | 0,21 % |
| Vidējā vadība | 5 | 13,5 % | 0,35 % |
| Citi | 654 | 47,4 % | 45,42 % |

53 Sadalījums pa reģioniem netiek sniegts, jo visi darbinieki strādā Rīgas reģionā. Apmācību sistēmā amati reģistrēti šādās kategorijās: amats, nodaļa, departaments; netiek izdalītas kategorijas administratīvais darbinieks, operatīvais darbinieks.
54 plašāka informācija pieejama latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/etikas-principi-partneriem un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/principles-ethics-partners

# Komunikācija par kritiskiem jautājumiem

2-16, 2-26

Ikvienam Rīgas lidostas darbiniekam ir nodrošinātas tiesības ziņot par iespējamiem Ētikas kodeksa, Trauksmes celšanas procedūras un citos normatīvajos dokumentos noteiktajiem darbinieka tiesību un interešu pārkāpumiem. Atbilstoši rīkojumam "Par darbinieku sūdzību, iespējamo pārkāpumu ziņošanas un izskatīšanas kārtību", Ētikas kodeksam neatbilstošu darbinieku uzvedību vai rīcību:

- identificē, darbiniekiem ziņojot Rīgas lidostas iekštīklā e-RIX → sadaļā "HELP" → "Ētikas kodeksa pārkāpums" vai arī informāciju nosūtot uz e-pastu kodeksa.parkapums@riga-airport.com;
- izmeklē, sasaucot rīkojumā apstiprināto Komisiju. Komisijai ir tiesības pieprasīt informāciju un rakstveida paskaidrojumus no iesaistītajiem darbiniekiem, kā arī uzaicināt uz Komisijas sēdi citus Rīgas lidostas darbiniekus.

Rīgas lidosta 2024. gadā saņēma vienu sūdzību par Rīgas lidostas iekšējos normatīvajos dokumentos noteiktajiem darbinieka darba tiesību iespējamiem pārkāpumiem. Sūdzība tika izskatīta, pārkāpumi netika konstatēti un uz sūdzību tika sniegta rakstveida atbilde.

Rīgas lidostā 2024. gadā nav neviena ziņošanas gadījuma par Trauksmes celšanas procedūrā noteiktajiem iespējamiem pārkāpumiem. Ja šāds ziņojums tiek saņemts, komisijas pienākums ir izskatīt saņemto informāciju un sniegt atzinumu valdes priekšsēdētājam turpmākai rīcībai. Vairāk par komisiju lasīt sadaļā "Pastāvīgā iespējamo pārkāpumu izskatīšanas komisija".

Ziņošanas kārtība augstākajai vadībai kiberdrošības un datu aizsardzības pārkāpumu jautājumos ir aprakstīta sadaļā «Kiberdrošība un datu aizsardzība». Pārskata gadā no datu subjektiem netika saņemti ziņojumi par privātuma pārkāpumiem.

Darba aizsardzības jomā augstākajai vadībai ārpus kārtas un nekavējoties tiek ziņots, ja noticis nelaimes gadījuma darbā ar smagām sekām. 2024. gadā tika ziņots viens šāds gadījums.

Citi notikumi vai saņemtie ziņojumi, kuriem nav kritiskas ietekmes uz Rīgas lidostas reputāciju vai būtisku kaitējuma nodarīšanu (tai skaitā iedzīvotāju saņemtās sūdzības vides trokšņa jautājumā), Rīgas lidostas augstākajai vadībai tiek ziņoti iepriekš noteiktā kārtībā, kas aprakstīta sadaļā «Vadības loma pārvaldības ietekmes pārraudzībā».

Rīgas lidostas padomei reizi pusgadā tiek sniegts prioritāro risku pārskats.



Rīgas lidostas iekštīklā e-RIX visiem darbiniekiem pieejama informācija par rīcību kukuļošanas gadījumā.




Sadarbības partneri un personas, kas nav Rīgas lidostas darbinieki, par iespējamo pārkāpumu vai sūdzību var ziņot, izmantojot e-pastu Office@riga-airport.com, norādot personas rīcībā esošo informāciju saistībā ar iespējamo pārkāpumu, tostarp, pārkāpuma aprakstu, minot konkrētus faktus. Ja persona vēlas iesniegt trauksmes cēlēja ziņojumu atbilstoši Trauksmes celšanas likumam, persona aizpilda Valsts kancelejas izstrādāto veidlapu, kas pieejama tīmekļvietnē www.trauksmescelejs.lv. Pēc veidlapas aizpildīšanas, to paraksta ar drošu elektronisko parakstu un nosūta uz e-pastu Office@riga-airport.com. Ja veidlapu paraksta rakstveidā, to nosūta Rīgas lidostai pa pastu.  Pastāvīgajā iespējamo pārkāpumu izskatīšanas komisija izskata iesniegto  informāciju un sniedz atzinumu valdes priekšsēdētājam. 2024. gadā netika saņemti trauksmes cēlēju ziņojumi no ārējām ieinteresētajām personām.

Rīgas lidostas darbinieki par iespējamo pārkāpumu ziņošanas kanāliem tiek informēti obligātās apmācību programmas «Ētikas kodekss» ietvaros, kā arī ar izdodot visiem darbiniekiem saistošu rīkojumu “Par darbinieku sūdzību, iespējamo pārkāpumu ziņošanas un izskatīšanas kārtību”.

Trauksmes cēlēju aizsardzības prasības noteiktas Rīgas lidostas iekšējā normatīvajā aktā par Trauksmes celšanas procedūru, nodrošinot normatīvajos aktos paredzēto trauksmes cēlēju aizsardzību, t.sk. trauksmes cēlēja identitāte netiek izpausta, viņu ir aizliegts sodīt, atbrīvot no darba, pazemināt amatā vai citādi radīt ziņotājam nelabvēlīgas sekas.

# Atbilstība likumiem un normatīvajiem aktiem

2-27

Pārskata periodā:

- Rīgas lidostai nav bijuši notiesājoši spriedumi par pārkāpumiem vides jomā, pārkāpumiem pret darbiniekiem vai klientiem, pretkorupcijas un kukuļošanas tiesību aktu pārkāpumiem, kā arī nav uzlikti naudas sodi;
- ar darbiniekiem nav izbeigtas darba tiesiskās attiecības vai darbinieki nav disciplināri sodīti saistībā ar apstiprinātiem korupcijas vai kukuļošanas incidentiem;
- nav bijušas publiskas vides, darba tiesību aizskārumu, korupcijas vai kukuļošanas lietas, kurās būtu iesaistīta Rīgas lidosta vai tās darbinieki, tostarp lietas, kas būtu ierosinātas agrāk, bet pabeigtas pārskata periodā.

Iepriekšējos pārskata periodos Rīgas lidostai bija piemēros viens administratīvais sods vides jomā - par grāvja pienācīgas uzturēšanas pienākuma nepildīšanu (nav veikta pienācīga meliorācijas sistēmas apkope (koplietošanas ūdens notekcaurules), kas ietver koku zāģēšanu, zāles pļaušanu, ūdens plūsmas barjeru novēršanu, kā arī ūdens noteku rekuperāciju un pārbūvi) un piemērots administratīvais sods 100 EUR apmērā (2022. gadā), kas tika samaksāts 2023. gadā (informācija par šo piemēroto sodu tika ietverta arī 2022. un 2023. gada Nefinanšu paziņojumā).

# Iepirkumu prakse un piegāžu ķēžu vadība

3-3, 2-23, 2-24, 204-1, 308-2, 414-2

Tā kā Rīgas lidosta sniedz gan aviācijas, gan neaviācijas pakalpojumus, tā galvenokārt iepērk dažāda veida pakalpojumus, piegādes un būvdarbus savas pamatdarbības nodrošināšanai, kā arī veic iepirkumus investīciju projektos, ņemot vērā Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma prasības un citus Latvijā spēkā esošos normatīvus, kas tieši regulē konkrētā iepirkuma priekšmetu, kā arī Iepirkumu uzraudzības biroja izstrādātās Iepirkumu vadlīnijas sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem un Iepirkumu procedūras nosacījumus. Kopumā 2024. gadā Rīgas lidostai bija 665 piegādātāji un noslēgti 221 darījumi (līgumi), t.sk. 10 būvdarbu līgumi, 62 piegāžu līgumi un 148 pakalpojumu līgumi, kas ir nedaudz mazāk kā bijis 2023. gadā, kad kopumā bija noslēgti 238 līgumi (būvdarbiem samazinājums par trīs, piegādēm samazinājums par 37, pakalpojumiem pieaugums par 22).

Mērķi iepirkumu jomā tiek noteikti Rīgas lidostas Iepirkumu plānā par konkrēto gadu. Iepirkumu mērķis Rīgas lidostā ir nodrošināt racionālu un efektīvu iepirkumu veikšanu, ievērojot vispārējos iepirkuma principus – iepirkuma atklātumu,

piegādātāju brīvu konkurenci un taisnīgu attieksmi pret tiem un Rīgas lidostas līdzekļu efektīvu izmantošanu.

Par Iepirkumu plāna izpildi atbildīgā struktūrvienība ziņo valdei reizi ceturksnī, tas ir galvenais kontroles mehānisms efektivitātes izsekošanai. Lai novērtētu progresu, tiek apskatīta iepirkumu plāna izpilde. Vērtējot pieredzi un tendences iepirkumu veikšanā, nepieciešamības gadījumā tiek veikti precizējumi Iepirkumu procedūrā un atbildīgās struktūrvienības darbību darbības plānos.

Informācija par ilgtspējas prasību integrēšanu iepirkumos ir apskatīta sadaļā "Vietējo piegādātāju īpatsvars". Par iepirkumiem atbildīgās struktūrvienības darba plānā katram gadam ir noteikts mērķis ilgtspējīgiem iepirkumiem un 2024. gadā tas bijis vismaz 15 % no 2024. gada iepirkumu plānā paredzētajiem iepirkumiem izmantot kādu no ilgtspējīga iepirkuma kritērijiem - zaļie kritēriji, sociāli atbildīgi kritēriji vai inovatīvi risinājumi.

Sadarbība ar piegādātājiem un partneriem, kuri ievēro ilgtspējīgas attīstības principus, var samazināt vides un sociālo ietekmi, kas rodas no Rīgas lidostas darbības. Dažādu cilvēktiesību ievērošana vērtības ķēdē ir saistīta ar starptautiski pieņemtām cilvēktiesību pamatnostādnēm. Šo potenciāli pozitīvo ietekmi rada Rīgas lidosta ar savu pieeju un principiem.

## Vietējo piegādātāju īpatsvars

Kopējā līgumcena, par kādu noslēgti Rīgas lidostas darījumi 2024. gadā ir 24 542 737,70 EUR (bez pievienotās vērtības nodokļa), no tiem vietējie (Latvijas) piegādātāji ir noslēguši darījumus par 23 051 385,86 EUR (bez pievienotās vērtības nodokļa) jeb 94 %.

Ilgtspējības apsvērumi piegādes ķēdes pārvaldībai Rīgas lidostā:

- No 2023. gada Rīgas lidostas iepirkumu nolikumos tiek iekļauts apraksts, kurā noteikts, ka lai nodrošinātu vienotu izpratni par atbildīgu un ētisku biznesa vidi, pasūtītājs (Rīgas lidosta) ir izstrādājusi Biznesa ētikas kodeksu, kas nosaka vienotus savstarpējās sadarbības pamatprincipus un standartus, veicinot godīgu komercpraksi, cilvēktiesību, darba tiesību un biznesa ētikas principu ievērošanu lidostas un sadarbības partnera piegādes ķēdē un sekmē labu pārvaldību un sociāli atbildīgu uzņēmējdarbības praksi.
- Parakstot iepirkuma līgumu, tiek iekļauts punkts, ka izpildītājs līguma izpildē un savā darbībā, ietverot darbinieku un apakšuzņēmēju darbību, ievēros Biznesa ētikas kodeksa pamatprincipus.
- No 2024. gada Rīgas lidostai ir apstiprināta piegādātāju novērtēšanas un pārbaudes procedūra, kas izveidota ar mērķi noteikt vienotu kārtību visu Rīgas lidostas piegādātāju ikgadējai novērtēšanai, kā arī identificēt un novērtēt lidostas būtiskos piegādātājus, īstenojot vienotu pieeju piegādātāju pienācīgas rūpības attiecībā uz ilgtspēju pārbaudē. Noteiktos gadījumos būtiskajiem piegādātājiem jāveic pasākumi ilgtspējas riska samazināšanai. Gadījumā, ja riska līmenis ir augsts un piegādātājs neveic darbības riska līmeņa samazināšanai, lidostai ir tiesības arī lauzt līgumu ar šādu piegādātāju. 2024. gadā Rīgas lidosta tiešsaistes informatīvā pasākumā informēja tās būtiskos piegādātājus par Piegādātāju novērtēšanas un pārbaudes procedūru.

Sociālo un vides prasību integrēšana iepirkumos:

- Ja to pieļauj iepirkuma priekšmets un piešķirtais iepirkuma budžets, Rīgas lidosta iekļauj iepirkumu nolikumos dažādus sociālos kritērijus, par ko tiek piešķirti papildu punkti, piemēram, minimālā darba samaksa speciālistiem, speciālistu veselības apdrošināšana.
- Atbilstoši normatīvo aktu prasībām Rīgas lidosta atsevišķos iepirkumos piemēro Zaļā publiskā iepirkuma prasības, cenšoties iepirkt preces un pakalpojumus ar iespējami mazāku ietekmi uz vidi, ņemot vērā dzīves cikla izmaksas produktiem vai pakalpojumiem ar vienādu primāro funkciju un tādiem, kas veicina sociālus uzlabojumus.
- Rīgas lidostas iepirkumu procedūrā ir ietverta norma, ka noteiktos gadījumos, Rīgas lidostai izvēloties pakalpojumu/

preču piegādātāju, ir iespēja līguma slēgšanas tiesības piešķirt uzņēmumam, kas ieguvis sociālā uzņēmuma statusu. Tas nozīmē, ka, izvēloties preču piegādātāju/ pakalpojumu sniedzēju, pasūtītājs var noteikt kritērijus, kas, piemēram, dod priekšroku uzņēmējam, kurš nodarbina cilvēkus ar invaliditāti.

- Rīgas lidostas Ilgtspējīga publiskā iepirkuma vadlīnijās apkopota pieredze un iespējas piemērot ilgtspējas kritērijus un sociāli atbildīga iepirkuma pamatprincipus. 2024. gadā iepirkumi (ar paredzamo līgumcenu virs 15 000,00 EUR (bez PVN)), kuros tika piemērota kāda no ilgtspējas prasībām, veidoja 33 % no visu iepirkumu īpatsvara jeb 48 iepirkumos no 146.

## Biznesa ētikas kodekss

Biznesa ētikas kodekss ir saistošs visiem Rīgas lidostas līgumpartneriem un tajā ir noteikti šādi pamatprincipi:

- sociālie standarti (darba apstākļi, cilvēktiesības, diskriminācijas aizliegums, taisnīgs atalgojums un darba laiks, darba aizsardzība un apmācības);
- vides standarti (emisiju kontrole un samazināšana, energoefektivitāte, aprites ekonomikas pamatprincipu ieviešana, racionāls ūdens resursu patēriņš, vides risku mazināšana);
- uzņēmējdarbība un ētiskā integritāte (nepieciešamā dokumentācija, kvalitāte, konfidencialitāte, caurspīdīgi darījumi, interešu konflikta novēršana, sankciju ievērošana, godprātīgums);
- interešu konfliktu, krāpšanas un korupcijas novēršana.

Rīgas lidosta savos iepirkumos piegādātājiem liek apliecināt, ka piegādāji savā darbībā (t.sk. piegādātāja darbinieku un apakšuzņēmēju darbībā) ievēro un iepirkuma līguma izpildē ievēros biznesa ētikas pamatprincipus, kas noteikti Rīgas lidostas Biznesa ētikas kodeksā. Biznesa ētikas kodekss ir publicēts mājaslapas sadaļā “Ētikas principi partneriem”[55]. Sk. arī nodaļā “Cilvēktiesības”.

Pirms līguma noslēgšanas:

- sadarbības partneri tiek pārbaudīti uz sankciju attiecināmību. Līgumos tiek iekļautas Rīgas lidostas tiesības vienpusēji nekavējoties pārtraukt līgumu ar otru pusi, ja tiek konstatēts, ka uz to attiecas sankcijas vai ka otra puse ir sodīta par konkurences tiesību pārkāpumu.
- atkarībā no paredzamās līgumcenas tiek pārbaudīts, vai sadarbības partnerim, tā valdes, padomes locekļiem, pārstāvēt tiesīgajām personām nav bijusi iepriekšēja sodāmība par visa veida dalību, organizēšanu u.tml. noziedzīgās organizācijās, kukuļdošanu vai kukuļņemšanu, krāpšanu, piesavināšanos vai noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizēšanu, jebkāda veida dalību terorismā, cilvēku tirdzniecībā, izvairīšanās no nodokļu vai tiem pielīdzināto maksājumu nomaksas.
- tiek pārbaudīts, vai sadarbības partneris (atsevišķos gadījumos arī sadarbības partnera apakšuzņēmēji) laikus veic nodokļu nomaksu, tostarp valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas, vai sadarbības partneris, tā piesaistītais apakšuzņēmējs nav sodīts konkurences tiesību pārkāpšanā, nav nodarbinājis darbiniekus bez līguma vai bez uzturēšanās atļaujas.

## Vides un sociālā ietekme piegādes ķēdē

2024. gada beigās Rīgas lidosta novērtēja 102 būtiskos piegādātāju attiecībā uz sociālajiem un vides kritērijiem, ņemot vērā to darbības veidu pēc NACE koda. No izvērtētajiem piegādātājiem pēc to darbības veida 69 tika konstatēts sociālu un/ vai vides aspektu risks šādās nozarēs: iekārtu remonts, citu mašīnu un iekārtu vairumtirdzniecība, elektroenerģijas ražošana un tirdzniecība, dzīvojamo un nedzīvojamo ēku būvniecība, cita veida ēdināšanas pakalpojumi, kabeļu telekomunikācijas pakalpojumi, arhitektūras pakalpojumi, u.c.

55 Biznesa ētikas kodekss pieejams latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/etikas-principi-partneriem un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/principles-ethics-partners

Balstoties uz piegādātāja juridisko adresi, būtiskajiem piegādātājiem tika novērtētas arī valstis attiecībā uz cilvēktiesību ievērošanu. Rīgas lidostas piegādātāju valstis, kurās saskaņā ar Apvienoto Nāciju Vides programmas finanšu iniciatīvu ir konstatēti riski cilvēktiesību ievērošanā, ir Ķīna, Turcija un Bahreina.

Lai novērtētu piegādātāju ilgtspējas riska līmeni, visiem piegādātājiem tika lūgts aizpildīt anketu par aktuālo ilgtspējas jautājumu pārvaldību uzņēmumā. Apkopojot anketu rezultātus ar pārējo piegādātāju informāciju, tika secināts, ka:

- 58 % piegādātājiem ir zems riska līmenis
- 31 % vidēji zems riska līmenis un
- 11 % vidēji augsts un augsts ilgtspējas riska līmenis.

Piegādātāji, kuriem ir augsts riska līmenis neveic pasākumus ilgtspējas risku mazināšanai un piegādātāji ar vidēji augstu riska līmeni veic minimālus pasākumus ilgtspējas jomā. Jāņem vērā, ka no visiem aptaujātajiem būtiskajiem piegādātājiem 56 % nav snieguši atbildes, tāpēc šie dati var neatainot patieso situāciju, tomēr saņemto anketu skaits liecina par piegādātāju centieniem veikt pasākumus savas negatīvās ietekmes mazināšanai.

Rīgas lidostas piegādes ķēdē ir identificējama iespējama negatīva ietekme, kas ir saistīta ar cilvēktiesībām, piemēram, uz piegādes ķēdes darbinieku tiesībām uz drošu nodarbinātību, taisnīgu atalgojumu un nediskriminēšanu.

Visiem būtiskajiem piegādātājiem ir esoša negatīva ietekme uz vidi šādos aspektos: ietekme uz klimata pārmaiņām (radītās SEG emisijas) un atkritumi, daļai piegādātāju ir faktiska negatīva ietekme uz mikroplastmasas piesārņojumu, ko rada vienreiz lietojamo plastmasas izstrādājumu un iepakojuma izmantošana.

Uz pārskata sagatavošanas brīdi pasākumi, lai atbalstītu tiesības izmantot biedrošanās brīvību un darba koplīgumu slēgšanu, nav veikti, kā arī nav panākta vienošanās ar tiem piegādātājiem, kuriem ir vidēji vai augsts ilgtspējas riska līmenis, sarunas ar piegādātājiem norisināsies 2025. gada garumā un to rezultāts tiks publiskots 2025. gada ziņojumā.

2024. gadā ne ar vienu no piegādātājiem (0 %) līgums nav lauzts piegādātāja negatīvās ietekmes uz vidi vai sabiedrību dēļ.

Pārskata periodā nav notikušas būtiskas izmaiņas uzņēmuma piegādes ķēdes struktūrā un sadarbībā ar piegādātājiem, pakalpojumu sniedzējiem vai klientiem.

**Iepirkumu veidi 2024. gadā (noslēgto darījumu līgumcenas), EUR**

| Pakalpojumi | Piegādes | Būvdarbi |
|---|---|---|
| 6 363 252 | 6 444 852 | 10 528 803 |

**Būtiskākās iepirkumu kategorijas 2024**

| Pakalpojumi | Piegāde | Būvdarbi |
|---|---|---|
| Reklāma un mārketings | Specializētā tehnika | Pārbūves |
| Apdrošināšana un medicīniskā palīdzība | Smērvielas un krāsas | Būvdarbi |
| Projektēšana un autoruzraudzība | LED gaismekļi un to komponentes | Remontdarbi |
| Elektroinfrastruktūras uzturēšana un modernizācija | Mēbeles | |
| Drošības sistēmas uzturēšana | IT programmatūra | |
| Grāvju uzturēšana | Ar termināļa infrastruktūru saistītas iekārtas | |

## Ētiska un konkurētspējīga tarifu struktūra

Rīgas lidosta tarifus nosaka, izmantojot tā saukto “vienas kases” principu. Šis princips paredz, ka izmaksas sedz gan no aviācijas pakalpojumu, gan no neaviācijas pakalpojumu ieņēmumiem, kas ietekmē lidsabiedrībām un pasažieriem piemēroto maksu apmēru. Kopumā tarifiem būtu jānosedz pamatdarbības izmaksas un kapitālieguldījumu finansēšanas izmaksas, paredzot arī samērīgu peļņu.

Eiropas tiesību akti aizliedz lidsabiedrību klientu diskrimināciju un nelikumīgu valsts atbalstu, tādēļ Rīgas lidosta tarifu/ maksu struktūru var mainīt, tikai ievērojot 2011. gada 5. jūlija MK noteikumus Nr. 540 “Lidlaukā sniegto pakalpojumu maksas noteikšanas un mainīšanas kārtība”, kuros iekļautas no Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 11. marta Direktīvas 2009/12/EK “Par lidostas maksām” izrietošās tiesību normas. Galvenie principi tarifu noteikšanā ir tarifu caurskatāmība, tiesiskums un vienlīdzība. Pirms maksu izmaiņām notiek konsultācijas ar aviopārvadātājiem par tajās iekļautajām izmaksām un to apmēru.

Saskaņā ar likuma “Par aviāciju” 28. panta trešo daļu, MK nosaka maksu par četriem valsts nozīmes civilās aviācijas lidlaukā sniegtajiem pakalpojumiem (sk. zemāk «Tarifu struktūra»), kā arī tās iekasēšanas un izlietošanas kārtību, norādot pakalpojumus, kas ietverti attiecīgajā maksā, un atbrīvojumus no tās.

Savukārt maksu par pakalpojumiem, kas nav ietverti šā panta trešajā daļā, nosaka attiecīgā pakalpojuma sniedzējs.

Lidaparāta pacelšanās un nosēšanās maksu, Lidaparāta stāvvietas maksu un pasažieru apkalpošanas maksu Rīgas lidostā nosaka MK noteikumi Nr. 111 “Noteikumi par valsts akciju sabiedrības «Starptautiskā lidosta «Rīga»» lidlaukā sniegto pakalpojumu maksu”, bet maksu par drošības un glābšanas pasākumiem – Ministru kabineta noteikumi Nr. 823 “Noteikumi par lidlaukā sniegto drošības un glābšanas pasākumu maksu”.

2024. gada 12. aprīlī spēkā stājās Rīgas lidostas rosinātie grozījumi MK noteikumos Nr. 111 un Nr. 823, kas nosaka lidostā sniegto pakalpojumu maksu apmēru, to iekasēšanas un izlietošanas kārtību un atbrīvojumus no tām.

## Tarifu struktūra

Rīgas lidostā aviācijas tarifu struktūra sastāv no šādām maksām:

Lidlauka pakalpojumu maksas, ko saskaņā ar likumu “Par aviāciju” nosaka ar MK noteikumiem:

- gaisa kuģa pacelšanās/ nosēšanās maksa;
- gaisa kuģa stāvvietas maksa;
- pasažieru apkalpošanas maksa;
- drošības maksa.

Lidlauka pakalpojumu maksas, ko nosaka Rīgas lidosta:

- PRM maksa;
- centralizētās infrastruktūras maksas;
- citas aviācijas maksas.

## Rīgas lidostas tarifi

Papildus tiek piemērota arī drošības maksas daļa par CAA lidaparātu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanas pasākumu nodrošināšanu (1,60 EUR apmērā par katru izlidojošo tiešo pasažieri un 0,49 EUR apmērā par katru izlidojošo tranzīta vai transfēra pasažieri). Informācija par Rīgas lidostas tarifiem pieejama mājaslapā Lidostas tarifi"[56].

## Tarifu konkurētspēja

Izstrādājot tarifu izmaiņu priekšlikumu, īpaša uzmanība tika pievērsta Rīgas lidostas konkurētspējas attīstīšanai un tādas tarifu struktūras izveidei, kas veicinātu lidostas stratēģisko mērķu sasniegšanu. Lai stimulētu pasažieru apjoma prognožu sasniegšanu un atbalstītu plašu galamērķu tīkla attīstību, kopā ar tarifu izmaiņām spēkā stājās arī pārvadājumu veicināšanas programmas, kas paredz lidostas maksu atlaides jauniem lidojumu maršrutiem, kas pārsniedz 3 000 km no Rīgas, un pasažieru pieauguma atlaides pārvadātājiem, kas nodrošinājuši pasažieru pieaugumu lidostas noteiktajā periodā. Lidosta pārvadātājiem turpinās piešķirt arī mārketinga atbalstu.

Lai veiktu Rīgas lidostas salīdzinājumu ar Ziemeļeiropas gaisa satiksmes mezgliem un Baltijas reģiona lidostām, ar kurām Rīgas lidosta konkurē, ir svarīgi salīdzināt kopējo summu par gaisa kuģa apkalpošanas reizi, kas jāmaksā aviopārvadātājam. Jāatzīmē, ka lidostu starpā ir atšķirīga pieeja maksu noteikšanā un to struktūrā. Lidostas var darboties pēc principa, ka visas aviācijas izmaksas nosedz ar aviācijas ienākumiem, vai līdzīgi kā Rīgas lidosta, izvēlēties kompensēt daļu no aviācijas izmaksām ar neaviācijas ienākumiem, kas ļauj noteikt zemākas pakalpojumu maksas. Tāpat daļa lidostu infrastruktūras un drošības maksas izdala atsevišķi, citur izmaksas iekļautas pasažieru apkalpošanas maksā u.tml. Atsevišķās valstīs pasažieriem tiek piemēroti arī nodokļi un nodevas.

| Tarifa nosaukums | Tarifs EUR no 12.04.2024. | Tarifs EUR līdz 12.04.2024. | Vienība |
|---|---|---|---|
| Maksa par lidaparāta pacelšanos/ nosēšanos | 3,39 EUR | 2,05 EUR | Par katriem 1 000 lidaparāta maksimāli pieļaujamās pacelšanās masas kilogramiem (noapaļojot uz augšu līdz 10 kg) katrā pacelšanās un nosēšanās reizē, bet ne mazāk par 50 EUR. |
| Maksa par lidaparāta stāvēšanu | 0,14 EUR | 0,14 EUR | Par katriem 1 000 lidaparāta maksimāli pieļaujamās pacelšanās masas kilogramiem stundā. |
| Pasažieru apkalpošanas maksa | 3,39 EUR | 3,10 EUR | Par katru izlidojošo pasažieri |
| Transfēra pasažieru apkalpošanas maksa | 0,71 EUR | 1 EUR | Par katru tranzīta un transfēra pasažieri |
| Pasažieru drošības maksa (lidostas daļa) | 5,95 EUR | 5,40 EUR | Par katru izlidojošo pasažieri |
| | 0,50 EUR | 0 EUR | Par katru tranzīta un transfēra pasažieri |
| PRM pasažieru apkalpošanas maksa | 0,38 EUR | 0,38 EUR | Par katru pasažieri |

Pie tipiska lidaparāta un komerciālajiem rādītājiem, kas raksturīgi Eiropas iekšējo reisu lidojumiem, Rīgas lidostas tarifi 2024. gadā bija zemākie reģionā, t.sk. pēc maksu palielināšanas 2024. gada aprīlī.

Ņemot vērā Rīgas lidostas pasažieru skaita izaugsmi pēdējos gados, šāda tarifu stratēģija ir veicinājusi uzņēmuma attīstību. Tādēļ vidējā termiņā ir plānots to saglabāt, bet turpmākā periodā vērtēt, vai ar šādu tarifu struktūru uzņēmums spēs nodrošināt investīciju kapitālu attīstības projektu īstenošanai. Rīgas lidosta plāno pārskatīt savus tarifus ik pēc trīs gadiem.

56 Tarifi pieejami latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/lidostas-tarifi un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/airport-charges

# Negatīvās ietekmes novēršanas process

2-25

Rīgas lidostā atsauksmju, tai skaitā sūdzību iesniegšanas, izskatīšanas un atbildes sagatavošanas kārtību nosaka Klientu atsauksmju vadības instrukcija. Atkarībā no satura, atsauksme tiek nodota atbildīgajai struktūrvienībai atbildes sagatavošanai. Sūdzības gadījumā atbildīgā struktūrvienība izvērtē tās pamatotību.

Ja sūdzība ir atzīta par pamatotu, KPPN vadītājs izvērtē, vai sūdzībā minētie apstākļi liecina par nepieciešamību veikt korektīvās un/ vai preventīvās darbības klientu servisa uzlabošanai. Ja šādas darbības nepieciešams veikt, KPPN vadītājs sadarbībā ar atbildīgās struktūrvienības vadītāju nosaka nepieciešamās korektīvās un/ vai preventīvās darbības klientu servisa uzlabošanai. Par korektīvo un/ vai preventīvo darbību veikšanu atbildīgās struktūrvienības vadītājs informē KPPN vadītāju, kas izdara attiecīgo ierakstu Klientu atsauksmju reģistrā.

Ja saņemtā atsauksme ir saistīta ar virszemes apkalpošanas, ugunsdrošības/ krīzes vadības, lidlauka darbības procesiem vai infrastruktūras problēmām terminālī, Klientu attiecību speciālists pārsūta šo atsauksmi DPS nodrošināšanas vienības speciālistiem.

Ja atsauksme satur mantiskās pretenzijas pazīmes, tās tālāka izskatīšana notiek atbilstoši Mantiska rakstura pretenziju instrukcijai.

Klientu attiecību speciālists katru mēnesi sagatavo pārskatu par iepriekšējā mēnesī saņemtajām atsauksmēm. Par atsauksmju kopsavilkumu tiek informēti visi lidostas darbinieki, izmantojot iekšējo klientu servisa vēstkopu un nodrošinot atskaites pieejamību intraneta statistikas un pārskatu sadaļā. Pārskatā par atsauksmēm (atzinība, sūdzība, jautājums) ir informācija, cik atsauksmes ir saņemtas, izmantojot Rīgas lidostas atsauksmju iesniegšanas kanālus. Pārskata gadā netika konstatēts, ka kāds no atsauksmju kanāliem netiktu izmantots un visu kanālu izmantošanas intensitāte kopumā saglabājās nemainīga, kas parāda, ka atsauksmju mehānisms darbojas un ir efektīvs.

Rīgas lidostas klienti netiek iesaistīti atsauksmju mehānisma izstrādē vai pilnveidošanā. Rīgas lidosta atsauksmju mehānisma uzlabošanā vadās pēc starptautiskās prakses piemēriem. Starptautiskās Lidostu padomes Klientu pieredzes akreditācijas laikā eksperti novērtēja Rīgas lidostas atsauksmju mehānismu kā vienu no efektīvākajiem starp Eiropas lidostām.

Lai vadītu jautājumus, kas skar Rīgas lidostas ietekmi uz vidi un vietējo kopienu, lidosta veic dažādus monitoringa pasākumus, piemēram, līdz 2023. gadam Rīgas lidosta veica mežu monitoringu, 2025. gadā notiks regulārā Mārupes iedzīvotāju aptauja par lidostas ietekmi uz vietējo kopienu – pozitīvajiem un negatīvajiem aspektiem, tai skaitā trokšņa ietekmi. Lidosta veic lidaparātu trokšņa monitoringu un tā rezultātus katru mēnesi publicē mājaslapā. Kopā ar ietekmes pusēm Rīgas lidosta darbojas Vides trokšņa pārvaldības darba grupā, kur tā informē par trokšņa monitoringa rezultātiem, kā arī par notikušajām izmaiņām, kas ir ietekmējušas trokšņa līmeni. Vairāk par sadarbību un pieņemtajiem lēmumiem vides trokšņa jautājumā lasīt sadaļā “Vides trokšņa pārvaldības darba grupa”.

# Dalība organizācijās

2-28

Rīgas lidosta ir biedrs valsts un starptautiskās aviācijas, uzņēmējdarbības un darba devēju organizācijās, kurās tā iesaistās uzņēmuma interešu pārstāvniecībā tiktāl, cik tas attiecas uz aviācijas nozares aktualitātēm, kā arī nozari un Rīgas lidostas darbību ietekmējošu politikas dokumentu un tiesību aktu izstrādi.

## Rīgas lidostas pārstāvniecība organizācijās

Nozīmīgākie pasākumi, kuru organizēšanā Rīgas lidostas pārstāvji ir piedalījušies 2024. gadā ir:

- Rīgas Aviācijas forums,
- Eiropas Ilgtspējas nedēļas pasākums par cilvēktiesību ievērošanu uzņēmumu vērtības ķēdē,
- Ieinteresēto personu iesaistes seminārs $CO_{2e}$ emisiju mazināšanai,
- sadarbībā ar biedrību "Mārupes uzņēmēji" un Rīgas plānošanas reģionu organizēta diskusija "Attīstām Rīgas reģionu kopā!"

**ACI EUROPE –**
Airports Council International EUROPE (Starptautiskā lidostu padome Eiropā)

**IATA GHC (IGHC) –**
International Air Transport Association, Ground Handling Council (Starptautiskā Gaisa transporta asociācija/ Virszemes apkalpošanas padome)

**LAA –**
Latvijas Aviācijas asociācija

**LDDK –**
Latvijas Darba devēju konfederācija

**LTRK –**
Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera

**DAIF Latvija –**
Latvijas Drošības un aizsardzības industriju federācija

**LPVA –**
Latvijas Personāla vadīšanas asociācija

**Latvijas Ūdeņraža Alianse**

**"Mārupes uzņēmēji" –**
Biedrība "Mārupes uzņēmēji"

# 03
# Drošība un drošums



# Drošība un drošums

3-3

Ikvienam cilvēkam ir tiesības uz drošu vidi, kas ietver arī drošus pakalpojumus. Tas nozīmē, ka Rīgas lidostai ir jānodrošina, ka tās sniegtie pakalpojumi nerada kaitējumu cilvēku veselībai un drošībai. Tādēļ Rīgas lidostas galvenā prioritāte drošības politikas realizācijā ir lidojumu drošības garantēšana lidlaukā. Uzņēmuma pamatuzdevums ir nodrošināt drošus lidojumus un nepārtraukti drošu vidi darbiniekiem, nomniekiem un klientiem. Ietekme ir koncentrēta gan pašu darbībās, gan vērtības ķēdē.

Drošībai Rīgas lidostā ir divas komponentes – aviācijas drošība (*security*) un drošība/ drošums (*safety*), par ko atbild divas struktūrvienības. Drošības un drošuma prasības nosaka uzņēmuma augstākā vadība, ievērojot Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas, EK, Eiropas Aviācijas drošības aģentūras, Eiropas Civilās aviācijas konferences un citu Rīgas lidostu darbību reglamentējošo un rekomendējošo dokumentu prasības.

Lai nepieļautu nelikumīgu iejaukšanos civilās aviācijas darbībā, saskaņā ar Rīgas lidostas Aviācijas drošības programmu, kas ir izstrādāta, pamatojoties uz MK 2024. gada 23. janvāra noteikumiem Nr. 58 “Noteikumi par Valsts civilās aviācijas drošības programmu”, ir noteikti kopīgie civilās aviācijas drošības uzturēšanas pamatstandarti. Drošības jomā (*security*) 2024. gadā nav pieļauta nelikumīga iejaukšanās civilās aviācijas darbībā.

Lai nodrošinātu Rīgas lidostā noteikto drošības (*safety*) līmeni un nepārtraukti samazinātu lidostas darbību apdraudošos riskus, saskaņā ar DPS rokasgrāmatu, kas izstrādāta pamatojoties uz EK Regulas Nr. 139/2014 prasībām, ir noteikta Rīgas lidostas Drošības politika, drošības pārvaldības sistēmas darbības pamatprincipi un darbības sfēra, kā arī drošības mērķu izvirzīšanas (katram kalendārajam gadam) un kontroles kārtība. Ikdienā sasniedzamajam drošības stāvokļa līmenim tiek sekots, veicot drošības indikatoru (120) uzraudzību. Katrs drošības gadījums tiek reģistrēts drošības gadījumu reģistrā pie atbilstošā drošības indikatora, par kura uzraudzību ir atbildīgi lidostas struktūrvienību vadītāji. Visi drošības indikatori, kuros (mēneša ietvaros) netiek sasniegts noteiktais drošības stāvokļa līmenis, tiek izskatīti ikmēneša DPS darba grupās un sanāksmēs ar lidlauka atbildīgo vadītāju, kā rezultātā tiek noteiktas identificētās nepieciešamās korekcijas un/vai papildinājumi spēkā esošajās procedūrās. Vairāk par Drošības politiku lasīt sadaļā “Būtiskākās atbildīgas uzņēmējdarbības politikas un rīcībpolitikas”.

Lai Rīgas lidostā nodrošinātu noteikto drošības līmeni, ar DPS palīdzību sistemātiski notiek Rīgas lidostas darbību apdraudošo risku identifikācija, novērtēšana un samazināšana. Līdztekus izmaiņu ietekmes novērtējumiem, DPS ietvaros notiek arī esošo jeb pastāvošo risku vadība, kas izpaužas to regulārā pārvērtēšanā ar mērķi uzraudzīt un noturēt risku pakāpi drošībai pieņemamā līmenī. DPS veic metodisku uzraudzību par drošības prasību ievērošanu Rīgas lidostā notiekošo procesu norisē, kā arī rūpējas par nepieciešamo resursu piesaisti un darbinieku kvalifikācijas uzturēšanu. Sistemātiski darbojas DPS darba grupa, kuras dalībnieku pienākums ir savas kompetences ietvaros aktīvi iesaistīties DPS darbības efektivitātes izvērtēšanā, konstatēto problēmu analīzē, korektīvo un preventīvo darbību noteikšanā, kā arī DPS darbības pilnveidē. DPS darba grupas sanāksmes notiek vismaz vienu reizi mēnesī (2024. gadā notika 13 sanāksmes).

Regulāri, balstoties uz nolikumos noteikto kārtību, tiek organizētas drošības komitejas, kuru darbības mērķis ir nodrošināt aktīvu komunikāciju starp Rīgas lidostas un tajā strādājošo citu kompāniju pārstāvjiem par DPS kontrolējamo

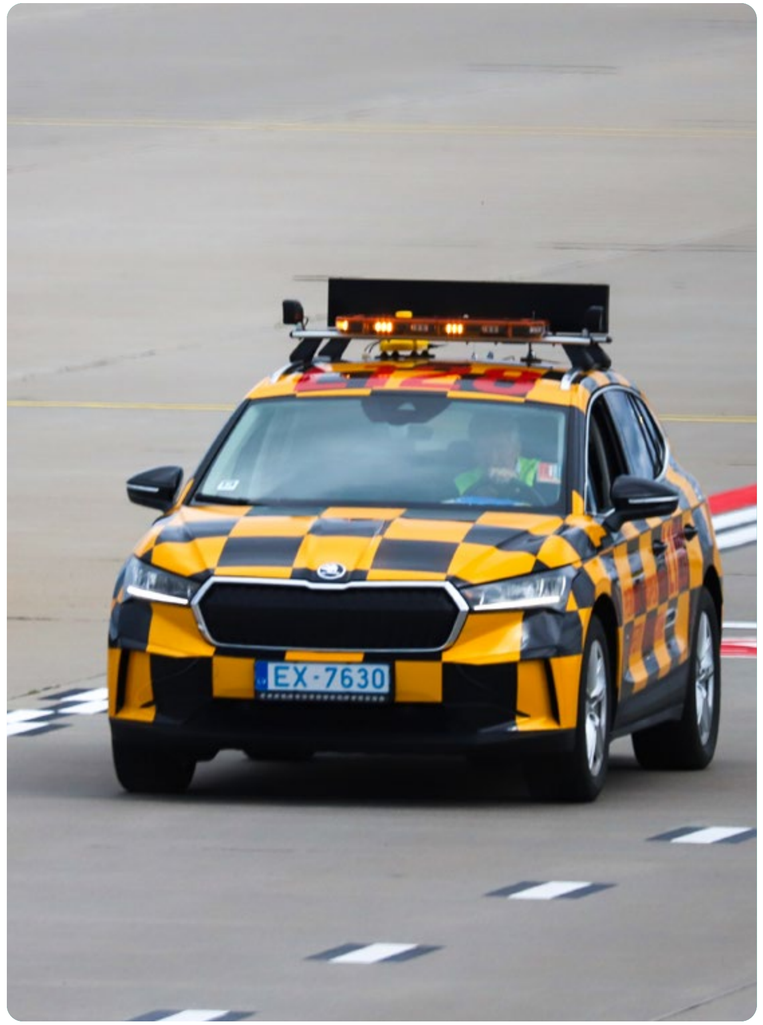
procesu aktuālajiem, svarīgajiem jautājumiem un saskaņot visu ieinteresēto pušu viedokļus. Rīgas lidostā darbojas piecas drošības komitejas – Skrejceļa, Gaisa kuģu apkalpošanas, Lidlauka uzturēšanas, Kustības vadības, kā arī Ārkārtas situāciju vadības drošības komiteja.

Reizi pusgadā notiek DPS vadības pārskata grupas sanāksmes, kuras vada lidlauka atbildīgais vadītājs un kurās piedalās uzņēmuma valde, departamentu direktori, DPS vadītājs un pieaicinātie speciālisti. DPS vadības pārskata grupas sanāksmes ir organizētas ar mērķi izvērtēt DPS darbības efektivitāti iepriekšējā periodā un tās pilnveidošanas iespējas.

Rīgas lidostā ir ieviesta un tiek uzturēta obligātā un brīvprātīgā drošības gadījumu un apdraudējumu ziņošanas kārtība, un viens no DPS darbības efektivitātes raksturotājiem Rīgas lidostā ir reģistrētie drošības gadījumi. Visus drošības gadījumus reģistrē vienotā datubāzē. Atbilstoši drošības gadījuma veidam un nozīmībai tiek ierosināta drošības gadījumu izmeklēšana un nepieciešamā analīzes pakāpe. DPS nodrošināšanas vienība apkopo datus par kalendārajā mēnesī reģistrētajām drošības indikatoru skaitliskajām vērtībām un analizē drošības gadījumu saturu un tendences DPS nodrošināšanas vienības, DPS darba grupas un drošības komiteju ietvaros, nepieciešamības gadījumos piesaistot ekspertus un iesaistītos lidlauka pakalpojumu sniedzējus. Lidlauka atbildīgais vadītājs, uzņēmuma valde, struktūrvienību vadītāji, kā arī Rīgas lidostā strādājošās kompānijas regulāri saņem elektroniskus pārskatus par drošības gadījumiem.

Precīzai drošības līmeņa izvērtēšanai katrā no DPS kontrolētajiem procesiem ir noteikti drošības indikatori, kuriem noteikts sasniedzamais drošības stāvokļa līmenis, ko ne retāk kā reizi gadā pārskata DPS darba grupas ietvaros. Drošības stāvokļa indikatoru uzraudzību veic par procesa norisi atbildīgās struktūrvienības vadītājs.

DPS seko līdzi drošības gadījumu tendencēm un nepieciešamības gadījumā katru gadu pārskata, papildina vai sīkāk iedala noteiktos drošības indikatorus. 2024. gadā jauni drošības indikatori nebija noteikti.



Drošības mērķus kalendārajam gadam definē tiešā saistībā ar lidlauka atbildīgā vadītāja un uzņēmuma valdes apstiprināto Drošības politiku. Mērķi nosaka konkrētu drošības līmeni vai procesa sniegumu, kas jāsasniedz noteiktā laika periodā. Drošības mērķus iespēju robežās nosaka kvantitatīvos rādītājos, izmantojot drošības stāvokļa indikatoru rādījumus. Drošības mērķus nosaka Rīgas lidostai kopumā (tostarp citām lidlaukā strādājošām kompānijām) un uzņēmuma struktūrvienībām atsevišķi. 2024. gadā Rīgas lidostā bija izvirzīti astoņi ar drošību saistīti mērķi:

| Mērķis | Mērķa indikators |
|---|---|
| Nepieļaut transportlīdzekļu un cilvēku nesankcionētu nokļūšanu GSV "Tornis" atbildības zonā | Transportlīdzekļu un gājēju nesankcionēta nokļūšana gaisa satiksmes vadības "Tornis" atbildības zonā |
| Nepieļaut transportlīdzekļu un cilvēku nesankcionētu nokļūšanu GSV "Zeme" atbildības zonā ar ietekmi uz gaisa kuģu kustību | Transportlīdzekļu un gājēju nesankcionēta nokļūšana gaisa satiksmes vadības "Zeme" atbildības zonā |
| Nepieļaut negadījumu, kuros iesaistīti divi vai vairāk transportlīdzekļi, skaitu lidlaukā lielāku kā 0,37 gadījumi uz 1000 lidojumiem (neskaitot gadījumus, kas reģistrēti lidlauka uzturēšanas laikā) | Divu vai vairāk transportlīdzekļu sadursmes vai bīstamas satuvināšanās |
| Nepieļaut negadījumu, kas saistīti ar transportlīdzekļu sadursmēm ar ēkām/objektiem, skaitu lidlaukā lielāku kā 0,68 gadījumi uz 1000 lidojumiem | Transportlīdzekļu sadursmes vai bīstamas satuvināšanās ar ēkām vai objektiem |
| Nepieļaut gaisa kuģu un transportlīdzekļu bīstamu satuvināšanos skaitu lielāku kā 0,52 gadījumi uz 1000 lidojumiem | Transportlīdzekļu sadursmes vai bīstamas satuvināšanās ar gaisa kuģi |
| Nepieļaut naftas produktu noplūdes lidlaukā skaitu lielāku kā 5,01 gadījumi uz 1000 lidojumiem | Naftas produktu noplūdes |
| Nepieļaut nelabvēlīgu laikapstākļu izraisītu gadījumu skaitu lielāku kā 0,35 uz 1000 lidojumiem | Ar lidlauka ekspluatācijas nodrošināšanu nelabvēlīgos laikapstākļos saistītie gadījumi |
| Nepieļaut nelaimes gadījumu darbā (ar darbspēju zaudējumu) un darba traumu (bez darbspēju zaudējuma) skaitu, DPS kontrolējamo procesu ietvaros, darbiniekiem lielāku kā 0,95 gadījumi uz 1000 lidojumiem | Darba traumas Lidlauka uzturēšanas procesa ietvaros, Darba traumas Kustības vadības procesa ietvaros, Darba traumas Gaisa kuģu apkalpošanas procesa ietvaros un Darba traumas Ārkārtas situāciju vadības procesa ietvaros |

No astoņiem 2024. gadā izvirzītajiem drošības mērķiem ir sasniegti pieci (mērķu izpilde 62 %), bet no izvirzītajiem 33 Rīgas lidostas struktūrvienību drošības mērķiem sasniegti 22 (izpilde 67 %). 2024. gadā no kopumā noteiktajiem 119 uzdevumiem drošības mērķu sasniegšanai pilnībā izpildīti 90 (izpilde 75 %). Pārējiem bija nepieciešams izpildes termiņa pagarinājums un uzdevumi pārcelti uz 2025. gada rīcības plānu vai jau sākotnēji bija noteikta izpilde 2025. gadā. Izvirzīto mērķu rezultāti tiek periodiski (reizi ceturksnī) analizēti DPS ikmēneša darba grupā, kur tiek identificēti cēloņi mērķu nesasniegšanai vai uzdevumu, kas noteikti mērķu sasniegšanai, neizpilde un noteikti jauni mērķi un/ vai uzdevumi mērķu sasniegšanai, kā arī termiņi. Drošības (*safety*) jomā 2024. gadā netika identificēts nepieņemams drošības riska līmenis lidlauka procesos.

Būtiskākās Rīgas lidostas ietekmes puses drošības un drošuma jomā ir lidostas atbildīgā struktūrvienība – Drošības departaments, Lidlauka drošības un vadības departamenta DPS nodrošināšanas vienība, Rīgas lidostas darbinieki, kā arī kompetentās valsts iestādes, piemēram, CAA, LGS, lidlauka pakalpojuma sniedzēji, Valsts robežsardze, Valsts policija u.c.

Saskaņā ar Rīgas lidostas Drošības politiku par drošumu uz lidlauka ir jārūpējas visiem uzņēmumā un tā teritorijā strādājošiem, bet uzraudzību nodrošina Lidlauka drošības un vadības departamenta sastāvā esošā DPS nodrošināšanas vienība, kas darbojas, lai līdz minimumam samazinātu ar drošumu saistītos riskus un apdraudējumus. Drošības/ drošuma prasības Rīgas lidostas darbībai ietvertajā sfērā nosaka lidlauka atbildīgais vadītājs un lidostas valde.

Rīgas lidostā darbojas DPS, pamatojoties uz CAA izsniegto sertifikātu LV-02, ir ievērotas starptautisko normatīvo dokumentu un CAA noteiktās prasības un rekomendācijas. DPS darbību, prioritātes un virzību nosaka DPS rokasgrāmata, Drošības politika un mērķi.

## Atbilstības uzraudzība

Rīgas lidostā ir izveidots un tiek uzturēts lidlauka procesu atbilstības uzraudzības process (turpmāk – atbilstības uzraudzība), lai nodrošinātu DPS un lidlauka ekspluatācijas un apkopes procesu atbilstību saistošo normatīvo aktu prasībām. Atbilstības uzraudzība tiek piemērota visiem lidlauka procesiem, uz kuriem attiecas EK un Eiropas Aviācijas drošības aģentūras reglamentējošo dokumentu prasības, ieskaitot tos procesus, ko pilnībā vai daļēji veic citas organizācijas.

Atbilstības uzraudzības ietvaros regulāri notiek četru līmeņu pasākumi:

- 1. līmeņa pasākumi: lidlauka ikdienas un periodiskie uzraudzības pasākumi.
- 2. līmeņa pasākumi: lidlauka plānveida – ikdienas un periodisko - uzraudzības pasākumu izpildes kontroles inspekcijas (tajā skaitā ārpuskārtas).
- 3. līmeņa pasākumi: DPS ietvaros plānotie drošības prasību uzraudzības pasākumi kalendārajam gadam.
- 4. līmeņa pasākumi: lidlauka procesu atbilstības uzraudzības pasākumu plānā plānotie vai ārpuskārtas lidlauka procesu atbilstības uzraudzības pasākumi (procesu auditi un inspekcijas).

2024. gadā Rīgas lidostā notika 13 4. līmeņa atbilstības uzraudzības pasākumi, piemēram, auditi procesiem, kas saistīti ar:

- aeronavigācijas informāciju, pakalpojumiem un datiem;
- lidlauka uzturēšanu – apkārtnes uzraudzību un šķēršļu kontroles nodrošināšanu, virsmas uzturēšanu, tai skaitā ziemas apstākļos, rīcību tehnisko šķidrumu noplūdes gadījumos;
- drošības nodrošināšanu – ugunsdrošības vadību un aizsardzības līmeņa nodrošināšanu, ārkārtas situāciju un civilās aizsardzības pasākumu plānošanu, ārkārtas situāciju operatīvo vadību, pirmās medicīniskās palīdzības nodrošināšanu, faunas kontroli un tās radīto apdraudējumu samazināšanu.

## Pasākumi aizsardzībai pret nesankcionētiem bezpilota lidaparātiem

Kopš 2022. gada Rīgas lidosta sadarbībā ar atbildīgajām valsts institūcijām un atbilstoši to rekomendācijām ir stiprinājusi kritiskās infrastruktūras aizsardzību, kopā ar valsts dienestiem ir testētas lidlaukā izmantojamas bezpilota lidaparātu pretdarbības iekārtas un to ietekme uz gaisa satiksmes vadību.

2024. gada rudenī Rīgas lidosta saņēma iepirkumā iegādātos bezpilota lidaparātus, ko plānots izmantot lidlauka patrulēšanā, nesankcionētu bezpilota lidaparātu identificēšanā un pretdarbībā. Pārskata gadā uzsākta arī darbinieku – bezpilota lidaparātu pilotu apmācība. Licenci bezpilota lidojumu veikšanai 2024. gadā ieguva pieci piloti, bet divi darbinieki apguva bezpilota lidaparātu incidentu vadības mācības. Rīgas lidostas bezpilota lidaparātu pilotu kopējais skaits ir 11.

2025. gadā sadarbībā ar LGS turpinās darbs pie esošo lidlauka un lidojumu procedūru izmaiņām un jaunu procedūru izstrādes, lai droši integrētu patrulēšanas bezpilota lidaparātu lidojumus ikdienas lidlauka norisēs.

2025. gada janvārī noslēdzās jaunas bezpilota lidaparātu detektēšanas iekārtas iegādes piedāvājumu iesniegšanas termiņš. Atbildīgie dienesti ir snieguši savus atzinumus par pretendentu atbilstību un ir noteikts iepirkuma uzvarētājs.

Tāpat, izmantojot Starptautiskās lidostu padomes Eiropā sadarbības tīklu, ir izpētīta citu Eiropas valstu pieredze bezpilota lidaparātu detektēšanā un pretdarbībā. Šī aptauja liecina, ka dažās Eiropas lidostās tāpat kā Rīgas lidostā ir bezpilota lidaparātu detektēšanas iekārtas, savukārt pretdarbība nesankcionētiem bezpilota lidaparātu lidojumiem Eiropas lidostās ir noteikta kā valstu tiesībaizsardzības institūciju funkcija, kas arī uztur un ir tiesīgas izmantot attiecīgās iekārtas.

## Drošības procesa pilnveidojumi

Lai uzlabotu drošības līmeni un pasažieru komfortu drošības pārbaudes kontrolpunktos, 2024. gadā īstenoti vairāki pasākumi:

- Iepirkuma "Sešu sprāgstvielu palieku detektoru piegāde 2023., 2024. un 2025. gadā" ietvaros iegādāti divi sprāgstvielu palieku detektori (SPD), nodrošinot pietiekamu SPD iekārtu skaitu drošības pārbaužu veikšanai lidostas kontrolpunktos.
- Lai sasniegtu pilnīgu EDS iekārtas funkcionālo tehnisko efektivitāti, ražotāji ir paredzējuši integrēt iekārtas automātiskajās grozu atgriešanas līnijās, tādēļ 2024. gadā ir veikts iepirkums "Divu automātisko grozu atgriešanas līniju iegāde un uzstādīšana". Projektu plānots pabeigt 2025. gada 1. ceturksnī. Šī iekārtu un automātisko grozu atgriešanas līniju kombinācija nodrošinās līnijas caurplūsmas kapacitātes pieaugumu, pasažieru un klientu apmierinātību ar drošības pārbaudes procesa vienkāršošanu un ātrumu. Tāpat paredzams, ka tiks samazināts konfliktsituāciju skaits par pašu drošības pārbaudes procesa norisi attiecībā uz rokas bagāžas pārbaudēm un liegumu aizliegto un bīstamo priekšmetu tālākai pārvadāšanai lidaparātā. Samazināsies arī darbinieku fiziskā slodze mantu grozu aprites nodrošināšanai.

2024. gadā veiktajā sabiedrības aptaujā 90 % respondentu ir norādījuši, ka, atrodoties Rīgas lidostā, jūtas droši (2022. gada rādītājs 90 %).

## Manevrēšanas ceļu ass uguņu sistēmas attīstība

2024. gadā janvārī Rīgas lidosta izsludināja iepirkumu manevrēšanas ceļu C, E un F segumu atjaunošanas un gaismu sistēmas modernizācijas būvprojektu izstrādei un autoruzraudzībai un noslēdza līgumu par tā īstenošanu. Iepirkums paredz elektroapgādes kabeļu tīkla un skrejceļa sekundārā apgaismojuma sistēmas kabeļu tīkla atjaunošanu, kā arī nolietoto manevrēšanas ceļu halogēnspuldžu malu un ass uguņu nomaiņu pret energoefektīvākām LED ugunīm, uzlabojot skrejceļa redzamību. Pārskata gadā tika izstrādāts arī būvprojekts C, E un F manevrēšanas ceļu segumu un gaismas sistēmas nomaiņai. Šie pasākumi ļaus padarīt gaisa kuģa manevrēšanu uz zemes efektīvāku un drošāku, samazinot oglekļa dioksīda emisijas un enerģijas patēriņu.

Tāpat 2024.gadā tika pilnībā pārbūvētas skrejceļa apakšstacijas un inženiertehniskajā zonā likvidētas četras novecojušās apakšstacijas, to vietā izbūvējot jaunu, energoefektīvu apakšstaciju, tā uzlabojot Rīgas lidostas elektrotīklu.

## Ārkārtas situāciju mācības

Lai pārbaudītu Rīgas lidostas krīzes likvidēšanā iesaistītā personāla reaģēšanu, lidostas struktūrvienību un valsts operatīvo dienestu sadarbības efektivitāti, kā arī ārkārtas situācijas procedūru atbilstību un aprīkojumu, EK regula Nr. 139/2014 ne retāk kā reizi divos gados paredz prasību veikt pilna apjoma ārkārtas situāciju mācības.

Lai pārbaudītu augstākminēto, 2024. gadā Rīgas lidosta rīkoja negadījuma ar bīstamām vielām (radioaktīvo vielu transportēšanas negadījums) mācības.

Mācību mērķis tika sasniegts – lidostas un operatīvo dienestu ierašanās laiks negadījuma vietā, rīcība krīzes likvidēšanā, glābšanas darbu algoritms un taktika atbilst procedūrās noteiktajam. Mācību secinājumos tika noteikti uzlabojumi, kas lielākoties ir saistīti ar kontrolkaršu koriģēšanu un aprīkojuma iegādi. Lielākā uzlabojumu daļa tika ieviesa pārskata gadā, bet dažu uzlabojumu termiņš ir 2025. gada 1. ceturksnis. 2025. gadā tiks rīkotas galda mācības Rīgas lidostas un operatīvo dienestu sadarbībai.

# Neatbilstību gadījumi attiecībā uz produktu un pakalpojumu ietekmi uz veselību un drošību

416-2

2024. gadā Rīgas lidostā nav reģistrēti neatbilstību gadījumi attiecībā uz produktu un pakalpojumu ietekmi uz klientu veselību un drošību, par kuriem Rīgas lidostai būtu piemēroti sodi vai sankcijas.

# Sadursmes ar putniem

AO9

Rīgas lidostā strādā pieci putnu un dzīvnieku kontroles speciālisti, kas uzrauga un novērš potenciālos putnu un dzīvnieku radītos apdraudējumus. Putnu un dzīvnieku kontroles speciālistiem ir pieejams plašs un moderns aprīkojuma kopums, lai mazinātu putnu un dzīvnieku radīto apdraudējumu, tai skaitā putnu radars, astoņi putnu atbaidīšanas lielgabali, lāzers, skaņas un raķešu pistoles, akustiskās iekārtas un cits aprīkojums.

2024. gadā Rīgas lidostā reģistrētas 44 apstiprinātas lidaparātu sadursmes ar putniem un 39 neapstiprinātas lidaparātu sadursmes ar putniem. Apstiprināto lidaparātu sadursmju ar putniem gadījumu skaits attiecībā pret 10 000 lidojumiem – 7 (2023. gadā – 9).

2025. gadā Rīgas lidostā ir paredzēts uzsākt pakāpenisku zāliena nomaiņu lidlaukā, lai potenciāli mazinātu dārza vaboļu skaitu, kas ir viens no veidiem, kā mazināt putnu klātbūtni lidlaukā.

# Kiberdrošība un personas datu aizsardzība

3-3

2024. gadā kiberdrošības joma joprojām saskārās ar daudziem jauniem izaicinājumiem, ko veicināja tehnoloģiju attīstība, digitālo ekosistēmu paplašināšana un arvien sarežģītāki kiberdraudi. Rīgas lidosta turpināja attīstīt arī savu iekšējo un ārējo digitālo pakalpojumu apjomu. Lai gan 2024. gada ietvaros Rīgas lidostu skāra daži globāli kiberdrošības incidenti, kas radīja īslaicīgu ietekmi gan uz pieejamajiem resursiem, gan uz ienākošo reisu punktualitāti, tomēr pārskata gadā Rīgas lidostai izdevās izvairīties no nopietniem un būtiskiem IT drošības incidentiem. Būtiskākie pasākumi Rīgas lidostas kiberdrošības risku mazināšanai:

- dalība Latvijas kiberdrošības kompetenču kopienā. Latvijas nacionālās kiberdrošības kompetenču kopienas ietvaros kopienas dalībnieki un valsts pārvaldes iestāžu eksperti dalās ar informāciju par gaidāmo un aktuālo kiberdrošības jomā. Tas palīdz Rīgas lidostai iegūt aktuālu un svarīgu informāciju.
- Kiberdrošības vienība 2024. gada ietvaros aktualizēja darbinieku kiberdrošības apmācības saturu, veica iekšējās pikšķerēšanas kampaņas, lai izvērtētu gan darbinieku individuālās kiberdrošības spējas, gan darbinieku rīcību un motīvus, ja tiek veiktas kiberdrošību apdraudošas darbības. Sasniegtie testēšanas rezultāti ir labi, salīdzinot ar publiski pieejamo informāciju par nozarē uzrādītajiem rezultātiem.

IT drošības incidentu raksturs 2024. gadā bija dažāds gan pēc ietekmes, gan veida, taču Rīgas lidostai nebija ārēju incidentu sekas ar lietotāju kontiem pie paroļu noplūdēm. Tas daļēji ir skaidrojams ar izmantoto divu faktoru autentifikāciju. Salīdzinot ar 2023. gadu lidostas kiberdrošības incidentu tendences nav mainījušās, tās ir saistītas ar lietotāju veiktām darbībām, iekārtu nekorektu konfigurāciju vai neparedzētiem sistēmas atteikumiem. Incidentos iesaistīto darbinieku kvalifikācijas un amatu līmeņi bija dažādi, un tas liek izdarīt secinājumu, ka cilvēciskais faktors aizvien ir ļoti nozīmīgs un Rīgas lidostai ir jāstiprina darbinieku individuālās kibernoturības spējas.

IT drošības incidenti tiek dokumentēti reģistrā. Drošības incidenta gadījumā tiek izvērtēta ziņojuma nepieciešamība. Ziņojumā tiek aprakstīts incidents un tā apstākļi, noteikti incidenta cēloņi un cēloņu novēršanai nepieciešamās korektīvās darbības un rekomendācijas. IT drošības incidentu izmeklēšanas ziņojumā noteiktās rekomendācijas atbildīgo struktūrvienību vadītāji izvērtē, iestrādā procesus aprakstošajos dokumentos un pielieto ikdienas darbā. Ziņojums elektroniski tiek izsūtīts atbildīgajām struktūrvienībām un atbildīgajam valdes loceklim. Reizi gadā tiek sagatavots lidostas IT drošības un datu aizsardzības pārskats ar kuru tiek iepazīstināta lidostas augstākā vadība.

Pamatprasības Rīgas lidostas informācijas un komunikāciju tehnoloģiju vides kiberdrošībai ir noteiktas ārējos normatīvajos aktos, t.sk. atbilstošās ES regulas, Informācijas tehnoloģiju drošības likums un vairāki Ministru kabineta noteikumi.

2024. gada ietvaros tika aktīvi izmantoti ieviestie kiberdrošības risinājumi, uzkrātās informācijas analīze un caurskatīšana, pārskatu izveide un Rīgas lidostas augstākās vadības informēšana. Balstoties uz iegūtajiem rezultātiem tiek izstrādāti kiberdrošības risku mazinošie pasākumi, kā, piemēram, kontrolētas izmantoto programmatūru versijas iekārtās un informācijas sistēmās.

Lidostā 2024. gadā notika vairāki auditi, kas skāra arī kiberdrošības sfēru. Pārbaužu ietvaros konstatēta viena neatbilstība, 19 novērojumi un ieteikumi, kas norādītajos termiņos ir novērsti. Tāpat aktīvi notika sadarbība kiberdrošības sfērā ar kompetentajām iestādēm, piemēram, CERT.LV, kur sadarbības ietvaros tiek fiksēti un novērsti aktīvi kiberapdraudējumi, kas savukārt mazina kiberapdraudējumu iespējamību citām organizācijām un lietotājiem, kas izmanto CERT.LV sniegtos pakalpojumus.

Kā datu pārzinim un apstrādātājam Rīgas lidostai pastāv iespējama negatīva ietekme uz pasažieru tiesībām datu noplūdes gadījumā. Šī ietekme ir koncentrēta pašu darbībās. Rīgas lidostai ir jāspēj uzskatāmi parādīt, ka personas datu apstrāde notiek, ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa Regulas Nr. 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK VDA prasības.

Kā datu pārzinim un apstrādātājam Rīgas lidostai personas datu apstrāde ir jāveic, ievērojot VDA regulas 6. panta 1. punktā noteikto, proti, personas datu apstrāde ir likumīga tikai tādā apmērā un tikai tad, ja ir piemērojams vismaz viens no VDA regulas minētajiem pamatojumiem. Personas datu apstrādi Rīgas lidosta veic, pamatojoties uz noteiktajiem apstrādes nolūkiem, ievērojot datu minimizēšanas, pārredzamības, konfidencialitātes un pārskata atbildības principus, kā arī pamatojoties uz datu glabāšanas vispārīgu tiesisko regulējumu. Rīgas lidostas datu aizsardzības mērķis ir aizsargāt pasažieru datus pret apdraudējumiem, kaitējumu un zaudējumiem.

Rīgas lidostā ir izstrādāti iekšējie noteikumi personas datu aizsardzības jomā, lai periodiski izvērtētu apstrādājamo personas datu apjomu un to atbilstību personas datu apstrādes nolūku sasniegšanai un datu drošībai, piemēram, Datu subjektu pieprasījumu izskatīšanas procedūra, Fizisko personu datu apstrādes sistēmas aizsardzības procedūra, personas datu aizsardzības pārkāpumu atklāšanas, izmeklēšanas un ziņošanas u.c. Liela uzmanība tiek pievērsta personāla apmācībai.

Apstrādājot fizisko personu datus, Rīgas lidostai ir jāievēro arī VDA regulas 5. panta 1. punktā noteiktie personas datu apstrādes principi un citos normatīvajos aktos noteiktās prasības personas datu apstrādes un aizsardzības jomā - jānodrošina likumīga, godprātīga, datu subjektam pārredzama, precīza un tikai nolūka sasniegšanai nepieciešamajā minimālajā apjomā personas datu apstrāde.

2024. gadā, ievērojot VDA regulas prasības, Rīgas lidosta:

- veica novērtējumus par ietekmi uz personas datu aizsardzību, ņemot vērā VDA regulas 35. panta trešās daļas nosacījumus, ja, izvērtējot personas datu apstrādes veidu, secināms, ka tas varētu radīt augstu risku fizisku personu tiesībām un brīvībām, un līdz tam nav veikts novērtējums par ietekmi uz apstrādājamo personas datu aizsardzību, tai skaitā riska analīzi;
- konsultēja darbiniekus par aktuālajiem datu aizsardzības jautājumiem;
- izvērtēja informācijas sistēmas gan no risku, gan datu aizsardzības aspekta;
- izstrādāja un aktualizēja esošās kvalitātes sistēmas procedūras un citus iekšējās kārtības noteikumus, kas reglamentē ar datu aizsardzību saistītus jautājumus;
- izstrādāja informatīvos materiālus par personas datu aizsardzības pārkāpumu/ incidentu atpazīšanu, iekļaujot praktiskus piemērus/dzīves situācijas aprakstus;
- sniedza atzinumus par lidostas struktūrvienību izstrādātajiem līgumiem, starptautiskiem vienošanās līgumiem, sadarbības līgumiem un to grozījumu projektiem;
- informēja un sniedza konsultācijas personas datu lietotājiem par viņu pienākumiem personas datu apstrādes un aizsardzības jautājumos;
- sniedza atbalstu lidostas darbiniekiem mācību procesa laikā, paaugstinot lidostas darbinieku izpratni par personas datu aizsardzību;
- veica lidostas IT infrastruktūrā esošu un lietotājiem piesaistītu datoru un e-pastu sistēmas personas datu auditus u.c.

Personu datu apstrādes procesā ir iesaistīta valde, administrācijas un citi darbinieki, kā arī trešās personas, ar kurām noslēgti uzņēmuma līgumi par sadarbību.

Par potenciāliem vai esošiem datu aizsardzības pārkāpumiem, kā arī par nepieciešamo uzlabojumu veikšanu elektroniskajās informācijas sistēmās vai citos personas datu apstrādes līdzekļos un iekšējos procesos nekavējoties tiek gatavoti ziņojumi Rīgas lidostas valdei.  Rīgas lidosta pienācīgi un savlaicīgi reaģē pienācīgi uz visiem potenciāliem personas datu aizsardzības pārkāpumiem, lai bez nepamatotas kavēšanās un, ja iespējams, ne vēlāk kā 72 stundu laikā no brīža, kad pārkāpums kļuvis zināms, par pārkāpumu varētu paziņot personas datu aizsardzības pārkāpumu uzraudzības iestādei vai datu subjektiem.

Līdzšinējais darbību izvērtējums liecina, ka Rīgas lidosta nodrošina personas datu aizsardzību un drošību atbilstoši VDA regulas, Fizisko personu datu apstrādes likuma un citu tiesību aktu regulējuma prasībām un ievēro savā darbībā personas datu apstrādes labas prakses principus.

Ņemot vērā kiberdrošības incidentus, datu aizsardzības incidentus un aktualitātes, tiek sagatavots ikgadējais IT drošības un datu aizsardzības darbības plāns kurā tiek noteikti sasniedzamie mērķi, kā, piemēram, veikt datu rezerves kopiju integritātes pārbaudes, uzturēt kiberdrošības noturību, veikt Rīgas lidostas risinājumu drošības pārbaudes, lai uzlabotu kopējo lidostas IT drošības un datu aizsardzības līmeni. Darbības plāna izpilde tiek kontrolēta lidostas normatīvo aktu noteiktā kārtībā.




# Pamatotas sūdzības par klientu privātuma pārkāpumiem un klientu datu zaudēšanu

418-1

2024. gadā nav fiksēta neviena sūdzība no datu subjektiem un uzraudzības iestādēm, kas saistīta ar klientu privātuma un personas datu apstrādes pārkāpumiem. Lidosta 2024. gadā ir veikusi preventīvās darbības, lai nepieļautu vai novērstu nelabvēlīgu seku iestāšanos.

# 04
# Pieejamība



# Piekļuve ar sabiedrisko transportu

Nokļūšanai uz galvaspilsētu un atpakaļ pasažieri var izmantot uzņēmuma SIA "Rīgas satiksme" sabiedriskā transporta 22. autobusu, "Lux Express" ekspresbusu maršrutā Rīgas centrs–RIX Rīgas lidosta, taksometra pakalpojumus, pārvadājumus ar vieglajiem automobiļiem tīmekļu vietnēs vai mobilajās aplikācijās, kā arī izmantojot koplietošanas automašīnas.

Sabiedriskā transporta pieturvieta atrodas Rīgas lidostas īstermiņa autostāvvietā P1 pie pasažieru terminālā. Sabiedriskais transports no Rīgas lidostas uz Rīgu kursē vairākas reizes stundā, vidēji ik pēc 20 minūtēm. Taksometru pakalpojumu saņemšana tiek nodrošināta tuvākajā brauktuvē pie terminālā vai aplikācijas lietotāji var izsaukt taksometrus Rīgas lidostas īstermiņa stāvvietā izveidotajā pasažieru uzņemšanas zonā.

No Rīgas lidostas pieejama arī starpvalstu autobusu satiksme, ko nodrošina šādu starptautisko pārvadājumu kompānijas: "Eurolines" ar maršrutiem uz Paņevežu un Kauņu, "FlixBus" ar maršrutiem uz Tallinu, Vīni, Viļņu, Vāsu un Varšavu, "Ollex" ar maršrutiem uz Šauļiem, Plungi un Klaipēdu, "Lux Express" ar plašu maršrutu klāstu.

Rīgas lidostā pasažieriem un klientiem ir pieejamas četras autostāvvietas, nodrošinot iespēju novietot 2320 automašīnas[57]. P1 īstermiņa autostāvvieta atrodas terminālā priekšā, pirms ielidošanas sektoriem E un C, savukārt P2, P3 un P4 ilgtermiņa autostāvvietas atrodas dažu minūšu gājienā no Rīgas lidostas terminālā. Darbinieku un sadarbības partneru darbinieku vajadzībām tiek nodrošināta autostāvvieta P2 un P5.

Klientu ērtībām no ilgtermiņa autostāvvietām pieejams bezmaksas transfērs uz lidostas termināli un atpakaļ. Par P1 īstermiņa autostāvvietas izmantošanu, sagaidot vai pavadot pasažierus, pirmās 10 minūtes nav jāmaksā, pasažieriem ar invalīdu stāvvietas izmantošanas karti pirmās 30 minūtes nav jāmaksā (vienu reizi 24 stundu periodā). Visās autostāvvietās var norēķināties gan ar skaidru naudu, gan ar bankas karti, gan ar mobilo lietotni "Mobilly". Autostāvvietu pakalpojumus var iegādāties, tos iepriekš rezervējot lidostas mājaslapā[58].

Koplietošanas automašīnu saņemšanas un nodošanas vieta atrodas Rīgas lidostas ilgtermiņa autostāvvietā P3. Rīgas lidostā darbojas četri uzņēmumi, kas sniedz koplietošanas autonomas pakalpojumu, iznomāšanai piedāvājot mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļus. Rīgas lidostas teritorijā atrodas arī velonovietnes, kā arī pasažieriem ir iespēja savu velosipēdu nodot glabāšanai lidostas bagāžas glabātavā. Velo novietnes atrodas pie terminālā ēkas (blakus P1 īstermiņa autostāvvietai, starp E un C atlidošanām), kā arī ir paredzēta stāvvieta motociklu un mopēdu novietošanai.

Informācija par transporta veidiem nokļūšanai Rīgas lidostā un no tās ir apkopota lidostas mājaslapas sadaļā "Transports"[59].

57 Informācija par lidostas autostāvvietām ir pieejama Rīgas lidostas mājaslapas sadaļā "Autostāvvietas"
58 Rezervēšana https://book.riga-airport.com/book/RIX/Parking?parkingCmd=collectParkingDetails
59 Informācija par transporta veidiem pieejama latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/transports un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/transport-0

# Piekļuve cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām

3-3

ANO Konvencija par personu ar invaliditāti tiesībām nosaka, ka personām ar invaliditāti ir tiesības uz piekļūstamību fiziskajai videi, transportam, informācijai un sakariem, lai tās varētu dzīvot neatkarīgi un pilnvērtīgi piedalīties sabiedrības dzīvē.

Piekļūstamība ir būtiska, lai nodrošinātu vienlīdzīgas iespējas visiem cilvēkiem, neatkarīgi no viņu fiziskajām spējām. Šī ietekme izpaužas pašu darbībās. Nenodrošinot visiem pasažieriem vienlīdzīgas un pienācīgas iespējas nokļūt lidostā un izmantot tās pakalpojumus var tikt radīta iespējama negatīva ietekme.

Rīgas lidosta ir atbildīga par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas EK Nr. 1107/2006 “Par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu” prasību ieviešanu un nodrošināšanu. Atbilstoši regulas prasībām Rīgas lidosta nodrošina personāla apmācību un izpratnes par invaliditāti vairošanu, vides pieejamību, infrastruktūras uzlabošanu/ pielāgošanu un vienlīdzīgu, harmonisku un nediskriminējošu PRM pasažieru apkalpošanu. Ņemot vērā Regulas Nr. 1107/2006 prasības, Rīgas lidosta veicina vienlīdzīgu apkalpošanu visiem pasažieriem un Rīgas lidostas viesiem. Rīgas lidostā uz EK Nr. 1107/2006 regulas prasību bāzes ir izstrādāts PRM apkalpošanas kvalitātes standarts. Lai pakalpojums tiktu nodrošināts atbilstoši izvirzītājām prasībām, ir izstrādāta Pasažieru ar ierobežotām pārvietošanās spējām apkalpošanas rokasgrāmata.

PRM pasažieriem sniegto pakalpojumu kvalitātes novērtēšanai Rīgas lidosta aptaujā šos pasažierus. No 2024. gadā apkalpotajiem 20 704 PRM pasažieriem aptaujā piedalījās 13,60 % jeb 2 816 PRM pasažieri – tas atbilst PRM kvalitātes standartos noteiktajam mērķim – aptaujāt 10 % no gadā apkalpotajiem PRM pasažieriem. No aptaujātajiem 1 753 bija izlidojošie pasažieri, 856 – atlidojošie un 207 – tranzīta pasažieri, no kuriem 2 226 reizes PRM pakalpojums bija pieteikts un 590 reizes PRM pakalpojums iepriekš nebija pieteikts. Vidējais apmierinātības rādītājs piecu ballu skalā ir 4,84 punkti. 2024. gadam mērķa rādītājs ir 4 punkti.

Sniegto pakalpojumu kvalitāti un atbilstību augstāk minētajiem dokumentiem apliecina arī saņemtie novērtējumi, sk. nodaļā «PRM pakalpojums».

Izmantojot dažādas iesaistes metodes, piemēram, atsauksmes, aptauju rezultātus un fokusa grupu diskusijas, Rīgas lidosta ieteikumus piekļūstamības uzlabošanai integrē Rīcības plānā klientu servisa stratēģijas īstenošanai.

Investējot pasažieru infrastruktūras modernizācijā, 1974. gadā celtais lidostas pasažieru terminālis ir papildināts ar piebūvēm, pielāgotām PRM pasažieriem un atbilstošām pieejamas vides prasībām ikvienam cilvēkam neatkarīgi no viņa fiziskajām vai citām spējām.

# PRM pakalpojums

PRM pakalpojums ir pieejams pasažieriem ar īslaicīgi vai pastāvīgi ierobežotām pārvietošanās spējām. Šis pakalpojums ir jāpiesaka iepriekš aviobiļešu iegādes brīdī. Ja biļete ir iegādāta mazāk nekā divas dienas pirms lidojuma, Rīgas lidostā pakalpojumu var pieteikt elektroniski, rakstot uz e-pastu IPAsupervisor@riga-airport.com. Iepriekš pieteiktu PRM pakalpojumu lidosta nodrošina 10 minūšu laikā no tā aktivizēšanas brīža, bet iepriekš nepieteiktu – līdz pat 40 minūšu laikā.

Pakalpojums tiek nodrošināts no izsaukuma punkta līdz iekāpšanai gaisa kuģī, un tas ietver šādu palīdzību:

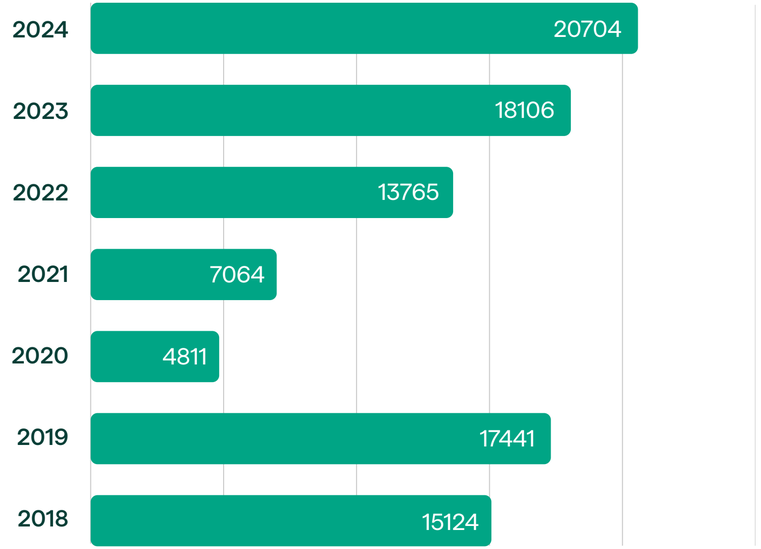
- reģistrēties lidojumam, nodot bagāžu, ratiņkrēslu vai citu palīglīdzekli, kuru pārvadāšanai ir apstiprinājusi lidojumam izvēlētā aviokompānija;
- veikt drošības, muitas un robežkontroles pārbaudi;
- apmeklēt veikalu, kafejnīcas vai biznesa zāles telpas;
- apmeklēt labierīcības;
- nokļūt no izlidošanas sektora līdz lidaparāta sēdvietai un pasažiera rokas bagāžas nolikšanu tai paredzētajā vietā.

Atlidojot uz Rīgas lidostu, tiek nodrošināta palīdzība:

- izkāpt no lidaparāta un nokļūt terminālī;
- nokļūt līdz atlidošanas zālei (ja pasažieris ir Latvijas rezidents), iziet muitas un robežkontroles pārbaudes, saņemt bagāžu, nokļūt līdz pasažiera nākamajam izvēlētajam punktam (lidostas teritorijā), kas ir autostāvvieta, taksometrs, sabiedriskais transports vai viesnīca;
- nokļūt līdz nepieciešamajam lidojumu savienojumam (ja pasažieris lido transfērā) un iziet muitas un robežkontroles pārbaudes.

2024. gadā Rīgas lidostā tika apkalpoti par 14,35 % PRM pasažieru vairāk nekā 2023. gadā. Kopā 2024. gadā apkalpoti 20 704 PRM pasažieri. Attiecībā pret kopējo pasažieru skaitu 2024. gadā, PRM pasažieru īpatsvars bija 0,29 %.

Lai veicinātu pasažieru ar īpašām vajadzībām izpratni par lidostas procesiem un lidojumiem, Rīgas lidosta sadarbībā ar Latvijas Autisma apvienību 2024. gadā organizēja izglītojošu ekskursiju ģimenēm ar bērniem-autistiem, dodot iespēju praksē




iepazīties ar reģistrācijas, drošības kontroles un iekāpšanas lidaparātā procesiem.

2024. gadā no kopējām saņemtajām atzinībām lielākais skaits ir saņemts par PRM pakalpojumu kvalitāti (16), Rīgas lidosta tika nominēta Tiesībsarga rīkotajai  Gada balvai cilvēku ar invaliditāti atbalstam, kā arī saņemta pateicība “Labā prakse autisma jomā” par atbalstošas un iekļaujošas vides veidošanu.

# 05
# letekme uz vidi



# Vides un energoresursu pārvaldība

3-3

Lidostas aktivitātes, piemēram, enerģijas patēriņš un fosilo enerģijas avotu izmantošana transportam un apkurei var veicināt ietekmi uz klimata pārmaiņām, jo rada SEG emisijas un var ietekmēt gaisa kvalitāti. Šī ietekme ir koncentrēta gan pašu darbībās, gan vērtības ķēdē, jo piegādes ķēdē radītās SEG emisijas šo ietekmi var ievērojami palielināt. Rīgas lidostas Vides un energopārvaldības politika ir vērsta uz ilgtspējīgu attīstību, apkārtējās vides saudzēšanu un rūpēm par sabiedrību kopumā. Īstenojot savu saimniecisko darbību, Rīgas lidosta ievēro ilgtspējīgas attīstības pamatprincipus vides jomā, pildot tiesību aktu normas, kā arī ISO 14001 un ISO 50001 standartu prasības. Lai nodrošinātu normatīvajos aktos noteiktās vides aizsardzības un energopārvaldības prasības, Rīgas lidosta regulāri investē finanšu līdzekļus, kā arī novērtē savu darbību atbilstību noteikto prasību izpildē.

Energopārvaldības sistēmas ieviešanu atbilstoši ISO 50001 standarta prasībām nosaka spēkā esošie normatīvie akti. Ja netiek pildītas energopārvaldības sistēmas prasības un veiktas investīcijas energopārvaldības sistēmas saistību izpildei, uzņēmumam pastāv risks maksāt energoefektivitātes nodevu Energoefektivitātes likumā noteiktā kārtībā un apjomā. 2024. gadā energoefektivitātes nodeva nav maksāta.

Katru gadu Rīgas lidosta izstrādā Vides un energopārvaldības programmu (VEP). 2024. gada VEP tika iekļauti desmit mērķi, kā arī noteikti 53 uzdevumi un 99 aktivitātes izvirzīto mērķu sasniegšanai. Pārskata gada VEP tiek izstrādāta, balstoties uz iepriekšējā gada programmas izpildi. Programmas aktivitātes sagatavo par jomu atbildīgie darbinieki, kas ir būtiski, lai nodrošinātu augstu izpildes līmeni.

| Mērķis | Aktivitāšu skaits | Izpilde |
|---|---|---|
| Nodrošināt lidostas kopējo elektroenerģijas patēriņu ne vairāk kā 0,0027 MWh | 17 | 0,0025 MWh/SV |
| Nodrošināt atjaunīgās elektroenerģijas izmantošanu līdz 14 % no kopējā apjoma 2026. gadā. | 3 | 53,84 % |
| Nodrošināt lidostas siltumenerģijas patēriņu ne vairāk kā 0,12 MWh uz 1 $m^2$ apkurināmās platības. | 3 | 0,118 MWh/$m^2$ |
| Samazināt nešķirotu sadzīves atkritumu apjomu zem 83 % no kopējā sadzīves atkritumu apjoma. | 12 | 80,85 % |
| Pārvaldīt vides troksni un veicināt gaisa kuģu trokšņa indeksa vērtības samazinājumu līdz 64404. | 10 | 60700 |
| Paaugstināt lidostā strādājošo darbinieku un ietekmes personu izpratni par vides jautājumiem. | 11 | Nav kvantitatīva mērķa |
| Nodrošināt inženiertīklu infrastruktūras attīstības plānošanu un resursu patēriņa samazināšanas pasākumu īstenošanu. | 4 | Nav kvantitatīva mērķa |
| Novērst un kontrolēt piesārņojošo vielu emisijas Lidostas teritorijā, uzlabot vides kvalitāti | 11 | Nav kvantitatīva mērķa |
| Veicināt alternatīvo energoresursu ieviešanu un samazināt lidostas tiešās $CO_2$ emisijas līdz 0,512 $tCO_2$/1000 pasažieriem | 25 | 0,487 $tCO_{2e}$/1000 pasažieriem |
| Apzināt un mazināt ietekmi uz bioloģisko daudzveidību. | 3 | Nav kvantitatīva mērķa |

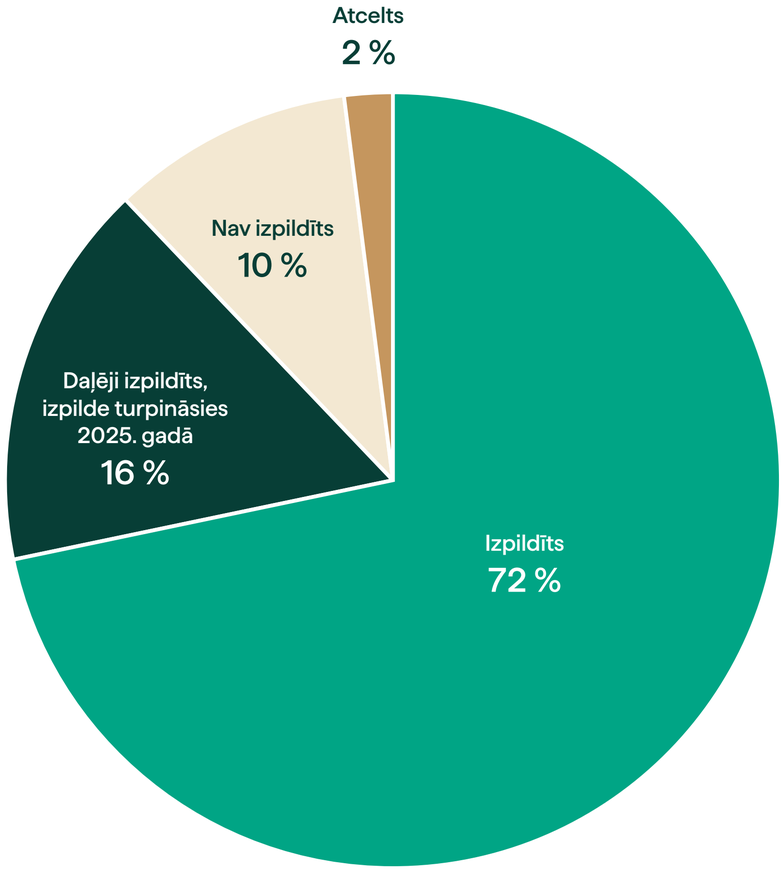
## 2024. gada programmas izpilde

No 99 VEP aktivitātēm pilnībā izpildīta 71 (72 %), 16 (16 %) – daļēji izpildītas un izpilde turpināsies 2025. gadā, 10 (10 %) aktivitāšu nav izpildītas, savukārt divu aktivitāšu izpilde atcelta. Visi VEP 2024. gadam izvirzītie mērķi ir izpildīti.

Organizējot vides inspekcijas, Rīgas lidosta regulāri uzrauga nomnieku un lidlauka pakalpojumu sniedzēju vides prasību izpildi. 2024. gadā pie nomniekiem un lidlauka pakalpojumu sniedzējiem veiktas deviņas vides inspekcijas. Par secinājumiem skatīt sadaļā «Procesu kvalitātes un drošības auditi».

Rīgas lidosta izmanto fosilos enerģijas avotus, tādēļ, lai mazinātu šo ietekmi, viens no Ilgtspējas stratēģijas rādītājiem ir nulles emisiju enerģijas īpatsvars lidostas energobilancē. 2024. gadā rādītājs sasniedza 52,05 % (2023. gadā  20,38 %), attiecīgi ir secināms, ka Rīgas lidostai izdodas pakāpeniski aizstāt fosilos enerģijas avotus.

Lai nodrošinātu normatīvajos aktos noteiktās prasības, lidosta 2024. gadā iesniedza ikgadējo pārskatu par enerģijas ietaupījumu iepriekšējā gadā un paziņojumu par energopārvaldības sistēmas ieviešanu – plānotajiem pasākumiem līdz nākamajam sertifikācijas periodam.



# Iesaiste klimata pārmaiņu mazināšanā un pielāgošanās klimata pārmaiņām

3-3

Lidostas aktivitātes var veicināt klimata pārmaiņu ietekmi, piemēram, palielinot SEG emisijas, kas var ietekmēt vietējās ekosistēmas un veicināt ilgtermiņa izmaiņas, piemēram, jūras līmeņa paaugstināšanos vai ekstrēmus laikapstākļus. Šī ietekme rodas gan pašu darbībā, gan vērtības ķēdē. 2009. gadā ACI Europe 18. gadskārtējā kongresa laikā Eiropas lidostas apņēmās samazināt $CO_2$ izmešus, lai sasniegtu galveno mērķi – kļūtu par oglekļa neitrālām lidostām. Mērķa sasniegšanai tika izveidota ACA programma. Šobrīd programmā ir akreditētas vairāk kā 601 lidostas visā pasaulē[60], kas strādā pie savas darbības dekarbonizācijas, tostarp kopš 2015. gada arī Rīgas lidosta.

2020. gadā Rīgas lidosta sertificējās ACA programmas 2. līmenim un, mērķtiecīgi mazinot emisijas, 2024. gadā sasniedza programmas 3. līmeni.  Kopš 2022. gada Rīgas lidosta kartē 3. tvēruma emisijas, to samazināšanā iesaistot arī nomniekus un lidlauka pakalpojumu sniedzējus. 2024. gadā izstrādāts Ieinteresēto personu iesaistes plāns $CO_2$ emisiju mazināšanā, kura mērķis ir organizēt Rīgas lidostas sadarbību ar ieinteresētajām personām, plānojot darbības un pienākumus, lai uzlabotu energoefektivitāti un mazinātu Rīgas lidostas $CO_{2e}$ emisijas.

2024. gada lidlauka pakalpojumu sniedzēju aptaujā, kurā piedalījās 37 respondenti, tika noskaidroti to vides, klimata un energoefektivitātes mērķi un tuvākajos gados veicamie pasākumi vides ilgtspējas, energoefektivitātes un ietekmes uz klimata pārmaiņām mazināšanā. Kā svarīgākos pasākumus lidlauka pakalpojumu sniedzēji min:

- pāreju uz ilgtspējīgas aviācijas degvielas izmantošanu un lidaparātu flotes modernizāciju;
- elektromobiļu iegādi;
- $CO_{2e}$ emisiju samazināšanu;
- saules paneļu uzstādīšanu.

Lidostas lietotāju komitejā Rīgas lidosta informē lietotājus par savām uz ilgtspējīgu attīstību veiktajām aktivitātēm, tai skaitā klimata pārmaiņu mazināšanā.

$CO_{2e}$ emisiju pārvaldībai, tāpat kā jebkurai pārvaldības sistēmai, ir nepieciešami  gan cilvēkresursi, gan finanšu resursi.

Dalība ACA programmā un tās mērķu sasniegšana ir Vides pārvaldības sistēmas un Energopārvaldības sistēmas sastāvdaļa, tādēļ arī $CO_{2e}$ emisiju pārvaldība un uzraudzība ir integrēta lidostas vienotajā Integrētās vadības sistēmā un nodrošināta ar Rīgas lidostas esošajiem cilvēkresursiem. ACA programmas prasības tiek nodrošinātas saskaņā ar “Siltumnīcefekta gāzu emisijas pārvaldības nodrošināšana» procesa aprakstu, kas pilnveidots, balstoties uz uzkrāto pieredzi. $CO_2$ emisiju pārvaldības plānā iekļautajiem projektiem finansējums tiek plānots un nodrošināts atbilstoši «Budžeta sagatavošana un izpildes kontrole» procesam.

Lai sasniegtu Ilgtspējas stratēģijā izvirzīto klimata mērķi – samazināt $CO_{2e}$ emisijas par 65 % salīdzinājumā ar 2014. gadu,

60 Avots: Airport Carbon Accreditation, 2025 [skatīts 10.02.2025.] https://www.airportcarbonaccreditation.org/

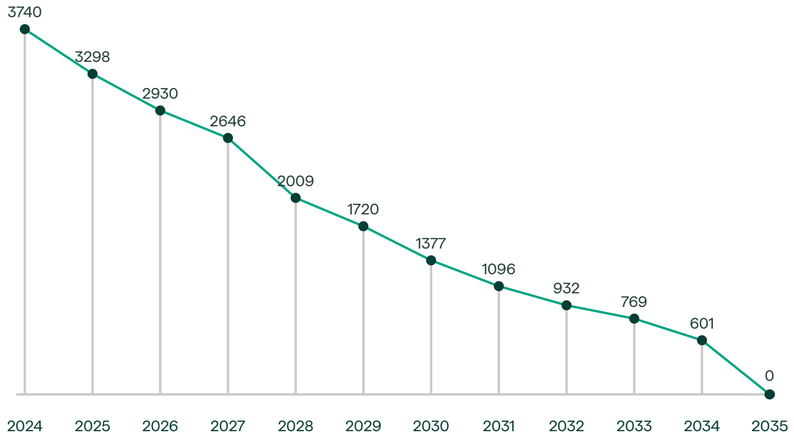
Rīgas lidostā ir izstrādāts $CO_2$ emisiju pārvaldības plāns 2023. – 2025. gadam. $CO_2$ emisiju pārvaldības plāna sastāvdaļa ir rīcības plāns, kurā uzskaitīti trīs gadu periodā īstenojamie projekti $CO_{2e}$ mazināšanai. Rīcības plānā iekļautās aktivitātes līdz 2025. gadam ļaus samazināt kopējo SEG emisiju apjomu par 721,71 t. Aktivitāšu sagatavošanā tika ņemtas vērā praktiskās iespējas un iepriekšējo gadu emisijas.

Katra struktūrvienība, kas ir iekļauta $CO_2$ emisiju pārvaldības plāna rīcības plānā kā atbildīgā par projekta realizāciju, nodrošina līdzekļu plānošanu un iekļaušanu savā ikgadējā budžetā. Par finansējuma piešķiršanu rīcības plānā iekļauto projektu realizācijai lemj lidostas valde un padome, apstiprinot ikgadējo lidostas budžetu.

Ilgtspējas stratēģijas mērķa izpilde 2024. gadā bija 47,6 %. $CO_2$ emisiju pārvaldības plānā 2023. – 2025. gadam noteikts mērķis – sasniegt $CO_{2e}$ emisiju līmeni 0,346 t $CO_{2e}$/pasažieri, kas ir par 40,8 % mazāk nekā 2024. gadā sasniegtais rādītājs.

2021. gadā Rīgas lidosta pievienojās ACI Net Zero iniciatīvai, kuras mērķis ir līdz 2050. gadam samazināt lidostu tiešās emisijas līdz nulles līmenim. 2022. gadā Rīgas lidosta izstrādāja ceļa karti Net Zero mērķa sasniegšanai līdz 2050. gadam, savukārt 2024. gadā to pārskatīja, izvirzot jaunu mērķi – sasniegt Net Zero līmeni 2035. gadā.

**Emisiju samazināšana līdz 2035. gadam**




Net Zero ceļa karte paredz pakāpenisku $CO_{2e}$ emisiju samazināšanu līdz 2035. gadam. Lielākais samazinājums tiks panākts, mazinot $CO_{2e}$ emisijas no elektroenerģijas. Nozīmīgs $CO_{2e}$ emisiju samazinājums prognozējams arī no degvielas izmantošanas un siltumenerģijas ražošanas, veicot pāreju uz alternatīvajiem enerģijas resursiem.

$CO_{2e}$ emisijas no virsmu pretapledošanas un aukstuma aģentiem, kā arī atlikušās $CO_{2e}$ emisijas, kuras nebūs iespējams samazināt, lidosta plāno kompensēt ar $CO_{2e}$ piesaisti veicinošiem pasākumiem.

Būtiskākie pasākumi pārejai uz Net Zero paredz:

- atjaunīgo energoresursu iepirkšanu;
- atjaunīgās elektroenerģijas ražošanu;
- apkures iekārtu nomaiņu;
- liekšdedzes dzinēju tehnikas nomaiņu;
- energoefektivitātes palielināšanu;
- $CO_{2e}$ piesaistes projektus.

2024. gadā Rīgas lidosta turpināja veikt vairākas Ilgtspējas stratēģijā 2022.-2030. gadam un $CO_2$ emisiju pārvaldības plānā 2023.–2025. gadam noteiktās aktivitātes, kas ilgtermiņā sekmēs SEG emisiju mazināšanu.

Rīgas lidosta 2024. gadā:

- izstrādāja ieinteresēto personu iesaistes plānu $CO_{2e}$ emisiju mazināšanai,
- nomainīja deviņus autobusus uz elektroautobusiem,
- uzstādīja divus saules paneļu parkus ar kopējo jaudu 1049 kW,
- līdzdarbojās Satiksmes ministrijas izveidotajā darba grupā par ilgtspējīgas aviācijas degvielas ražošanas iespējām Latvijā. Rīgas lidosta nodrošināja ilgtspējīgas aviācijas degvielas ieviešanas koordinēšanu Rīgas lidostā,

- turpināja attīstīt elektro transportlīdzekļu uzlāžu infrastruktūru un uzstādīt jaunas elektrouzlādes iekārtas. Elektrouzlādes punktu izbūve lidlauka perona un tehniskajā zonā nepieciešama, lai līdz 2027. gadam varētu nomainīt daļu Rīgas lidostas izmantotā iekšdedzes transporta uz elektrotransportu un nodrošinātu atjaunojamo resursu pieejamību elektrotransporta uzlādei gan Rīgas lidostas, gan citu lidostā strādājošo pasažieru apkalpošanas uzņēmumu vajadzībām;
- turpināja nodrošināt attālinātā darba iespējamību darbiniekiem, kuriem to ļauj darba specifika.

Nepieciešamība mazināt klimata pārmaiņas un īstenot pielāgošanās pasākumus tiek ņemta vērā arī izstrādājot stratēģiskos dokumentus, piemēram, Attīstības plāna 2023. – 2050. gadam izstrādes procesā ņemts vērā, ka attīstībai jāiet kopsolī ar emisiju mazināšanu.  Attīstības plānam tiek izstrādāts arī Stratēģiskās ietekmes uz vidi novērtējums, kuram tiks veikta sabiedriskā apspriešana, kuras laikā arī sabiedrība varēs izteikt viedokli par lidostas plānoto attīstību un tās vides ietekmi.

Rīcība klimata pārmaiņu mazināšanai ir noteikta gan $CO_2$ emisiju pārvaldības plānā, gan Vides un energopārvaldības programmā. Vides un energopārvaldības programmā 2024. gadam noteikti 53 uzdevumi ietekmes uz vidi mazināšanai, energoefektivitātes uzlabošanai, atjaunīgo energoresursu izmantošanas palielināšanai, kā arī klimata pārmaiņu mazināšanai. Vides un energopārvaldības programmā 2025. gadam ir izveidots jauns mērķis, kas vērsts uz pielāgošanos klimata pārmaiņām. Atsevišķa rīcībpolitika pielāgošanās pasākumiem klimata pārmaiņu mazināšanai nav izstrādāta, bet aktivitātes tiek integrētas citos plānošanas dokumentos, piemēram, Lidlauka ekspluatācijas instrukcijā. Šajā instrukcijā, piemēram, ir noteiktas darbības, kas jāņem vērā pārvietojot lidaparātu stipra vēja laikā, kāda ir rīcība, ja lidaparātu mazgāšanas laikā sākās stiprs vējš, kā arī šajā dokumentā ir iekļauta informācija par citām rīcībām lidlaukā nelabvēlīgos laikapstākļos. 2025. gadā tiks papildināts lidostas darbības nepārtrauktības plāns ar būtiskākajiem klimata izraisītajiem riskiem pamatdarības pārtraukumiem un papildināts ar šo risku novēršanai nepieciešamajiem pielāgošanās pasākumiem.

# Finanšu riski un ietekme saistībā ar klimata pārmaiņām

201-2

2024. gadā Rīgas lidosta turpināja identificēt un vērtēt ilgtspējas riskus, ņemot vērā lidostas Risku pārvaldības politiku, ESRS un būtiskuma novērtējumu, kā arī citu lidostu publiskoto informāciju par klimata riskiem.

Līdz šim identificētie ar klimata pārmaiņām saistītie risku veidi ir attiecināmi uz lidostas infrastruktūras bojājumiem, energoresursu patēriņa pieaugumu vai ilgstošu lidostas darbības apturēšanu ekstremālu laikapstākļu (liels nokrišņu, arī sniega, daudzums, plūdi, stiprs vējš, karstums) ietekmē, tai skaitā ilgstoša sausuma radītie degšanas riski, kuru dēļ lidostai varētu būt jāpielāgo sava darbība un procesi.

Ne tikai klimata pārmaiņas ietekmē Rīgas lidostu, arī Rīgas lidostai ir ietekme uz klimata pārmaiņām, un tiek veikti pasākumi, lai šo ietekmi mazinātu. Taču nozīmīgs risks gan pielāgošanās klimata pārmaiņām pasākumu, gan klimata pārmaiņu mazinošo pasākumu īstenošanai ir tas, ka var nepietikt finansējuma nepieciešamajiem pasākumiem.

Lidostas novērtētie riski saistībā ar klimata pārmaiņām (pielāgošanas tām un klimata pārmaiņu mazināšanu) ar augstākajiem vērtējumiem (neiekļaujot riskus ar vērtējumu vidēji zems vai zems), kā arī to sekas un ar tiem saistītās iespējas ir apkopoti tabulā zemāk.

## Identificētie klimata pārmaiņu riski un iespējas

| Risks | Riska ietekme | Klasifikācija (fizisks risks vai pārejas risks) | Potenciālās sekas un finansiālās sekas[61] | Iespējas |
|---|---|---|---|---|
| Intensīvi nokrišņi | Pamatīgu nokrišņu (sniega) dēļ pieaug izdevumi par degvielas patēriņu | Fizisks risks | Pieaugošs enerogresursu patēriņš (degviela, elektroenerģija, siltumenerģija), finansiālā ietekme (novērtētā finansiālā ietekme ir neliela) | Aizvietot esošās fosilās degvielas ar videi un klimatam draudzīgākām tehnoloģijām, t.sk. veicot ūdeņraža tehnoloģiju izpēti un inovāciju ieviešanu |
| Intensīvi nokrišņi | Pamatīgu nokrišņu ietekmē var tikt bojātas ēkas un iekārtas | Fizisks risks | Bojājumi iekārtām un ēkām, termināļa un lidlauka applūšana, ietekmēta operatīvā darbība (novērtētā finansiālā ietekme ir vidēja) | Apdrošināt infrastruktūru, integrēt klimata pārmaiņu pielāgošanās pasākumus esošajos plānošanas dokumentos un iekšējos regulējošos dokumentos |
| Sausums | Sausās zāles ugunsgrēks | Fizisks risks | Apturēti lidojumi, augsnes erozija, dzēšamo vielu izlietošana, aeronavigācijas iekārtu bojājumi (novērtētā finansiālā ietekme ir ļoti zema) | Pilnveidot Lidlauka ekspluatācijas instrukciju, lai mazinātu aizdegšanās riskus. |
| Stiprs vējš | Reisu kavēšanās vai atcelšana stipra vēja dēļ (virs 20 m/s) | Fizisks risks | Reisu kavēšanās, negūtie ienākumi, pasažieru apmierinātības ar pakalpojumu kvalitāti pazemināšanās kavējumu dēļ (novērtētā finansiālā ietekme ir līdz neliela) | Ražot elektrību no vēja un gūt neaviācijas ieņēmumus no pasažieriem, kuriem kavējas reisi |
| Finansējuma trūkums | Nav pieejams pietiekams finansējums klimata pārmaiņu mazināšanai un pielāgošanās pasākumu īstenošanai | Pārkārtošanās risks | $CO_2$ emisijas netiek pietiekami samazinātas, netiek sasniegti klimata mērķi, infrastruktūras un tehnikas bojājumi (novērtētā finansiālā ietekme ir līdz neliela) | Veicināt aktīvāku līdzdalību ES fondu un citu ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansētu projektu sagatavošanā. Paaugstināt darbinieku kompetenci finansējuma piesaistē (pieteikumu sagatavošanā) un ES fondu projektu vadīšanā/īstenošanā. |

61 Finansiālās sekas jeb ietekme ir noteikta atbilstoši risku finanšu ietekmes skalai ar vērtībām 1-5 atkarībā no finansiālās ietekmes apjoma (5 – katastrofāla, 4 – būtiska, 3 – vidēja, 2 – neliela, 1 – ļoti zema)

Novērtējot klimata riskus, tiek noteikta šo risku finanšu ietekme. Darbību izmaksas, kas saistītas ar risku novēršanu netiek apkopotas, tomēr Rīgas lidosta augstāk vērtētajiem riskiem gatavo risku mazinošus pasākumu un, ja iespējams, nosaka risku mazinošo pasākumu izmaksas.

Tabulā norādītās iespējas ir ar ilgtspēju saistītas izdevības, ja iespējams, ar pozitīvu finansiālu iespaidu. Iespējas ir noteiktas sadarbībā ar struktūrvienībām, lai identificētu iespējamos pasākumus, kas būtiski ietekmē vai varētu būtiski ietekmēt Rīgas lidostas attīstību, finansiālo stāvokli, finanšu rezultātus, naudas plūsmas, piekļuvi finansējumam vai kapitāla izmaksas īstermiņā, vidējā termiņā un ilgtermiņā.

Risku pārvaldīšanai galvenās izmantotās metodes ir degvielas veidu maiņa, atjaunojamās un atjaunīgās enerģijas izmantošana, kā arī Rīgas lidostas procesu pilnveide, ņemot vērā aktuālo situāciju un izaicinājumus.

Ar klimata pārmaiņām saistīto risku izvērtēšanā ņemts vērā Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānā laika posmam līdz 2030. gadam[62] noteiktais: “Saskaņā ar IPCC prognozēm nākotnē gaidāma ekstremālo laikapstākļu (tai skaitā nokrišņu un vēja ātruma) atkārtošanās biežuma un kontrastainības palielināšanās”, Latvijas klimata portālā https://klimats.meteo.lv/ iekļautie pieņēmumi un lidostas ekspertu vērtējums par iespējamo ekstremālo laikapstākļu pieauguma ietekmi uz Rīgas lidostu. Nenoteiktības saglabājas, tāpēc paredzēta šo un citu risku pārvērtēšana, kas augstam riska līmenim notiks reizi gadā un vidēji augsta riska līmenim notiks reizi divos gados.

Ja klimata pārmaiņu sekas pastiprināsies, varētu pieaugt lidostas operacionālās izmaksas, kas saistītas ar procesu pielāgošanu klimata izmaiņām.




62 Avots: Ministru kabinets, 2019. Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam https://likumi.lv/ta/id/308330-par-latvijas-pielagosanas-klimata-parmainam-planu-laika-posmam-lidz-2030-gadam

# SEG emisijas un to intensitāte

305-1, 305-2, 305-3, 305-4, 305-5

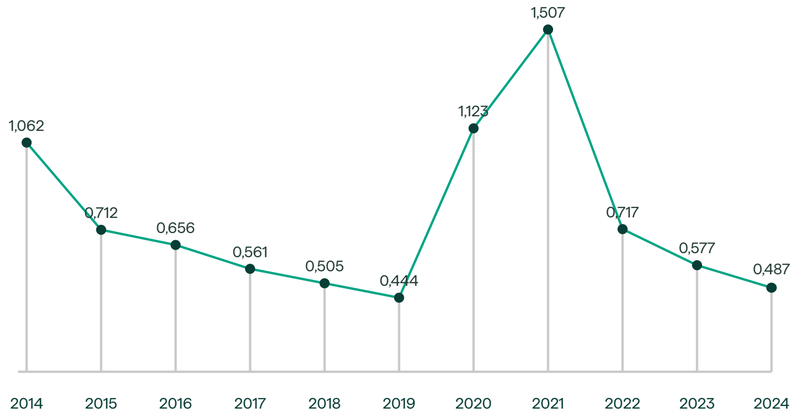
Lai novērtētu savas SEG emisijas, Rīgas lidosta izmanto ACA programmas vadlīnijas, kā arī tās nodrošināto rīku "Acert 7"[63]. ACA vadlīnijas paredz iespēju emisiju aprēķināšanai piemērot gan uz lokalizācijas vietu attiecināmos emisiju faktorus, gan uz tirdzniecības pamata aprēķinātos emisiju faktorus.

Rīgas lidosta veic aprēķinus, izmantojot uz lokalizācijas vietu attiecināmos emisiju faktorus. Pārsvarā emisijas tiek rēķinātas, izmantojot "Acert 7" rīkā iestrādātos emisiju faktorus (tai skaitā ir sniegta informācija uz emisiju faktoru pirmavotu), kas izmanto siltumnīcas efekta gāzu 100 gadu globālās sasilšanas potenciālu atbilstoši ICAO doc. 9889 un Siltumnīcas efekta gāzu protokolam, izņemot atsevišķus gadījumus, kur emisiju faktors ievadāms manuāli[64]. Par elektroenerģijas emisijas faktoru pieņem normatīvajos aktos noteikto emisijas faktoru, bet siltuma enerģijas emisijas faktoru aprēķina no siltumenerģijas piegādātāja sniegtās informācijas.

Rīgas lidostas SEG emisiju protokolā tiek iekļautas gan tiešās, gan netiešās emisijas. Par lidostas tiešajām emisijām tiek uzskatītas tās emisijas, kas rodas no lidostas energoresursu pašpatēriņa un ir lidostas tiešā kontrolē. Netiešo emisiju apjomu veido lidostas sniegtie pakalpojumi, bet pati lidosta nav patērētājs un tai nav tieša kontrole pār emisijām. $CO_{2e}$ emisijas attiecina uz relatīvo vērtību – apkalpoto pasažieru skaitu. $CO_{2e}$ emisiju pārvaldības un kontroles kārtība ir noteikta $CO_2$ emisiju pārvaldības plānā 2023. – 2025. gadam.

$CO_2$ emisiju pārvaldības plānā 2023. – 2025. gadam izvirzīts mērķis 2025. gadā sasniegt 0,346 t $CO_{2e}$ uz pasažieri. 2024. gadā Rīgas lidosta sasniedza 0,487 t $CO_{2e}$ uz pasažieri.

**Lidostas radītās uz atrašanās vietu balstītās emisijas, $tCO_{2e}$/1000 pasažieriem**




63 ACCERT ir Excel lietojumprogramma SEG aprēķināšanai no lidostas infrastruktūras, lidostas darbības un tās vērtības ķēdes. Metodoloģija balstās uz Siltumnīcefekta gāzu protokolu (GHG Protocol) un ICAO Doc 9889 (Lidostas gaisa kvalitātes rokasgrāmata).
64 Rīgas lidosta izmanto jaunāko ACERT rīka versiju, kurā ir pieejami jaunākie emisijas faktori rīka versijas izdošanas brīdī.

Lidosta neapkopo datus par emisiju apjomu atsevišķām tehnikas vienībām vai atsevišķām aktivitātēm, bet rēķina kopējās $CO_{2e}$ emisijas no energoresursu patēriņa.

2022. gadā, izstrādājot $CO_2$ emisiju pārvaldības plānu, 2014. gads 1. un 2. tvēruma emisijām tika noteikts kā bāzes gads, jo tas bija pirmais gads, kad tika veikts emisiju aprēķins. 2014. gadā fiksētās emisijas absolūtajās vienībās ir 5 114 t $CO_{2e}$, savukārt relatīvajās vienībās – 1,062 kg $CO_{2e}$/1000 pasažieriem. Bāzes gads 3. tvēruma emisijām pagaidām netiek noteikts, jo ACA programmas 3. līmenī notiek 3. tvēruma emisiju kartēšana un sadarbības organizēšana ar ieinteresētajām personām.

## Rīgas lidostas 1., 2. un 3. tvēruma emisijas

| Gads | 2014 (bāzes gads) | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **1. tvēruma emisijas** | | | | | | |
| $CO_{2e}$ emisijas, $tCO_{2e}$ | 1 249 | 718 | 1 707 | 2 068 | 1 922 | 1511 |
| CH4 emisijas, $tCO_{2e}$ | 0,0644 | - | 0,057 | 0,069 | - | - |
| $N_2O$ emisijas, $tCO_{2e}$ | 0,0701 | - | 0,070 | 0,086 | - | - |
| HFC emisijas, $tCO_{2e}$ | - | - | 0,010 | 0,111 | - | - |
| Biogēnās $CO_2$ emisijas $tCO_{2e}$[65] | - | 23 | 23 | 21 | - | 40 |
| **2. tvēruma emisijas** | | | | | | |
| $CO_{2e}$ emisijas, $tCO_{2e}$ | 3 864 | 1 540 | 1 832 | 1 742 | 1 902 | 1 953 |
| $CH_4$ emisijas, $tCO_{2e}$ | - | - | - | - | - | - |
| N2O emisijas, $tCO_{2e}$ | - | - | - | - | - | - |
| **3. tvēruma emisijas** | | | | | | |
| $CO_{2e}$ emisijas, $tCO_{2e}$ | | - | 285 506 * | 401 562* | 70 910** | Aprēķini būs 2025. gada septembrī un tiks publicēti pārskatā par 2025. gadu |
| $CH_4$ emisijas, $tCO_{2e}$ | | - | 204 | 15 | - | - |
| $N_2O$ emisijas, $tCO_{2e}$ | | - | 1 | 1 | - | - |

* Iekļautas emisijas no pilna lidojumu cikla

** Iekļautas emisijas no pacelšanās un nolaišanās cikla

65 Izmantots biodīzeļdegvielas emisiju faktors 2,5 kg $CO_2$ eq/l (9,45 kg/galonu jeb 2,5 kg/l) un etanola emisiju faktors 1,52 kg $CO_{2e}$/l (5,75 kg/galonu jeb 1,52 kg/l). Avots: Environmental Protection Agency, US, 2023. Emission Factors for Greenhouse Gas Inventories https://www.epa.gov/system/files/documents/2023-03/ghg_emission_factors_hub.pdf

2023. gadā tikai mainīts emisiju aprēķināšanas rīks no “Acert 6.0” uz “Acert 7”, un jaunā versija vairs neparedz iespēju aprēķināt $CH_4$ un $N_2O$ emisijas, bet tiek rēķinātas kopējās $CO_{2e}$ emisijas.

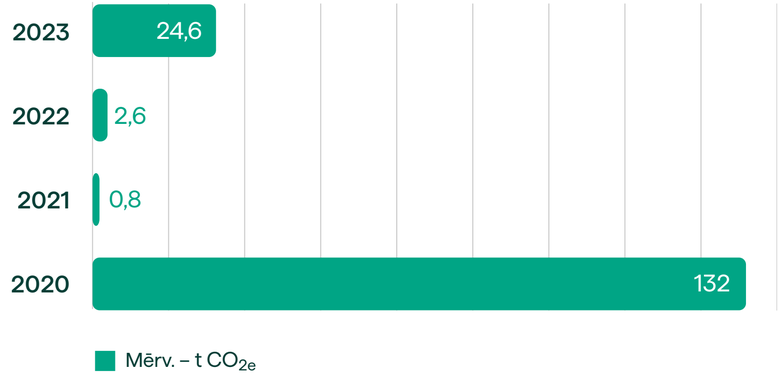
Ieinteresētajām pusēm Rīgas lidosta biogēnās emisijas neaprēķina.

Lidosta regulāri īsteno projektus 1. un 2. tvēruma $CO_{2e}$ mazināšanai. Dati par projektu realizācijas rezultātā samazināto SEG emisiju apjomu 2024. gadā tiek aprēķināti līdz 2025. gada 1. jūnijam, tādēļ šajā ziņojumā ir iekļauti dati par emisiju samazinājumu 2023. gadā.

2024. gadā  Rīgas lidosta turpināja īstenot Ilgtspējas stratēģijā 2022.-2030. gadam noteiktās aktivitātes, kas ilgtermiņā sekmēs 3. tvēruma emisiju mazināšanu, sk. sadaļā «Iesaiste klimata pārmaiņu mazināšanā un pielāgošanās klimata pārmaiņām».

Rīgas lidosta 2024. gadā apstiprināja ieinteresēto personu iesaistes plānu $CO_2$ emisiju mazināšanā (turpmāk – IPIP) komunikācijas aktivitāšu plānošanai un nodrošināšanai ar visām tām ieinteresētajām personām, kas Rīgas lidostā rada 3. tvēruma emisijas. 2024. gadā IPIP ietvaros būtiskās aktivitātes bija darbinieku apmācības, IP darbseminārs par $CO_{2e}$ emisiju mazināšanu, informācijas par $CO_{2e}$ emisiju mazināšanas mērķiem, iniciatīvām un sniegumu publicēšana lidostas mājaslapā[66] un vēstkopā “E-RIX ziņo”. Tāpat tika nodrošināta dalība darba grupā par SAF ražošanas potenciālu Latvijā.

**Projektu rezultātā sasniegtais $CO_{2e}$ emisiju samazinājums**




66 latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/vide-un-ilgtspeja un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/environment-and-sustainability, kā arī citviet mājaslapā

# Piekļuve zaļajai mobilitātei

3-3

Lidosta var veicināt ilgtspējīgu transportu, piedāvājot piekļuvi elektromobiļu uzlādes stacijām, velosipēdu stāvvietām un transporta koplietošanas iespējām, kas samazina SEG emisijas, veicina vides aizsardzību un nodrošina atbilstību ES normatīvajiem aktiem. Ietekme ir pozitīva un koncentrējas visā vērtības ķēdē, ieskaitot pašu darbības. Lielākā daļa no kopējām SEG emisijām rodas vērtības ķēdē no piegādātāju un klientu (īpaši aviokompāniju) darbības lidostas teritorijā.  Lai mazinātu sauszemes transporta emisijas, Rīgas lidosta uzlabo piekļuvi zaļajai mobilitātei: tiek uzstādītas elektroauto uzlādes un palielināts to skaits gan klientu, gan darbinieku autostāvvietās, nodrošinātas velosipēdu stāvvietas un koplietošanas transports (plašāk lasīt sadaļā “Pieejamība”).

Ilgtspējas stratēģijā ir izvirzīts mērķis “Uzlabot lidostas kā starptautiskā multimodālā satiksmes mezgla savienojamību ar Rīgu un apkārtējo kopienu, veicinot relatīvi zemu $CO_2$ transporta veidu izmantošanu” un definēti uzdevumi mērķa sasniegšanai. Reizi gadā Rīgas lidostas valdei tiek gatavots pārskats pār Ilgtspējas stratēģijas aktivitāšu izpildi un 2024. gadā ir izpildītas visas plānotās aktivitātes intermodalitātes uzlabošanai, kā arī turpinās darbs pie aktivitātēm ar tālāku īstenošanas termiņu, piemēram, iesaistīšanās darbā pie “Rail Baltic” ātrgaitas dzelzceļa projekta īstenošanas.

Lai novērtētu apmierinātību un identificētu uzlabojumu iespējas, Rīgas lidosta veic lidostas lietotāju aptauju, pasažieru aptauju un darbinieku aptauju. Lidostas lietotāji 2024. gada aptaujā ir norādījuši par elektrouzlāžu vietu  nepieciešamību lidlaukā un ir saņemts ieteikums par elektrozlāžu vietu ierīkošanu darbiniekiem, tai skaitā piegādātāju darbiniekiem paredzētajās stāvvietās: Rīgas lidosta turpina attīstīt elektrouzlāžu infrastruktūru.

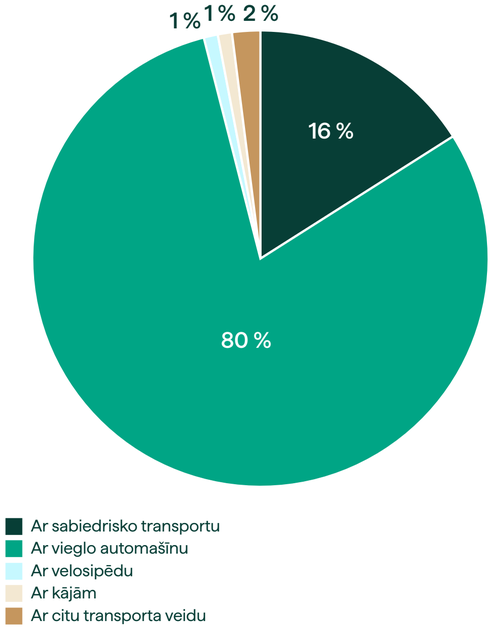
Pasažieru aptaujas 2024. gadā dati liecina, ka lidostas pasažieri, lai nokļūtu lidostā, izmanto taksometra pakalpojumus (30 %), personīgo automašīnu (23 %), ģimenes locekļu/draugu palīdzību nokļūšanai lidostā, izmantojot personīgo auto (21 %), sabiedrisko transportu – autobusu (20 %), nomas transporta pakalpojumus (4 %), bet vēl 2 % ir norādījuši citu ierašanās veidu.  Pasažieru aptaujā lidosta 2024. gadā saņēma līdz šim augstāko klientu apmierinātības novērtējumu 4,16 (5 ballu skalā)

Aptaujas rezultāti parāda, ka vieglā transporta emisiju mazināšanai ir svarīgi līdzdarboties “Rail Baltica” dzelzceļa stacijas būvniecības procesā, izveidot piemērotu uzlādes infrastruktūru, kas motivētu elektrisko transportlīdzekļu izmantošanu, attīstīt plašāku koplietošanas automašīnu izmantošanu, sadarboties ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, lai uzlabotu lidostas sasniedzamību ar mazemisiju vai bezemisiju transporta līdzekļiem, kā arī sadarboties ar vietējām pašvaldībām, lai veicinātu piemērotu velotransporta un mikro mobilitātes infrastruktūru.

Projektējot daudzstāvu autostāvvietu, tiek ņemtas vērā Energoefektivitātes direktīvas prasības, kas nosaka to, cik procentu no autostāvvietā paredzētajām vietām ir jābūt aprīkotām ar elektrouzlādes iespējām, kā arī paplašinātajām velosipēdu stāvvietām.

2024. gada nogalē veiktā darbinieku iesaistes aptaujas mobilitātes sadaļas dati liecina, ka, lai nokļūtu lidostā Rīgas lidostas darbinieki visvairāk izmanto vieglo automašīnu (sk. diagrammu «Darbinieku nokļūšana lidostā»).

**Darbinieku nokļūšana lidostā (%)**




Lai veicinātu  videi draudzīgāku mobilitāti darbinieku vidū, 2023. gadā  Rīgas lidosta bija ieviesusi kopā braukšanas aplikāciju, tomēr tā neguva atsaucību un 2024. gadā šis projekts netika turpināts, meklējot jaunas iespējas zaļās mobilitātes veicināšanai, kā to nosaka Ilgtspējas stratēģija un IPIP.

**Līdzdarbošanās ūdeņraža tehnoloģiju attīstībā**

Ūdeņradis tiek uzskatīts par vienu no iespējamiem dekarbonizācijas ceļiem pasaulē ar lielu izaugsmes potenciālu. Rīgas lidostas darbiniekiem, kas varētu saskarties ar ūdeņraža izmantošanas jautājumiem, 2024. gadā notika Latvijas Universitātes Cietvielu fizikas institūta apmācības par ūdeņradi.

Lai veicinātu emisiju samazināšanu, Eiropas klimata mērķu izpildi un gatavošanos ūdeņraža tehnoloģiju ieviešanai aviācijā, 2024. gada garumā turpināts «Interreg» Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas pamatprojekts “BSR HyAirport”. Projekta ietvaros 2024. gadā sagatavots ziņojums “Priekšizpēte par nacionālā un starptautiskā tiesiskā ietvara prasībām saistībā ar ūdeņraža izmantošanu lidostās”, kurā apkopota informācija par starptautiskajiem, nacionālajiem tiesību aktiem, standartiem saistībā ar ūdeņraža izmantošanu, kā arī nodrošināti dati izpētēm par Rīgas lidostas tehnikas vienību pielāgošanu ūdeņraža izmantošanai. Vairāk par projektu sk. «Investīcijas un attīstības projekti».

## ES Taksonomija

ES Taksonomijas mērķis ir iedibināt vienotu klasifikācijas sistēmu, lai noteiktu, kuras saimnieciskās darbības un investīcijas ir uzskatāmas par vides ziņā ilgtspējīgām. Taksonomijas regulā (ES) 2020/852 izvirzīti seši vides mērķi:

1. Klimata pārmaiņu mazināšana;
2. Pielāgošanās klimata pārmaiņām;
3. Ilgtspējīga ūdens un jūras resursu izmantošana un aizsardzība;
4. Pāreja uz aprites ekonomiku;
5. Piesārņojuma novēršana un kontrole;
6. Bioloģiskās daudzveidības un ekosistēmu aizsardzība un atjaunošana.

Lai gan par to,  cik lielu daļu no apgrozījuma, kapitālizdevumiem un darbības izmaksām veido taksonomijai piederīgas un taksonomijai atbilstīgas saimnieciskās darbības, Rīgas lidostai nefinanšu paziņojumos būs jāziņo no 2026. gada, gatavojoties Korporatīvās ilgtspējas ziņošanas prasībām, Rīgas lidosta jau pakāpeniski ievieš ziņošanu par taksonomijai piederīgajām un atbilstīgajām darbībām.

Lai darbību varētu atzīt par vides ziņā ilgtspējīgu, saimnieciskajai darbībai ir jāatbilst šādiem četriem nosacījumiem:

- būtiski jāsekmē viens vai vairāki vides mērķi;
- nedrīkst radīt būtisku kaitējumu pārējiem vides mērķiem;
- jāatbilst tehniskās pārbaudes kritērijiem;

jāievēro minimālie sociālie aizsardzības pasākumi.

Pirmās trīs darbības veiktas saskaņā ar Deleģētās regulas (ES) 2021/2139 tehniskās pārbaudes kritērijiem.

### Kapitālizdevumi

Taksonomijai piederīgo un atbilstīgo darbību īpatsvars kapitālizdevumos noteikts, vērtējot veiktos kapitālieguldījumus konkrētās investīciju grupās un detalizētāk projektu griezumā.

2024. gadā lielākie taksonomijai piederīgie kapitālieguldījumi veikti lidostas teritorijas infrastruktūrā, autotransporta, tehnikas un perona aprīkojuma nomaiņā, kā arī elektroapgādes infrastruktūras attīstībā. Lielākais ieguldījums ir deviņu elektroautobusu iegāde pasažieru pārvadāšanai lidlaukā 3,1 milj. EUR apmērā, ar to tika aizstāti ar dīzeļdegvielu darbināmie autobusi. 2,1 milj. EUR veido investīcijas tehnisko dienestu ēkā, kas pēc tās pabeigšanas kļūs par energoefektīvu un modernu darba vietu lidostas darbiniekiem. Kopumā taksonomijai piederīgo kapitālieguldījumu apjoms 2024. gadā sasniedz 11,8 milj. EUR.

### Ieņēmumi

Taksonomijai piederīgo un atbilstīgo darbību īpatsvars ieņēmumos noteikts, izvērtējot investīcijas, kas veiktas lidostas elektroapgādes infrastruktūras modernizēšanā un taksonomijai piederīgos kapitālieguldījumus, kuri uzlabos tiešo pasažieru pieredzi, izmantojot lidostas pakalpojumus. 2023. gada beigās lidostas ilgtermiņa autostāvvietā P3 tika uzstādītas četras elektroauto uzlādes stacijas ar jaudu līdz 22 kW. Paredzams, ka 2025. gadā ekspluatācijā tiks nodotas 27 elektroauto uzlādes stacijas lidostas teritorijā, kuras varēs izmantot ne tikai lidostas elektroauto transportam, bet arī lidostas darbinieki un tie uzņēmumi, kuriem par šo pakalpojumu būs noslēgts līgums ar lidostu, tāpat paredzēts uzstādīt 18 lēnās elektroauto uzlādes stacijas darbinieku autostāvvietā P5, tādējādi dodot iespēju lidostai gūt papildus ieņēmumus.

### Darbības izmaksas

Taksonomijai piederīgo un atbilstīgo darbību īpatsvars darbības izmaksās noteikts, vērtējot izmaksas pēc to tipa, piemēram, sistēmu uzturēšana, siltumapgāde un citas.

2024. gadā darbības izmaksās lielāko pozīciju ieņēma neatliekamās palīdzības pakalpojumi, kas veidoja 69 % no visām taksonomijai piederīgo un atbilstīgo darbību izmaksām, savukārt, ēku energoefektivitātes mērīšanas, regulēšanas un kontroles instrumentu un ierīču uzstādīšana, uzturēšana un remonts veidoja 14 %, kā arī nozīmīgu daļu veidoja izdevumi jaunu ēku būvniecībai (pirmsbūvniecības izmaksas lidostas terminālja paplašināšanas 6. kārtas būvniecībai) un energoefektivitātes aprīkojuma uzstādīšana, apkope un remonts.



# Enerģijas patēriņš un energoefektivitāte

## Enerģijas patēriņš

302-1

Rīgas lidostas darbības nodrošināšanai tiek izmantoti vairāki energoresursi – kurināmais, elektroenerģija un degviela, nodrošinot siltumapgādi, elektroapgādi un transportlīdzekļu darbību. Elektroenerģija nodrošina termināļu un tehnisko dienestu ēku elektroapgādi, kā arī dzesēšanas sistēmu darbību. Elektroenerģiju patērē lidlauka un publiskās zonas āra apgaismojumam, kā arī dažādu iekārtu un transportlīdzekļu darbināšanai. Lielākie elektroenerģijas patērētāji Rīgas lidostā ir termināļi, administrācijas ēkas komplekss un perona apgaismojums. Tāpat nozīmīgi elektroenerģijas patērētāji ir lidaparātu stāvvietas un skrejceļa apgaismojums. Visu iegādāto elektroenerģiju Rīgas lidosta neizlieto savām vajadzībām, bet daļu pārdod teritoriju nomniekiem un lidlauka pakalpojumu sniedzējiem.

Lidostas ēku apkurei un karstā ūdens sagatavošanai nepieciešamās siltumenerģijas ieguvei tiek izmantota katlumāja, kā kurināmo izmantojot atjaunīgo energoresursu šķeldu, un kā papildus kurināmo – dabasgāzi. Siltumenerģiju Rīgas lidostai piegādā SIA "Industry Service Partner", kas nodrošina arī lidostas ventilācijas sistēmu darbību. Daļu no iepirktās siltumenerģijas Rīgas lidosta pārdod nomniekiem.

Transportlīdzekļu un iekārtu darbināšanai Rīgas lidosta izmanto dīzeļdegvielu, benzīnu un elektrību. Degvielu uzpilda gan Rīgas lidostas degvielas uzpildes punktā, gan arī iegādājas degvielas uzpildes stacijās ārpus lidostas. 2024. gadā atjaunojamo energoresursu īpatsvars Rīgas lidostas izmantotā autotransporta degvielā ir dīzelim 3,12 % un benzīnam 9,50 %, pamatojoties uz MK 2000. gada 26. septembra noteikumu Nr. 332 "Noteikumi par benzīna un dīzeļdegvielas atbilstības novērtēšanu" punktu 8.1 un 9.1, kas paredz piemērot biodegvielas piejaukumu degvielai.

Enerģijas uzskaite un aprēķins balstīts uz mērījumiem, piegādes dokumentāciju un uzņēmuma iekšējo resursu uzskaiti. Rīgas lidosta degvielas patēriņu uzskaita litros par katru kalendāro mēnesi, tādēļ enerģijas patēriņa datu apstrādē mērvienība "litri" ir pārveidota uz "MWh".[67]

67 Pārkonvertēšanai izmanto Rīgas lidostas energopārskatā iekļauto formulu - Dīzeļdegvielai = litri x 0,8 x 11,75 / 1000; Benzīnam litri x 0,75 x 12,222 / 1000.

## Pārskats par Rīgas lidostas energoresursu patēriņu[68]

| Energoresurss | Mērvienība | 2020 .gads | 2021. gads | 2022. gads | 2023. gads | 2024. gads |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rīgas lidostas energoresursu patēriņš:** | | | | | | |
| **Neatjaunojamie energoresursi (energy mix)** | | | | | | |
| Elektroenerģija | MWh | 12 309 | 15 734 | 15 682 | 16 158 | 17 932 |
| Siltumenerģija | MWh | 6 866 | 8 887 | 7 349 | 7 073 | 8 03869 |
| Dīzeļdegviela | MWh | 2 545 | 4 606 | 5 320 | 5 343 | 4 298 |
| Benzīns | MWh | 206 | 199 | 215 | 292 | 307 |
| **Kopā** | **MWh** | **21 926** | **29 426** | **28 567** | **28 866** | **30 575** |
| **Atjaunojamie energoresursi (-)** | | | | | | |
| **Nomniekiem nodotais energoresursu apjoms[70]** | | | | | | |
| Elektroenerģija | MWh | 13 778 | 14 846 | 15 264 | 14 392 | 15 883 |
| Siltumenerģija | MWh | 1 982 | 2 525 | 2 346 | 2 241 | 2 266 |
| **Kopā** | **MWh** | **15 760** | **17 371** | **17 610** | **16 633** | **18 149** |

2024. gadā Rīgas lidostas elektroenerģijas patēriņš ir palielinājies par 1773,868 MWh jeb 9,89 % salīdzinot ar 2023. gadu. 2024. gadā Rīgas lidosta saražoja 612 MWh atjaunīgās elektroenerģijas no saules paneļiem. Saražotās elektroenerģijas īpatsvars no kopējā elektroenerģijas patēriņa ir 3,41 %.

Saražotā elektroenerģija no saules paneļiem tiek attiecināta uz kopējo lidostas elektroenerģijas patēriņu.

2024. gadā Rīgas lidostas siltumenerģijas patēriņš ir palielinājies par 965,034 MWh jeb 12,01 % salīdzinot ar 2023. gadu, jo 2024. gada 1. ceturksnī gaisa temperatūra bija zemāka nekā 2023. gada 1. ceturksnī, kas kopumā ietekmēja gada kopējo siltumenerģijas patēriņu. Kā arī 2024. gada 1. un 2. ceturksnī siltumenerģijas patēriņš ir lielāks nekā šajā pašā periodā 2023. gadā, jo 2023. gadā Rīgas lidostai bija pastiprināti siltumenerģijas taupības pasākumi, samazinot vidējo temperatūru telpās.

Rīgas lidosta 2024. gadā patērēja 457 266 l dīzeļdegvielas, kas ir par 19,56 % mazāk nekā 2023. gadā. Savukārt patērētā benzīna apjoms bija 33 448 l, kas ir par 4,82 % vairāk nekā 2023. gadā. Rīgas lidostas lielākie dīzeļdegvielas patērētāji 2024. gadā bija pasažieru un kravas apkalpošanas tehnika, GPU, perona un skrejceļa tīrīšanas tehnika. Rīgas lidostas lielākie benzīna patērētāji 2024. gadā bija lidlauka uzturēšanas tehnika, virszemes apkalpošanas tehnika un lidlauka operatīvās funkcijas nodrošināšanas tehnika.

Kopumā atjaunojamās enerģijas īpatsvars energopatēriņā veidoja 52,05 %.

68 Rīgas lidosta veic dzesēšanas un ventilācijas patēriņa uzskaiti. Šobrīd aptuveni 30 % iekārtu ir uzstādīti skaitītāji. Daudzām dzesēšanas un ventilācijas iekārtām skaitītājs ir sasaistīts ar kādu citu iekārtu, vai telpu, tādēļ dati nebūs pilnvērtīgi un neatspoguļos reālo patēriņu.
69 Lidostas siltumenerģijas patēriņā tiek iekļauta gan iepirktā siltumenerģija, gan atsevišķā objektā "Donis" saražotā siltumenerģija ar dabasgāzi. Atsevišķs iedalījums netiek veikts, jo energopārvaldībā tiek uzskaitīta kopējā patērētā siltumenerģija. 2024. gadā objekts "Donis" patērēja 76,949 MWh siltumenerģijas.
70 Tāpat kā lidostas pašpatēriņam, arī lielākajai daļai nomnieku nav uzstādīti skaitītāji, daudzi dzesēšanas un ventilācijas skaitītāji ir sasaistīti ar kādu citu iekārtu, vai telpu. Lielākajai daļai nomnieku izmaksas par dzesēšanas un ventilācijas patēriņu ir iekļautas līgumā.

# Energoefektivitāte

302-3, 302-4

Lai noteiktu energopārvaldības sistēmas darbības efektivitāti un izvirzīto mērķu izpildi, Rīgas lidosta veic regulāru darbības rādītāju kontroli. Vienu reizi ceturksnī energopārvaldības sistēmas darba grupā skata ceturkšņa patēriņa rādītājus un analizē cēloņus patēriņa novirzēm, kas pārsniedz 15 %. Elektroenerģijas izmantošanas efektivitātes noteikšanai vērtē elektroenerģijas patēriņu (MWh) attiecībā pret apkalpoto satiksmes vienību skaitu, savukārt siltumenerģijas energoefektivitātes noteikšanai vērtē siltumenerģijas patēriņu (MWh) attiecībā pret apkurināmo platību ($m^2$).

Rīgas lidosta neapkopo datus, kāds apjoms no siltumenerģijas apjoma tiek saražots no atjaunojamiem energoresursiem, bet gan datus, kāds emisiju apjoms rodas no katra kurināmā veida un kādu emisiju procentuālo apjomu tas veido. 2024. gadā procentuālais $CO_2$ emisiju apjoms pēc kurināmā veida šķeldai bija 89,80 % un dabasgāzei 10,20 %.

**Pārskats par Rīgas lidostas elektroenerģijas un siltumenerģijas darbības rādītājiem**

| Darbības rādītājs | 2020. gads | 2021. gads | 2022. gads | 2023. gads | 2024. gads |
|---|---|---|---|---|---|
| Elektroenerģija, MWh/SV | 0,0055 | 0,0060 | 0,0028 | 0,0024 | 0,0025 |
| Siltumenerģija, MWh/$m^2$ | 0,238 | 0,308 | 0,255 | 0,104 | 0,118 |

2024. gada vides un energopārvaldības programmā tika izvirzīts mērķis nepalielināt lidostas kopējo elektroenerģijas patēriņu virs 0,0027 MWh uz vienu apkalpoto satiksmes vienību, kas ir izpildīts. Energoefektivitātes rādītājs elektroenerģijai 2024. gadā ir 0,0025 MWh/SV, kas ir par 4 % lielāks nekā 2023. gadā sasniegtais energoefektivitātes rādītājs (0,0024 MWh/SV).

Bāzes līnija jeb bāzes energopatēriņš ir atsauces vērtība, pret kuru salīdzina faktisko enerģijas patēriņu un nosaka tā izmaiņas. Bāzes līniju elektroenerģijas aprēķināšanai tiek izmantoti dati par elektroenerģijas patēriņu un apkalpoto satiksmes vienību skaitu periodā no 2018. gada līdz 2022. gadam. Lidostas bāzes līnijas elektroenerģijai noteikšanai tika aprēķināts vidējais elektroenerģijas patēriņš 2018., 2019. un 2022. gadā, ņemot vērā, ka 2020. un 2021. gada rādītāji neatspoguļo lidostas normālo darbību Covid-19 pandēmijas ietekmē. Objektos, kuros nevarēja noteikt trīs gadu vidējo patēriņu, to aprēķināja pēc metodoloģijas. Noteiktā bāzes līnija elektroenerģijai ir 0,003096 MWh/SV.

2024. gadā Rīgas lidostā tika īstenoti vairāki energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi – fīderpunktu pārbūve, apakšstaciju rekonstrukcija, 10kV tīkla daļas optimizācija un pārslēgšana 20 kV tīklā, esošā apgaismojuma nomaiņa uz LED apgaismojumu, viena manevrēšanas ceļa un tā krustojuma ar citu manevrēšanas ceļu  uguņu sistēmas instalācijas atjaunošana, nomainot visas atlikušās halogēna.

2024. gadā Rīgas lidostā tika īstenoti energotaupības pasākumi – siltummezglu regulēšana pēc āra gaisa temperatūras, radiatoru termogalvu regulēšana.

Lidostas tehnikas kopējam degvielas patēriņam netiek noteikta bāzes līnija, jo lidostas autotransporta, tehnikas un aprīkojuma dažādās darbības specifikas dēļ nav iespējams noteikt vienotu kopējo degvielas patēriņu raksturojošo rādītāju, t.sk. bāzes līniju. Bāzes līnija ir noteikta atsevišķām tehnikas grupām, lidostas degvielas būtiskajiem patērētājiem: pasažieru un kravas apkalpošanas tehnikai, kā arī autobusiem. Bāzes līnijas degvielai noteikšanai tiek izmantots raksturīgais rādītājs (2019. gada dati).

Lai nodrošinātu enerģijas racionālu izmantošanu un pārvaldību, sekmētu Rīgas lidostas ilgtspējīgu attīstību un sasniegtu izvirzītos mērķus energoefektivitātes uzlabošanai un klimata pārmaiņu mazināšanai, 2024. gada 17. decembrī Rīgas lidosta atjaunoja rīkojumu “Par rīcībām enerģijas patēriņa mazināšanā”. Būtiskākās rīcības energoresursu patēriņa mazināšanā ietver:

- apgaismojuma racionālu izmantošanu darba telpās;
- apsildes gaisa temperatūras nodrošināšanu atkarībā no telpas veida un pielietojuma;
- dzesēšanas iekārtu un kondicionieru racionālu izmantošanu darba telpās;
- degvielas taupīšanu;
- prasību iegādāties tikai A, B un C energoefektivitātes klases sadzīves tehniku;
- darbinieku un nomnieku informēšanas un izglītošanas pasākumus.
- Attiecībā uz enerģijas racionālu izmantošanu un energoefektivitātes uzlabošanu 2024. gadā lidostas darbiniekiem notika informatīvi un izglītojoši pasākumi:
- darbinieku virtuvēs un citās telpās pie gaismas slēdžiem izvietots atgādinājums par gaismas izslēgšanu, neatrodoties telpā;
- publicēts informatīvais materiāls par degvielas taupīšanu.

# Ūdens patēriņš un notekūdeņu apsaimniekošana

3-3

Ūdens ir viens no nozīmīgākajiem dabas resursiem Rīgas lidostā, kura kvalitāte un kvantitāte katru gadu tiek novērtēta ar iekšēji izstrādātu procedūru, akreditētām metodēm un piemērojot Latvijas normatīvo aktu prasības ūdens resursu apsaimniekošanā un aizsardzībā. Lidosta ar savām darbībām rada iespējamu negatīvu ietekmi, izmantojot pazemes ūdeni. Nozīmīgākie ūdens patēriņa virzieni ir kvalitatīva dzeramā ūdens nodrošināšana pasažieriem un darbiniekiem un ūdens izmantošana tehniskajiem procesiem. Ūdens kvalitātes kontroli Rīgas lidostā veic akreditēta uzņēmuma speciālisti, savukārt tā testēšana notiek vairākās Latvijā akreditētās laboratorijās. Par testēšanas rezultātiem tiek informēti attiecīgie lidostas struktūrvienību vadītāji un speciālisti, aviokompānijas un citas iesaistītās puses.

Rīgas lidostā ūdens kvalitātes un kvantitātes novērtēšanai ir izstrādāta un apstiprināta ikgadēja monitoringa programma, kā arī ir izstrādāts iekšējais process - Vides monitoringa veikšana un

datu analīze, kas nosaka pienākumu un atbildību sadali starp Rīgas lidostas darbiniekiem, struktūrvienībām un citām iesaistītajām pusēm. Ūdens kvalitātes izvērtēšanas noslēdzošajā posmā tiek sagatavoti individuāli izvērtējumi, robežvērtību pārsniegumu gadījumos ļaujot identificēt iespējamos pārsniegumu cēloņus, kā arī vajadzības gadījumā nekavējoties uzsākt darbības ūdens kvalitātes atjaunošanai un uzlabošanai.

Ilgtspējas stratēģijā 2022.-2030. gadam ir izvirzīts mērķis uzlabot dzeramā ūdens kvalitāti lidostā un veicināt ūdens resursu racionālu patēriņu, nepieļaujot ūdens patēriņa palielināšanos uz pasažieri virs 0,011 $m^3$.

2024. gadā šo mērķi izdevās sasniegt, gan ņemot vērā ūdens patēriņa rādītāju uz vienu pasažieri (skatīt nodaļā "Ūdens ieguve un patēriņš"), gan ūdens paraugu testēšanas pārskatu rezultātus, kas apliecina ūdens kvalitāti.

Ņemot vērā Rīgas lidostas darbības specifiku, lidostai ir būtiska notekūdeņu pārvaldība, jo lidostai ar savām darbībām ir iespējama negatīva ietekme, ko rada notekūdeņos esošās ķīmiskās vielas. Prasības notekūdeņu pārvaldībā ir noteiktas B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujas C sadaļas 9. punktā, Rīgas lidostas kalendārajā ūdens monitoringa plānā un iekšējā procesā "Vides monitoringa veikšana un datu analīze".

Lidosta, veicot notekūdeņu kvalitātes kontroli, pastāvīgi seko, lai netiktu pārsniegtas Ministru kabineta noteikumos Nr. 118 "Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti" un Ministru kabineta noteikumos Nr. 34 "Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī" norādīto piesārņojošo rādītāju robežvērtības.

Izvērtējot obligātā monitoringa un pašmonitoringa rezultātus, notekūdeņu kvalitāte ir vērtējama kā laba, jo nodrošina normatīvajos aktos noteiktās robežkoncentrācijas. 2024. gadā tika ņemti lietus notekūdeņu paraugi no sešām izplūdes vietām aiz skrejceļa Skultes pusē, autostāvvietā un lidostas degvielas uzpildes stacijā, kas atrodas inženiertehniskajā zonā, kā arī divi paraugi ūdeņiem no transportlīdzekļu mazgāšanas angāra pirms un pēc attīrīšanas. Obligātā monitoringa ietvaros lietus notekūdeņiem netika konstatēts neviens pārsniegums. Taču no četrām izplūdes vietām lietus notekūdeņu paraugi tika ņemti pašmonitoringa ietvaros, lai pārbaudītu naftas un smilšu ķērāju attīrīšanas efektivitāti. Notekūdeņu kvalitātes uzlabošanai tika veiktas esošo iekārtu apkopes un tīrīšanas, veicot uzkrājošo smilšu un naftas produktu saturošu ūdeņu atsūknēšanu.

Lidosta par notekūdeņu kvalitāti informē VVD atbilstoši B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujā noteiktajiem nosacījumiem, kā arī norāda informāciju VSIA "Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" vienotajā vides informācijas sistēmā valsts statistikas pārskatā "Nr. 2-Ūdens". Citas ieinteresētās personas, piemēram, nomnieki un pakalpojumu sniedzēji par notekūdeņu kvalitāti atsevišķi netiek informēti, taču šo informāciju vispārīgā veidā tie var iegūt publiski pieejamajā ikgadējā uzņēmuma vides pārskatā Rīgas lidostas mājaslapā[71]. Vienlaikus nomniekiem un lidlauka pakalpojumu sniedzējiem ir saistošas vides aizsardzības prasības, ko Rīgas lidosta ir noteikusi dokumentā "Noteikumi par vides prasībām VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" nomniekiem un lidlauka pakalpojumu sniedzējiem". Lai kontrolētu, vai nomnieki un pakalpojumu sniedzēji ievēro attiecīgās vides aizsardzības prasības, tiek veiktas ikgadējas vides inspekcijas.

71 Vides pārskati pieejami tikai latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/vides-parvaldiba

# Ūdens ieguve un patēriņš

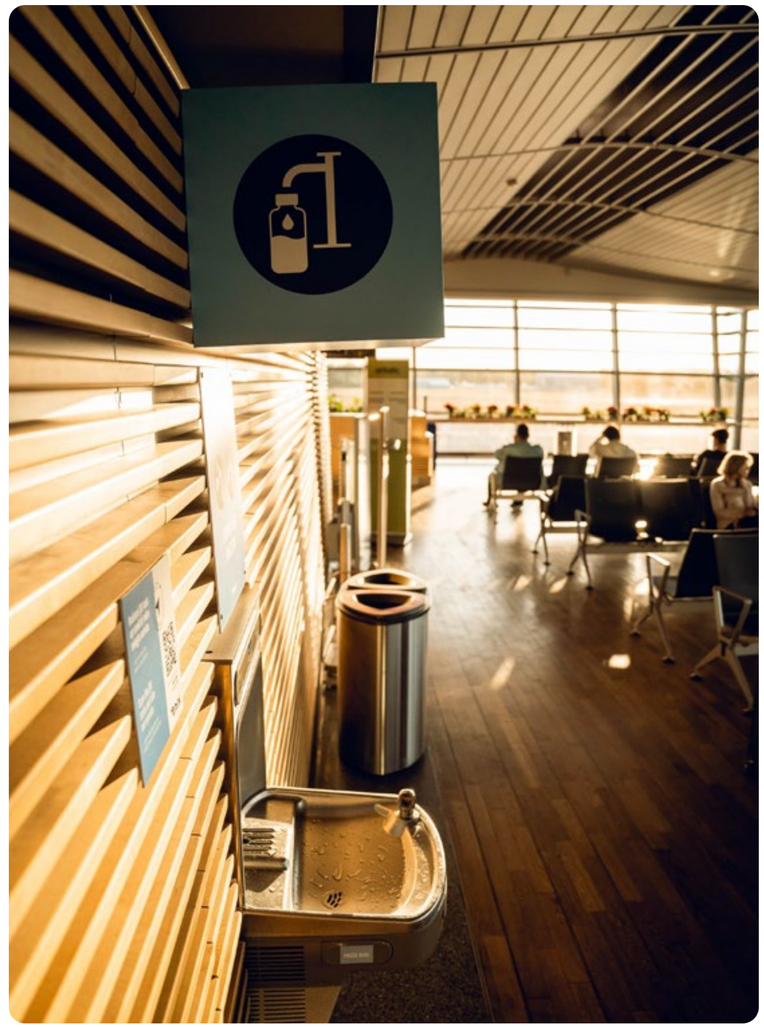
303-1, 303-5

Ūdeni Rīgas lidosta iegūst no trīs pazemes ūdens ieguves urbumiem. Pēc ūdens ieguves notiek ūdens atdzelžošana un mīkstināšana, lai tas atbilstu dzeramā ūdens kvalitātes prasībām. Pēc izlietošanas viss iegūtā ūdens apjoms (izņemot nelielu daļu, kas tiek izlietots mazgāšanas angārā) tiek nodots SIA "Rīgas ūdens" attīrīšanai. Ūdens patēriņa limiti, sasniedzamie kvalitātes rādītāji un kontroles biežums ir noteikti valsts normatīvajos aktos un piesārņojošās darbības atļaujā. Par iegūtā dzeramā ūdens apjomu un veiktajiem kvalitātes un kvantitātes monitoringa rezultātiem reizi gadā normatīvajos aktos noteiktā kārtībā uzņēmums informē kontrolējošās iestādes. Ar ūdens un notekūdeņu pārvaldību saistītie mērķi un uzdevumi tiek noteikti VEP. Programmā ir noteikti uzdevumi, aktivitātes, izmaksas, atbildīgais darbinieks un attiecīgā gada izpildes rādītājs. 2024. gada VEP tika iekļauti septiņi ar ūdens apsaimniekošanu saistīti uzdevumi. Lielākā daļa uzdevumu ir izpildīta, taču dažu uzdevumu izpilde turpināsies nākamgad. Vairāk par VEP skatīt sadaļā «Vides un energoresursu pārvaldība».

Reizi ceturksnī vides aizsardzības speciālists veic ūdens ieguves urbumu statisko un dinamisko līmeņu mērījumus ar speciālu līmeņrādi. Par mērījumiem tiek sagatavoti protokoli un tie ļauj novērtēt pazemes ūdens pieplūdes atjaunošanās ātrumu ieguves urbumos, kā arī urbumu darbspēju. Vienā no urbumiem regulāri tiek fiksēta pazemināta darbspēja, taču kopumā tas nerada apdraudējumu kopējai ūdens apgādes sistēmai Rīgas lidostā. Ūdens ieguve no katra urbuma tiek regulēta tā, lai tā neradītu iespējamus ģeofizikālos apdraudējumus, piemēram, depresiju piltuvju veidošanos.

Ūdens resursu pieejamība lidostā, kā arī ieviestie tehniskie un organizatoriskie kontroles mehānismi nodrošina ūdens ieguvi īstermiņā un ilgtermiņā. Iegūto ūdeni patērē ne tikai lidostas vajadzībām, bet saskaņā ar savstarpēji noslēgtiem komunālo pakalpojumu līgumiem to piegādā arī lidostas nomniekiem un lidlauka pakalpojumu sniedzējiem. Lielākais ūdens patēriņš veidojas terminālī (tai skaitā sanitārām vajadzībām), administrācijas ēkās un tehnikas mazgāšanas angārā. 2024. gadā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu pieauga Rīgas lidostas tiešais patēriņš, patērējot nedaudz vairāk par pusi no iegūtā ūdens apjoma.

Ļoti nelielos daudzumos dzeramo ūdeni 18,9 l polikarbonāta pudelēs un 0,5 l pudelēs uzņēmumam piegādā ārpakalpojuma sniedzējs.



## Pārskats pār Rīgas lidostas ūdens ieguvi un patēriņu

| | 2020. gads | 2021. gads | 2022. gads | 2023. gads | 2024. gads | % 2024. pret 2023. gadu |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ūdens ieguve, m³** [72] | | | | | | |
| Pazemes urbumi | 80 967 | 75 824 | 106 414 | 113 652 | 120 554 | 6,07 |
| Citi avoti (polikarbonāta pudeles) | 115 | 104 | 139 | 143 | 145 | 1,4 |
| **Kopā** | **81 082** | **75 928** | **106 553** | **113 795** | **120 699** | **7,5** |
| **Ūdens patēriņš, m³** | | | | | | |
| Lidosta | 28 040 | 30 463 | 54 064 | 56 698 | 62 221 | 9,74 |
| Nomnieki un lidlauka pakalpojumu sniedzēji | 52 927 | 45 361 | 52 350 | 56 954 | 58 333 | 2,42 |
| **Kopā:** | **80 967** | **75 824** | **106 414** | **113 652** | **120 554** | **12,2** |
| Ūdens patēriņš (m1/3 pasažieris) | 0,0139 | 0,0129 | 0,0100 | 0,0086 | 0,0087 | 1,16 |

Ūdens uzkrāšanai nav būtiskas ietekmes uz ūdens patēriņu – to uzkrāj nelielos apjomos ūdenstornī, lai nodrošinātu ūdens piegāžu nepārtrauktību.

Datus par Rīgas lidostas ūdens patēriņu iegūst no verificētiem ūdens skaitītājiem. Lidostas nomnieku patēriņu galvenokārt iegūst no verificētiem ūdens skaitītājiem, neliela daļa nomnieku ūdens patēriņa ir aprēķināta, piemērojot apstiprināto metodiku. Metodiku ūdens patēriņa aprēķināšanai piemēro tiem nomniekiem, kam tehniski nav iespējams uzstādīt ūdens skaitītājus (nav izveidota pieslēguma vieta ūdensvadam), piemēram, atsevišķiem veikaliem terminālī. Procesa uzraudzības nodrošināšanai pie atbildīgās struktūrvienības regulāri notiek vides inspekcijas, kā arī iekšējie un ārējie auditi.

Rīgas lidosta neiegūst ūdeni no teritorijām, kurās ir ūdens deficīts[73].

72 Uzrādīts kubikmetros, jo tā šajā reģionā mēra ūdens ieguvi un patēriņu.

73 Avoti: Pazemes ūdeņu krājumu bilance. VSIA "Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs". Pieejams: Pazemes_udenu_krajumu_bilance_2023-compressed.pdf

Nikodemus, O., Kļaviņš, M., Krišjāne, Z., Zelčs, V. (zin. red.). 2018. LATVIJA. ZEME, DABA, TAUTA, VALSTS. Rīga, Latvijas Universitātes Akadēmiskais apgāds.

# Notekūdeņu pārvaldība

303-2, 303-4

Rīgas lidostā lietus notekūdeņi no izplūdes vietām nonāk meliorācijas notekgrāvī, no kurienes tālāk ietek Neriņas upē. Lietus notekūdeņu kvalitātes kontrolei tiek veiktas notekūdeņu analīzes sešās lietus notekūdeņu izplūdes vietas. Sadzīves notekūdeņi 2024. gadā tika nodoti SIA "Rīgas ūdens" un kopš 2021. gada 5. maija SIA "Rīgas ūdens" attīrīšanai tiek nodoti arī ražošanas notekūdeņi.

SIA "Rīgas ūdens" 2024. gadā tika nodoti 2 336 $m^3$ ražošanas notekūdeņu, kas ir par 9,80 % mazāk nekā 2023. gadā. Samazinājuma cēlonis galvenokārt ir saistāms ar labvēlīgākiem meteoroloģiskajiem apstākļiem 2024. gada ziemas mēnešos.

## Notekūdeņu kvalitāte un attīrīšanas metodes

Lietus notekūdeņu un sadzīves notekūdeņu kvalitātes kontrole notiek, pamatojoties uz apstiprināto ikgadējo ūdens monitoringa plānu akreditētās laboratorijās Latvijā un Čehijā. Lietus notekūdeņu un sadzīves notekūdeņu kvalitātes rādītāji un to robežvērtības ir noteiktas valsts un pašvaldību normatīvajā regulējumā, piemēram, sasniedzamie sadzīves notekūdeņu kvalitātes rādītāji ir noteikti Rīgas domes saistošajos noteikumos Nr. 17 "Rīgas pilsētas centralizētās ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmas ekspluatācijas, lietošanas un aizsardzības saistošie noteikumi", savukārt kvalitātes rādītāji un robežvērtības lietus notekūdeņos ir noteikti MK 2002. gada 22. janvāra noteikumos Nr. 34 "Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī". Reizi gadā VVD Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē tiek iesniegts pārskats par lietus notekūdeņu kvalitātes rezultātiem. Lidostai nav izstrādātas iekšējās vadlīnijas vai standarti, kas nosaka notekūdeņu kvalitāti: Rīgas lidosta balstās uz augstāk minētajiem MK un Rīgas domes saistošiem noteikumiem.

Automašīnu mazgātavas notekūdeņu attīrīšanai lidostas teritorijā izbūvēta notekūdeņu bioloģiskā attīrīšanas iekārta ar jaudu 25 $m^3$/dnn. Pārējos sadzīves notekūdeņus saskaņā ar savstarpēji noslēgto līgumu nodod attīrīšanai SIA "Rīgas ūdens". Lai nodrošinātu atbilstošus sadzīves notekūdeņu kvalitātes rādītājus, to sākotnējo attīrīšanu nodrošina tauku ķērāji. Lietus notekūdeņu un sadzīves notekūdeņu kvalitātes nodrošināšanai regulāri notiek iekārtu apsekojumi un vismaz reizi pusgadā (pēc nepieciešamības arī reizi ceturksnī) tiek veiktas iekārtu tīrīšanas un apkopes. Novadīto sadzīves notekūdeņu uzskaite ar skaitītājiem veikta netiek.



Lietus notekūdeņus vidē novada bez attīrīšanas, izņemot teritorijas, kurās iespējamas naftas produktu noplūdes. Šajās teritorijās lietus notekūdeņus savāc un novada uz naftas produktu atdalītājiem, kas attīra lietus notekūdeņus no naftas produktiem pirms to novadīšanas vidē. Lidostas teritorijā izvietoti 16 naftas produktu atdalītāji.

Aprēķinātā lietus notekūdeņu izplūde ūdensobjektos ir norādīta Rīgas lidostas B kategorijas piesārņojošas darbības atļaujā. Kopumā 2024. gadā vidē novadīti 319 607,4 $m^3$ lietus notekūdeņu. Vidē novadītais lietus notekūdeņu daudzums vidēji diennaktī ir līdz 675 $m^3$. Atkarībā no lietus notekūdeņu savākšanas tīkla izmēra, kas pieslēgts konkrētai izplūdei, to jauda svārstās no 0,11 $m^3$/dnn līdz 271,04 $m^3$/dnn. Savukārt, aprēķinātais sadzīves notekūdeņu daudzums, kas tika saņemts no nomniekiem 2024. gadā bija 3 620 $m^3$.

Visi lidostas sadzīves notekūdeņi tiek novadīti SIA "Rīgas ūdens" bioloģiskajā attīrīšanas stacijā "Daugavgrīva" un pēc attīrīšanas tie nonāk Rīgas līcī. SIA "Rīgas ūdens" nododamais sadzīves notekūdeņu apjoms ir tāds pats kā Rīgas lidostas iegūtais ūdens apjoms.

### Pārskats par Rīgas lidostas novadītajiem notekūdeņiem

| Notekūdeņu novadīšana | Visas zonas | Stresa zonas |
|---|---|---|
| **Sadalījums pēc tipa** | | |
| Virszemes ūdeņi | 319 607,04 $m^3$ | - |
| Pazemes ūdeņi | 0 | - |
| Jūras ūdeņi | 120 554 $m^3$ | - |
| Trešo pušu ūdeņi (kopā) | 0 | - |
| Kopā | 440 161,04 $m^3$ | - |
| **Sadalījums pēc saldūdeņiem un citiem ūdeņiem** | | |
| Saldūdeņi (≤ 1000 mg/L kopējās izšķīdušās cietās vielas) | 319 607,04 $m^3$ | - |
| Citi ūdeņi (> 1000 mg/L kopējās izšķīdušās cietās vielas) | 120 554 $m^3$ | - |

Rīgas lidosta savā saimnieciskā darbībā izmanto ķimikālijas, kuru sastāvā ir vielas, kas iekļautas prioritāro vielu sarakstā, taču lielākā daļa atrodas slēgtajās sistēmās, piemēram, motoreļļas un antifrīzs. Lidostai ir arī sava degvielas uzpildes stacija, kurā slēgtajos rezervuāros tiek uzglabāts benzīns un dīzeļdegviela. Degvielas uzpildes stacijai ir savs naftas produktu ķērājs, kas pasargā virszemes ūdeņu piesārņojumu ar naftas produktiem. Iekārtu apkope notiek vismaz reizi pusgadā, kā arī atbilstoši B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujai reizi pusgadā tiek testēti lietus notekūdeņu paraugi no šīs izplūdes, lai noteiktu naftas produktu koncentrāciju.

# Gaisa kuģu un lidlauka seguma atledošanas/ pretapledojuma materiāla izmantošana

AO6

Lai nodrošinātu drošus lidojumus, lidaparātu un lidlauka virsmu apstrādei izmanto pretapledošanas apstrādes līdzekļus. Tā kā lidaparātu pretapledošanas apstrāde notiek lidlauka teritorijā, Rīgas lidostai ir jānodrošina pretapledošanas apstrādes laikā izlietoto ķīmisko vielu un maisījumu savākšana un pārstrāde. No pretapledošanas apstrādes laukumiem 2024. gadā savāktas un nodotas SIA "Rīgas ūdens" 2 263,5 tonnas ražošanas notekūdeņu, kas satur pretapledošanas apstrādes līdzekļus.

| | |
|---|---|
| Lidaparātu un lidlauka seguma atledošanas/ pretapledojuma materiāla daudzums | 2024. gadā tika izmantoti 927 $m^3$ I tipa un 102 $m^3$ II tipa lidaparātu atledošanas/ pretapledojuma materiāla.<br>2024. gadā lidlauka segumu virsmu apstrādei izmantotas 219,25 tonnas šķidrā pretledus reaģenta (KFOR) un 171 tonna granulētā pretledus reaģenta (NAFO). |
| Lidoaparātu un lidlauka seguma atledošanas/ pretapledojuma materiāla daudzums procentos, kas nodots pārstrādei vai izlietots bez pārstrādes | 2024. gadā visi pretapledošanas procesi notika pretapledošanas attālinātajos laukumos, kur pretapledošanas šķidrums tiek savākts un nodots attīrīšanai. Notekūdeņus, kas satur lidlauka virsmu pretapledošanas reaģentus, neattīra, tie netiek arī atsevišķi uzskaitīti. |



# Atkritumu apsaimniekošana un aprites ekonomika

3-3

Ar atkritumu pārvaldību saistītās aktivitātes un realizējamie pasākumi tiek noteikti Rīgas lidostas Ilgtspējas stratēģijā un Vides un energopārvaldības programmā. Atkritumu apsaimniekošanas kārtību nosaka Atkritumu apsaimniekošanas plāns 2022.-2027. gadam, B kategorijas piesārņojošās darbības atļauja Nr. RI15IB0030, kā arī iekšējais process "Atkritumu savākšanas un izvešanas nodrošināšana".

Atkritumu apsaimniekošanai ir iespējama pozitīva ietekme, panākot nomnieku un pasažieru iesaisti atkritumu apjoma samazināšanā un atbildīgā apsaimniekošanā. Ietekme rodas gan pašu darbībās, gan vērtības ķēdē.

Sadzīves atkritumu apsaimniekošanas mērķis 2024. gadā bija samazināt nešķiroto sadzīves atkritumu apjomu zem 83 %. Mērķi 2024. gadā izdevās sasniegt (2024. gada izpilde – 81,30 %) pateicoties tam, ka terminālī tika ieviesta bioloģisko atkritumu šķirošana, kā arī darbu uzsāka jaunā atkritumu apsaimniekošanas sistēma. 2024. gada laikā Rīgas lidostas darbiniekiem tika atgādināts par pareizu atkritumu šķirošanu.

Bīstamo atkritumu apsaimniekošanā ikgadējie mērķi netiek izvirzīti. Rīgas lidosta regulāri pārskata izvirzītos mērķus atkritumu apsaimniekošanā, veicot aktivitātes pieejamā finansējuma ietvaros. Lidostas atkritumu apsaimniekošanas sistēmā iesaistīti arī lidostas nomnieki un pakalpojumu sniedzēji, kuriem ar Rīgas lidostu ir noslēgti komunālo pakalpojumu līgumi, kas paredz sadzīves vai bīstamo atkritumu nodošanu lidostai. Par atkritumu pieņemšanu un nodošanu tiek sagatavoti pieņemšanas – nodošanas akti, kas tiek izmantoti savstarpējiem norēķiniem ar Rīgas lidostu un atkritumu uzskaites nodrošināšanai. Prasības nomniekiem un pakalpojumu sniedzējiem atkritumu apsaimniekošanā ir noteiktas arī lidostas noteikumos "Noteikumi par vides prasībām VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" nomniekiem un lidlauka pakalpojumu sniedzējiem". Lai kontrolētu, vai nomnieki un pakalpojumu sniedzēji ievēro attiecīgās vides aizsardzības prasības, Rīgas lidosta veic ikgadējas vides inspekcijas. Inspekciju laikā Rīgas lidosta uzrauga pareizu atkritumu apsaimniekošanai, lai novērstu sekas, kas var rasties, nepareizi apsaimniekojot bīstamos un sadzīves atkritumus un veicinātu atkrituma apjoma samazināšanu. Ja tiek atklāts, ka nomnieks vai pakalpojuma sniedzējs nav pienācīgi apsaimniekojis atkritumus, tiek atvērta neatbilstība, kas nomniekam vai pakalpojuma sniedzējam ir jānovērš noteiktajā termiņā.

# Atkritumu pārvaldība

306-1, 306-2, 306-3

Sadzīves atkritumu galvenās rašanās vietas ir lidostas terminālis, administrācijas un tehniskās telpas, ārējā teritorija, lidaparāti un iznomāšanā nodotās teritorijas. Lai nodrošinātu atkritumu apsaimniekošanu saskaņā ar vides aizsardzības prasībām, Rīgas lidostā ir ieviesta atkritumu apsaimniekošanas sistēma, kurā iesaistīti visi lidostas darbinieki, pasažieri un termināļa telpu nomnieki. Teritoriju nomniekiem iesaistīšanās kopējā lidostas atkritumu apsaimniekošanas sistēmā nav obligāta, tomēr ir jāievēro tie paši vides aizsardzības un atkritumu apsaimniekošanas pamatprincipi kā Rīgas lidostas ieviestajā atkritumu apsaimniekošanas sistēmā. Atkritumi tālāk tiek nodoti pārstrādei licencētam atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumam.

Kopējais radītais sadzīves atkritumu apjoms 2024. gadā ir 1 933 t (2023. gadā – 1 711 t) - attiecīgi tas pieaudzis par 13 %. Nešķiroto atkritumu daudzums kg uz vienu pasažieri 2024. gadā bija 0,220 t (2023. gadā 0,228 t/pasažieri). Salīdzinot 2023. un 2024. gada datus, konstatēts, ka 2024. gadā nodoto atkritumu apjoms uz pasažieri ir mazāks un samazinājums 2024. gadā ir radies īstenoto atkritumu dalītās savākšanas aktivitāšu dēļ.

Dati par atkritumu apjomiem tiek iegūti no pieejamās informācijas Atkritumu pārvadājumu uzskaites sistēmā un aktiem. Dati par bīstamajiem atkritumiem tiek iegūti no bīstamo atkritumu reģistrācijas pavadzīmēm. Reizi gadā Rīgas lidosta par iepriekšējo kalendāro gadu vienotajā vides informācijas sistēmā, ko uztur VSIA «Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs», iesniedz valsts statistikas pārskatu “Nr. 3-Atkritumi”, kurā norāda lidostā radīto atkritumu veidus, bīstamību, apjomu un komersantus, kam nodod atkritumus.

Informāciju par atkritumu apsaimniekošanas metodēm Rīgas lidosta iegūst no pavadzīmēm, kā arī sazinoties ar atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumu pārstāvjiem. Pārstrādei Rīgas lidosta nodod papīru, stiklu, kartonu u. c. sadzīves atkritumu veidus.

Bīstamo atkritumu izmantošanas nolūks tiek norādīts bīstamo atkritumu reģistrācijas pavadzīmēs. Bīstamo atkritumu uzglabāšana un pārstrāde notiek bīstamo atkritumu saņēmēju objektu adresēs. Rīgas lidosta neapkopo informāciju par bīstamo atkritumu tālāku izmantošanu pēc to uzglabāšanas.

Pārskata gadā bīstamo atkritumu apjoms ir pieaudzis, kas saistīts ar to, ka 2024. gadā veikta visu perona naftas ķērāju tīrīšana.



## Pārskats pār Rīgas lidostas atkritumu apsaimniekošanas metodēm

| BA - bīstamie atkritumi*<br>SA - sadzīves atkritumi* | 2020. gads | | 2021. gads | | 2022. gads | | 2023. gads | | 2024. gads | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | SA, t | BA, t | SA, t | BA, t | SA, t | BA, t | SA, t | BA, t | SA, t | BA, t |
| Pārstrāde | 657 | 1 509 | 511 | 225 | 368 | 139 | 113 | 28 | 218 | 247 |
| Kompostēšana | 20 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 21 | - |
| Deponēšana poligonā | 1 546 | - | 1 548 | - | 1 573 | - | 1 599 | - | 1 695 | - |
| Uzglabāšana | - | 157 | - | 22 | - | 0 | - | 0 | - | 0 |
| Citas apsaimniekošanas metodes (reģenerācija, sadedzināšana, apglabāšana pazemē u.c.) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Kopā** | **2 223** | **1 666** | **2 059** | **247** | **1 941** | **139** | **1 712** | **28** | **1934** | **247** |

*Atkritumi klasificēti saskaņā ar 2011.gada 19.aprīļa Ministru kabineta noteikumiem Nr. 302 “Noteikumi par atkritumu klasifikatoru un īpašībām, kas padara atkritumus bīstamus”.

Lidostas Ilgtspējas stratēģijā ir noteikts pēc iespējas efektīvāk nodrošināt atkritumu šķirošanu un sašķiroto atkritumu nodošanu otrreizējai pārstrādei, tādēļ līdz 2030. gada beigām Rīgas lidosta ir apņēmusies palielināt šķiroto atkritumu īpatsvaru līdz 40 % no kopējā ikgadējā sadzīves atkritumu apjoma.

2024 gadā sašķiroto atkritumu apjoms pret nešķirotajiem bija 19,15 % (2023. gadā – 11,54 %). Veicot detalizētu atkritumu statistikas izpēti, konstatēts, ka ir palielinājies otrreizējai pārstrādei nodoto atkritumu apjoms – salīdzinot datus ar 2023. gada datiem, konstatēts, ka pieaudzis nodotā metāla, lielgabarīta atkritumu un jauktā iepakojuma apjoms.

Lai uzlabotu šķirojamo atkritumu rādītāju, Rīgas lidosta 2022. gadā izstrādāja Atkritumu apsaimniekošanas plānu 2022.-2027. gadam, kas sevī ietver aktivitātes gan virzībai uz 2030. gada mērķa sasniegšanu, gan primāri sasniegt Rīgas lidostas Stratēģijā noteikto mērķi: nešķiroto atkritumu īpatsvara palielinājumu līdz 66 %.

Būtiskākās paveiktās darbības 2024. gadā aprites ekonomikas principu īstenošanai:

- uzsākta bioloģiski noārdāmu atkritumu šķirošana terminālī;
- ieviesta jauna atkritumu apsaimniekošanas sistēma terminālī, lai veicinātu atkritumu dalītu savākšanu;
- atkritumu tvertņu pārmarķēšana.

Tāpat sekmīgi tiek uzturētas arī esošās aktivitātes - atkritumu šķirošana notiek gan lidostas terminālī, gan administratīvajās ēkās, apstrādājot ne vien šķirojamos un vispārējos atkritumus, bet arī citas atkritumu plūsmas, tostarp, elektriskos un bīstamos atkritumus. Bez uzraudzības Rīgas lidostā atstātās mantas tiek nodotas nodibinājumam "OTRĀ ELPA Charity". Nodibinājums bez peļņas gūšanas nolūka tās izmanto, lai sniegtu atbalstu sabiedrībai. Vairāk lasīt "Atrasto mantu nodošana labdarībai". Tāpat kopš 2023. gada no bagāžas izņemtos pārvadāšanai aizliegtos priekšmetus pasažieriem ir iespēja atgūt, izmantojot pakalpojumu «Drošības kontrolē no reģistrētās bagāžas izņemto pārvadāšanai neatļauto priekšmetu atdošana īpašniekam" (vairāk lasīt sadaļā «Pieteikumi»), kas Rīgas lidostai arī ļauj samazināt utilizācijai nododamo atkritumu apjomu.

Rīgas lidosta otrreizēji izmanto savā teritorijā nofrēzēto asfalta segumu citu segumu izveidei. 2024. gadā joprojām lidlauka perimetra ceļa atjaunošana notiek no skrejceļa un manevrēšanās ceļa nofrēzētā asfalta.

2025. gadā Rīgas lidosta turpinās realizēt Atkritumu apsaimniekošanas plānā 2022.-2027. gadam noteiktās aktivitātes, ieviešot papildus pasākumus atkritumu šķirošanas veicināšanai.

## Atkritumu apglabāšana

Rīgas lidosta neapkopo informāciju par nodoto sadzīves un bīstamo atkritumu tālāku izmantošanu pēc to nonākšanas atkritumu apsaimniekotāju objektos. Informācija par bīstamo atkritumu apjomiem, kas nodoti pārstrādei un reģenerācijai, tiek iegūta no bīstamo atkritumu reģistrācijas pavadzīmēm, kurās šo sadaļu norāda atkritumu pieņēmējs pēc vienošanās ar pārvadātāju. Pārstrādāto un reģenerējamo atkritumu tālāks cikls un izmantošana notiek saskaņā ar attiecīgā objekta darbības specifiku un atkritumu apsaimniekotāju piesārņojošās darbības atļaujas prasībām. Pārstrādei un uzglabāšanai nodotais sadzīves un bīstamo atkritumu apjoms (svars) un apsaimniekošanas mērķis ir norādīts nodaļā "Atkritumu apsaimniekošana un aprites ekonomika". Ņemot vērā, ka lielākais Rīgas lidostas nešķiroto sadzīves atkritumu apjoms tiek apglabāts poligonā "Getliņi", kurā sadaloties atkritumiem tiek iegūta un sadedzināta metāna gāze, var secināt, ka nodotie atkritumi vismaz daļēji tika izmantoti enerģijas iegūšanai.



# Ietekme uz bioloģisko daudzveidību

3-3, 304-2

Dažādu apstākļu ietekmē bioloģiskā daudzveidība visā pasaulē samazinās. Sadursmes ar putniem un dzīvniekiem un putnu atbaidīšanas pasākumi var ietekmēt sugu populācijas lielumu. Apzinoties gan globālo, gan aviācijas industrijas kontekstu tajā, Rīgas lidosta strādā, lai uzņēmuma operacionālās darbības rezultātā būtiski neciestu bioloģiskā daudzveidība lidostas apkārtnē, primāri nodrošinot augstu lidojumu drošību.

Aviācijas nozare veicina klimata pārmaiņas, kas arī var negatīvi ietekmēt bioloģisko daudzveidību, jo lidostas teritorijā veidojas īpašs mikroklimats, kas var palielināt veģetācijas un dzīvnieku neaizsargātību pret klimata pārmaiņām. Rīgas lidostai ir izvirzīti klimata pārmaiņu mazināšanas mērķi un noteiktas darbības, kas ir aprakstītas nodaļā “ Iesaiste klimata pārmaiņu mazināšanā un pielāgošanās klimata pārmaiņām “. Lidostas būvniecība, pārklājot zemi ar ūdens necaurlaidīgām virsmām, var samazināt augsnes auglību, palielināt plūdu risku un samazināt bioloģisko daudzveidību. Attīstības projektiem lidosta veic ietekmes uz vidi novērtējumu[74] un ņem vērā novērtējumā noteiktās prasības attiecībā uz augsnes auglību, plūdu risku un bioloģisko daudzveidību, apņemoties nepasliktināt piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu.

Ietekme uz bioloģisko daudzveidību ir pastāvīga un rodas gan pašu darbībās, gan vērtības ķēdē. Attiecībā uz bioloģisko daudzveidību, Rīgas lidosta Ilgtspējas stratēģijā ir izvirzījusi mērķi “veicināt, lai lidostas teritorijas pārvaldība ir ekoloģiski atbildīga un operacionāli droša, un iespēju robežās neietekmētu bioloģisko daudzveidību”. Lai novērtētu darbības efektivitāti Rīgas lidosta mēra apstiprināto sadursmju ar putniem indeksu, kas 2024. gadā uz 10 000 lidojumiem bija septiņi, bet 2023. gadā – deviņi. Ņemot vērā indeksa samazinājumu, Rīgas lidosta secina, ka ieviestās darbības, kas ir aprakstītas sadaļā “Sadursmes ar putniem” un “Putnu un dzīvnieku kontrole” ir efektīvas un turpināmas. Lielā mērā situāciju uzlaboja pielietotā zālāju apsaimniekošanas prakse un 2024. gadā piedzīvotais kailsals, kas samazināja dārza vaboļu kāpuru skaitu un attiecīgi samazinājās arī kaiju klātbūtne lidlaukā.

No saistošajiem dokumentiem, kas reglamentē bioloģiskās daudzveidības jomu, Rīgas lidostai ir saistoši ārējie normatīvi - Medību likums, Dzīvnieku aizsardzības likums, Sugu un biotopu aizsardzības likums, no iekšējiem dokumentiem - Lidlauka ekspluatācijas instrukcija, kas nosaka savvaļas dzīvnieku apdraudējuma pārvaldību.

74 Starptautiskās lidostas „Rīga”” infrastruktūras attīstības projekti līdz 2020.gadam | Enerģētikas un vides aģentūra

## Izglītošanas kampaņa pasažieriem

### #PlantHealth4Life

#PlantHealth4Life ir daudzgadīga un daudznacionāla divu gadu ilga kampaņa, kura izstrādāta pēc EK pieprasījuma un kuras pamatā ir padziļināta analīze par uztveri un rīcību augu veselības jomā visā ES. Šogad kampaņā piedalās 21 dalībvalsts un viena kandidātvalsts, divkāršojot iepriekšējā gada tvērumu.




Īpaša nozīme augu aizsardzībā ir arī ceļošanai, jo pat vissīkākā sēkliņa vai šķietami nevainīgs auglis var pārnēsāt kaitīgus organismus vai slimības, radot nopietnu risku augu veselībai, lauksaimniecībai un dabas videi.

2024. gadā Rīgas lidosta sadarbībā ar Valsts augu aizsardzības dienestu terminālī rīkoja pasākumu ar mērķi izglītot pasažierus, par to, cik būtiski ir, ceļojot no trešās pasaules valstīm, parūpēties, lai no ārvalstīm neievestu Latvijas florai un faunai neraksturīgas sugas, kas var radīt postošas sekas bioloģiskai daudzveidībai Latvijā. Atbildīgi kārtojot somas, pārbaudot kabatas un nodalījumus un pārliecinoties, ka somās nav augu vai augu izcelsmes produktu, pasažieri neatvedīs līdzi nevēlamus viesus - piemēram, kaitīgos organismus.

## Putnu un dzīvnieku kontrole

Drošības prasības lidostām paredz līdz minimumam ierobežot savvaļas dzīvnieku klātbūtni lidlaukā, īpaši attiecībā uz putniem. Lidostā 24/7 strādā īpaši apmācīti darbinieki – putnu un dzīvnieku kontroles speciālisti, kuri ar iespējami saudzīgām metodēm atbaida putnus no skrejceļa teritorijas.

Lai saglabātu tās putnu sugas, kas Latvijā ir aizsargājamas, bet kuru atrašanās lidostas teritorijā var apdraudēt lidojumu drošību, Rīgas lidosta ir saņēmusi DAP izsniegtu atļauju līdz 2025. gada 31. decembrim šos sugu īpatņus noķert un pārvietot uz citu, putniem piemērotāku un drošāku vietu.

### Visvairāk ietekmētās sugas

| | Suga | Sugas latīniskais nosaukums |
|---|---|---|
| 1. | Pelēkā vārna | *Corvus cornix* |
| 2. | Lielais ķīris | *Chroicocephalus ridibundus* |
| 3. | Mājas strazds | *Sturnus vulgaris* |
| 4. | Peļu klijāns | *Buteo buteo* |
| 5. | Kajaks | *Larus canus* |

Pļaujot zāli, tiek ietekmēta lauku cīruļa (Alauda arvensis) dzīvotne. Ietekme uz putniem un dzīvniekiem ir tikai lidlauka teritorijā. Ietekme ir īslaicīga un nav neatgriezeniska.

Lai novērtētu lidostas operacionālās darbības ietekmi uz putniem lidlauka teritorijā, Rīgas lidosta reizi gadā gatavo pārskatu par novērotajām putnu sugām, noķertajiem un pārvietotajiem aizsargājamajiem putniem, un putniem, kas gājuši bojā sadursmēs ar lidaparātiem. Šis pārskats tiek iesniegts DAP un vērtēts kontekstā ar bioloģisko daudzveidību lidostā. Ja tiek noķerts savainots dzīvnieks, tas tiek nodots Latvijas savvaļas putnu palīdzības biedrībai “Drauga Spārns” veterinārās palīdzības sniegšanai.

Lai mazinātu putnu uzturēšanos lidlauka tuvumā, Rīgas lidosta savu teritoriju nomniekiem zemes nomas līguma nosacījumos iekļauj noteikumus, kas ir vērsti uz ēku un vides uzturēšanu, un putniem un dzīvniekiem nepievilcīgas vides veidošanu.

Putnu un biotopu direktīvas ieviešana Eiropas lidlaukos

Kopā ar DAP Rīgas lidosta 2024. gadā piedalījās ES Vides tiesību īstenošanas un izpildes tīkla pētniecības projekta "Putnu un biotopu direktīvas ieviešana Eiropas lidlaukos" noslēguma konferencē. Projekta vēlamais rezultāts ir gūt ieskatu par ietekmi uz biotopiem, putniem, apputeksnētājiem, savvaļas dzīvniekiem un to apsaimniekošanas praksi Eiropas lidlaukos. Rīgas lidosta konferencē dalījās ar pieredzi par savvaļas apdraudējumu pārvaldību un zālāju apsaimniekošanas praksi. Uz šī pārskata izstrādes brīdi vēl notiek darbs pie projekta atskaites un secinājumiem.

## Atjaunotās un aizsargātās dzīvotnes

### Aizsargājamās dabas teritorijas Rīgas lidotas apkārtnē

| Aizsargājamās teritorijas nosaukums | Attālums no Rīgas lidostas | Aizsardzības statuss | Raksturojums |
|---|---|---|---|
| Dabas parks "Beberbeķi" | ~ 2 km attālumā no lidostas skrejceļa | Valsts nozīmes Īpaši aizsargājama dabas teritorija, Natura 2000 teritorija | Teritorija izveidota bioloģiski vērtīgu priežu audžu aizsardzībai. Tajā dominē priežu sils un priežu mētrājs, daļu no tiem veido vērtīgas vecas priežu audzes[75]. |
| Dabas liegums "Melnā ezera purvs" | ~6 km attālumā uz dienvidiem no lidostas skrejceļa | Valsts nozīmes Īpaši aizsargājama dabas teritorija, Natura 2000 teritorija | Teritorija ir ievērojama ar Melno ezeru un citiem purva ezeriem, ar ļoti lielu ligzdojošo un migrējošo putnu daudzveidību[76]. 84 % no dabas lieguma teritorijas ir īpaši aizsargājami biotopi, novērotas 17 īpaši aizsargājamas putnu sugas[77]. |
| Dabas liegums "Cenas tīrelis" | ~6 km uz dienvidrietumiem no lidostas skrejceļa | Natura 2000 teritorija | Viens no nedaudzajiem purviem Latvijā, kurā ir gan austrumu tipa, gan rietumu tipa purvu pazīmes. Nozīmīga teritorija arī putnu aizsardzībai, sastopamas 10 Latvijā un Eiropā aizsargājamas putnu sugas[78]. |
| Dabas liegums "Babītes ezers" | ~ 7 km attālumā no lidostas | Valsts nozīmes Īpaši aizsargājama dabas teritorija, Natura 2000 teritorija | Viens no nedaudziem lagūnezeriem Latvijā, eitrofs ezers ar bagātīgām parastās niedres, ezera meldra un vilkvālīšu audzēm, kā arī ar iegrimušiem un peldošiem ūdensaugiem. Vērtīgs biotops – mitrās pļavas. Konstatētas septiņas īpaši aizsargājamas putnu sugas. |

75 Dabas aizsardzības pārvalde (28.11.2024.)
76 Olaines novada attīstības programma līdz 2028. gadam, Vides pārskats, Izstrādāts stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros, 2023
77 Olaines novada pašvaldība (28.11.2024.)
78 Dabas aizsardzības pārvalde (28.11.2024.)

Lidosta iepriekšējos gados ir veikusi mežu un putnu monitoringu, lai noteiktu vai ir konstatējama lidostas darbības ietekme uz tuvumā esošajām īpaši aizsargājamajām dabas teritorijām. Monitoringa rezultāti apliecina, ka negatīva ietekme nav konstatējama.

2024. gadā Rīgas lidosta noslēdza līgumu ar nodibinājumu "Ziedot.lv" par to, ka maksa no pasažieru depozīta iepakojuma tiek ziedota Latvijas Dabas fondam Latvijas bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai un izzūdošo dabisko pļavu atjaunošanai. 2024. gadā no depozīta kastēs ievietotā iepakojuma saziedoti 1 002 EUR, līdzekļi izlietoti biotopu eksperta algošanai, kas veica dabisko pļavu apsekošanu.

## CITES

Lidostas Drošības departaments sadarbojas ar VID Muitas pārvaldi, lai novērstu nelegālo savvaļas dzīvnieku pārvadāšanu. Tāpat Lidosta ir piešķīrusi vietu Lidostas terminālī, lai VID varētu veikt informatīvi izglītojošās aktivitātes dažādu uzskates materiālu veidā.

## Darbinieku apmācība

2024. gadā Rīgas lidostas Mācību centrs, sadarbībā ar DAP organizēja trīs seminārus par nelegālo tirdzniecību ar apdraudētajiem dzīvniekiem un augiem.  Apmācībās piedalījās darbinieki no  dažādām struktūrvienībām, kuru darbs ir saistīts ar pasažieru un bagāžas apkalpošanu – aviācijas drošības darbinieki, kas iesaistīti drošības pārbaužu veikšanā, virszemes apkalpošanas darbinieki, kas iesaistīti pasažieru reģistrācijas procesā un bagāžas apstrādē, klientu servisa darbinieki:

- 36 darbinieki piedalījās 1. līmeņa apmācībā, kuras laikā DAP iepazīstināja Rīgas lidostas darbiniekus ar Vašingtonas konvencijas par starptautisko tirdzniecību ar apdraudētajām savvaļas dzīvnieku un augu sugām (CITES) prasībām, iekļaujot plašu pārkāpumu un kontrabandas gadījumu piemēru klāstu un to analīzi;
- 15 darbinieki piedalījās 2. līmeņa apmācībā, kuras laikā DAP lidostas darbiniekiem skaidroja, pēc kādiem principiem ir veidota CITES un kā atpazīt konvencijā iekļauto aizsargājamo augu un dzīvnieku produktus, un pieaicinātie VID Muitas pārvaldes eksperti dalījās savā pieredzē, kā ,veicot pasažieru un bagāžas kontroli, praktiski atpazīt CITES īpatņus.



# 06
# Darbinieki



# Darbinieki

3-3

Tiesības uz drošu nodarbinātību, taisnīgu atalgojumu un nediskriminēšanu ir norādītas SDO konvencijās. Rīgas lidosta ir viens no Latvijas lielākajiem un atpazīstamākajiem darba devējiem, tajā vienoti strādā visu darbaspēka paaudžu un dažādu izglītības līmeņu darbinieki. Daudzas uzņēmuma profesijas un darbam nepieciešamās zināšanas un prasmes ir Latvijā unikālas. Uzņēmuma stratēģisko mērķu sasniegšanai un augsto drošības un servisa standartu īstenošanai ir svarīgi piesaistīt, apmācīt, vadīt un noturēt profesionālus, motivētus, uz rezultātu orientētus un lojālus darbiniekus.

Stratēģijā ir izvirzīts mērķis veicināt aviācijas nozares attīstību, noturot un piesaistot augstas raudzes speciālistus, nodrošinot izaugsmes iespējas un panākumus veicinošu darba vidi.

Rīgas lidostai savā darbībā ir iespējama gan pozitīva ietekme, nodrošinot drošu un ilgtermiņa nodarbinātību saviem darbiniekiem, gan iespējama negatīva ietekme, nenodrošinot darba tirgum un tā attīstības tendencēm atbilstošu atalgojumu. Rīgas lidosta regulāri, tai skaitā 2024. gadā, veic savas atalgojuma prakses salīdzinājumu ar Latvijas atalgojuma tirgu. Rīgas lidostas mērķis ir nodrošināt darba tirgum atbilstošu atalgojumu, gan  pastāvīgi sekojot atalgojuma tendencēm, gan analizējot apstiprinātos Rīgas lidostas darbības rādītājus - vidējo darbinieku apmierinātību, darbinieku brīvprātīgo rotāciju, uzņēmumu rekomendēšanas indeksu darbinieku vērtējumā, kā arī personāla piesaistes rezultātus. Pārskata gadā netika konstatēts, ka Rīgas lidostas darbinieku amatu grupu atalgojums atšķirtos no vidēja atalgojuma Latvijā un tas ir uzskatāms par atbilstošu. Par atalgojuma informāciju un plānotajām izmaiņām tiek informēta LR Lidostu darbinieku arodbiedrība (tikšanās reizi ceturksnī) , kā arī darbinieki tiek informēti  tiešsaistes tikšanās ar valdi laikā,  caur vēstkopu, e-pastos un departamentu sapulcēs.

Rīgas lidosta īsteno Personāla politiku, atbilstoši savām vērtībām – drošība un drošums, izaugsme, atbildība, efektivitāte un atvērtība, un veido mūsdienīgu un labākajā praksē balstītu personāla pārvaldības sistēmu. Nepārtraukti tiek pilnveidotas darbinieku atlases, apmācību, atalgojuma, novērtēšanas un darba aizsardzības sistēmas, kā arī veicinātas profesionālās izaugsmes iespējas un darbinieku labbūtība.

Lai sasniegtu Stratēģijas mērķi, PD ir noteikti ikgadējie darbības rādītāji un gada sasniedzamie rādītāji, kuru ietvaros 2024. gadā īstenoti vairāki nozīmīgi projekti, kas noteikti Ilgtspējas stratēģijā un šādos dokumentos:

- PD darbības plāna 2024. gada izpildes atskaitē, kas sniedz visaptverošu pārskatu par mērķa izpildi 2024. gadā, atspoguļojot plānotās un veiktās darbības, sasniedzamos un faktiskos rezultātus, termiņus, iesaistītās struktūrvienības un izpildes statusu;
- Darba vides iekšējās uzraudzības plānā 2024. gadam;
- MC stratēģijas īstenošanas plānā 2022.-2027. gadam;
- Profesionalitātes pārbaužu plānā 2024. gadam.

2024. gadā nozīmīgi resursi tika veltīti jauno un esošo darbinieku apmācībai, kas notiek saskaņā ar Personāla apmācības un kompetences procedūru. Tika īstenoti pasākumi MC stratēģijas īstenošanas plāna 2022.-2027. gadam ietvaros, turpinājās darbs pie apmācību procesa modernizācijas un digitalizācijas (piemēram, ieviesta jauna mācību vide, izstrādātas apmācības virtuālajā realitātē u.c.), struktūrvienību apmācību vajadzību noteikšanas.  Uzsākta jaunu mācību programmu izstrāde, piemēram, mācību programmas «Interešu konflikti un

korupcijas novēršana», kas iepriekš bija ārpakalpojums, un veiktas profesionalitātes pārbaudes. Papildus amatam nepieciešamajām apmācībām, darbiniekiem tika piedāvātas arī citas mācības, par ko vairāk var lasīt sadaļā “Darbinieku prasmes un attīstība”.

2024. gadā īstenoti šādi būtiskākie pasākumi:

- paaugstinātas darbinieku amatalgas no 2024. gada janvāra,
- izvērtēti un pilnveidoti atsevišķi procesi un funkcijas, veicot izmaiņas struktūrā,
- aktualizēts Darba samaksas nolikums, apzinātas sākotnējās veicamās darbības un nepieciešamais atbalsts Darba samaksas pārredzamības direktīvas ieviešanai,
- izstrādāta Valdes un padomes atalgojuma politika,
- īstenotas aktivitātes darbinieku fiziskajai veselībai un drošībai (vairāk lasīt sadaļā “Darbinieku veselība un drošība”),
- turpinot personāla procesu digitalizāciju, pabeigta personāla pašapkalpošanās portāla ieviešana un sākts darbs pie personāla atlases procesa digitalizācijas,
- turpināta tradīcija pateikties darbiniekiem par ieguldījumu lidostas darbībā un attīstības veicināšanā,
- izstrādātas un pilnveidotas izaugsmes kāpnes vairākās struktūrvienībās,
- pilnveidotas struktūrvienību vadītāju prasmes un iemaņas, vairāk lasīt sadaļā “Vadītāju apmācības”,
- nodrošinātas daudzpusīgas kvalifikācijas celšanas un labbūtības pilnveides apmācības darbiniekiem, vairāk lasīt sadaļā “Uzņēmuma nodrošinātās apmācības”,
- organizētas pieredzes apmaiņas gan ES lidostu ietvaros, gan vietējās aviācijas jomas uzņēmumu kopienas ietvaros,
- īstenotas darbinieku piesaistes kampaņas, karjeras pasākumi, nodrošināta mācību prakse un turpināta sadarbība ar izglītības iestādēm un nodarbinātības organizācijām.



# Darbinieku sastāvs

2-7, 405-1

Rīgas lidostā 2024. gada 31. decembrī faktiski strādāja 1 440 darbinieki. Salīdzinot ar 2023. gada 31. decembri nav notikušas būtiskas darbinieku skaita svārstības - darbinieku skaits pieaudzis par 20 darbiniekiem.

## Darbinieku daudzveidības rādītāji[79]

| Daudzveidības rādītāji | 2024 |
|---|---|
| **Dzimumu pārstāvība augstākajā vadībā (valde, direktori, vietnieki)** | |
| Vīriešu skaits | 14 |
| Vīriešu īpatsvars | 58 % |
| Sieviešu skaits | 10 |
| Sieviešu īpatsvars | 42 % |
| **Vecuma pārstāvība augstākajā vadībā (valde, direktori, vietnieki)** | |
| Īpatsvars vecumā līdz 30 gadiem | 0 % |
| Īpatsvars vecumā no 30 līdz 50 gadiem | 75 % |
| Īpatsvars, kas vecāki par 50 gadiem | 25 % |
| **Darbinieku dzimuma pārstāvniecība* (ieskaitot augstāko vadību)** | |
| Vīriešu skaits | 960 |
| Vīriešu īpatsvars | 67 % |
| Sieviešu skaits | 480 |
| Sieviešu īpatsvars | 33 % |
| **Darbinieku vecuma pārstāvība** | |
| Darbinieku skaits vecumā līdz 30 gadiem | 298 |
| Darbinieku īpatsvars vecumā līdz 30 gadiem | 20,7 % |
| Darbinieku skaits vecumā no 30 līdz 50 gadiem | 788 |
| Darbinieku īpatsvars vecumā no 30 līdz 50 gadiem | 54,7 % |
| Darbinieku skaits, kas vecāki par 50 gadiem | 354 |
| Darbinieku īpatsvars, kas vecāki par 50 gadiem | 24,6 % |

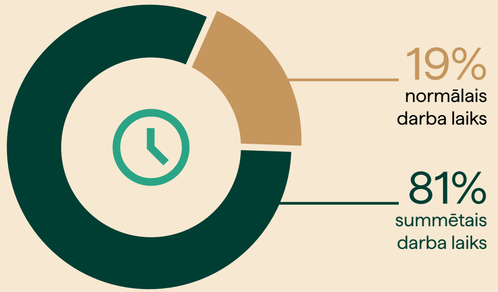
| Daudzveidības rādītāji | 2024 |
|---|---|
| **Darbinieku vecuma pārstāvība** | |
| Darbinieku sastāvs* (neieskaitot augstāko vadību) | |
| Vīriešu skaits | 946 |
| Sieviešu skaits | 470 |
| **Uz nenoteiktu laiku strādājošie* (neieskaitot augstāko vadību)** | |
| Vīriešu skaits | 924 |
| Sieviešu skaits | 453 |
| **Uz noteiktu laiku starādājošie (neieskaitot augstāko vadību)** | |
| Vīriešu skaits | 22 |
| Sieviešu skaits | 17 |
| **Uz pilnu slodzi strādājošie* (neieskaitot augstāko vadību)** | |
| Vīriešu skaits | 932 |
| Sieviešu skaits | 467 |
| **Uz nepilnu slodzi strādājošie* (neieskaitot augstāko vadību)** | |
| Vīriešu skaits | 14 |
| Sieviešu skaits | 3 |

*tiek ieskaitīti bērna kopšanas atvaļinājumā esošie 34 darbinieki

79 Visi darbinieki ir nodarbināti Rīgas reģionā.

# Darba laiks

**Bez augstākās vadības, neieskaitot darbiniekus, kas atrodas bērna kopšanas atvaļinājumā**




**Neieskaitot augstāko vadību**
80% summētais darba laiks

**Ieskaitot augstāko vadību, neieskaitot darbiniekus, kas atrodas bērna kopšanas atvaļinājumā**
79% summētais darba laiks

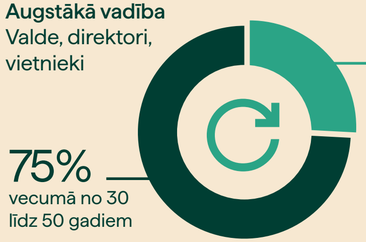
**Atradās bērna kopšanas atvaļinājumā**
33 darbiniekiem darba līgums noslēgts uz nenoteiktu laiku

34 | 1 vīrietis

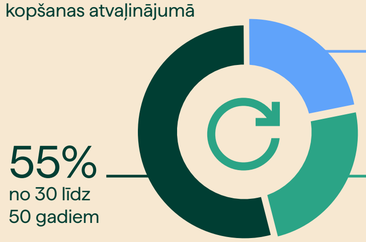
Pilnas slodzes darbinieki

# Darbinieku vecums

**Augstākā vadība**
Valde, direktori, vietnieki




**Darbinieki bez augstākās vadības**
Ieskaitot darbiniekus, kas atrodas bērna kopšanas atvaļinājumā



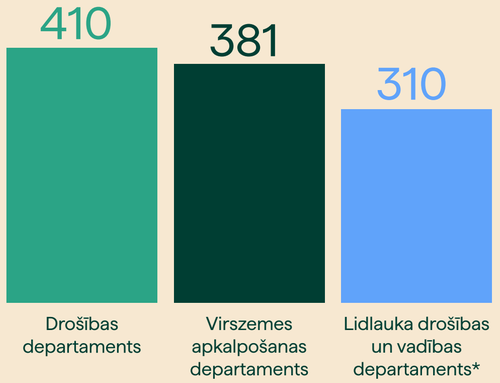

40 gadi — **Vidējais Rīgas lidostas darbinieku vecums**
Ieskaitot darbiniekus, kas atrodas bērna kopšanas atvaļinājumā, un augstāko vadību

42% — **Darbiniekiem ir nepilngadīgi bērni**
Ieskaitot vadību

2% — **Rīgas lidostā strādā darbinieki ar invaliditāti**

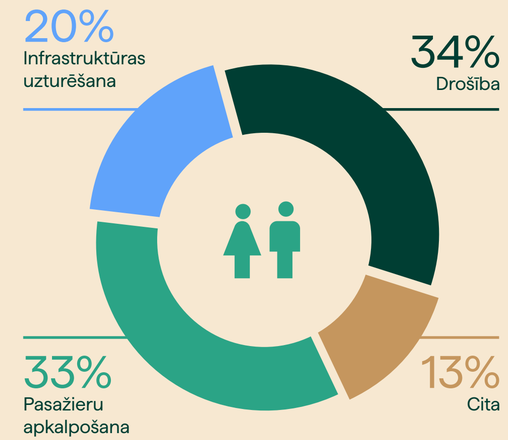
# TOP 3 departamenti

**Ar lielāko darbinieku skaitu**
Ieskaitot direktorus




*Ieskaitot sezonas darbiniekus

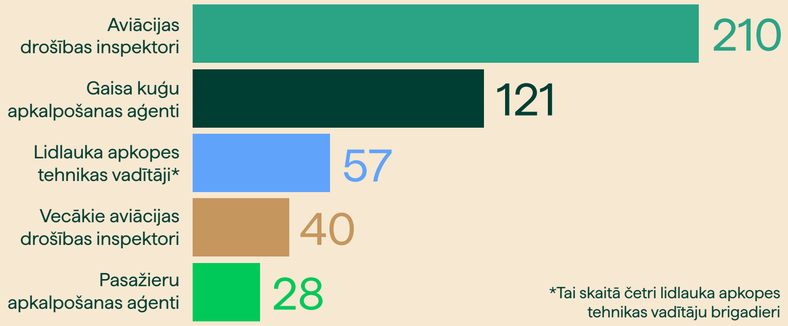
# Nodarbināto skaits pa jomām




# TOP 5 amati

**Ar lielāko darbinieku skaitu**






*Tai skaitā četri lidlauka apkopes tehnikas vadītāju brigadieri

Vīriešu īpatsvars Rīgas lidostā ir veidojies vēsturiski un skaidrojams ar augstu tehnisko profesiju skaitu. Vairākām lidostas profesijām ir nepieciešama arī augsta fiziskā izturība un spēks. Daudzām Rīgas lidostai nepieciešamajām profesijām atbilstošo izglītības jomu joprojām izvēlas maz sieviešu, tā ierobežojot kandidātu loku, tomēr atsevišķās jomās jau vairākus gadus vērojamas pozitīvas izmaiņas. 2024. gadā Rīgas lidostā sievietes darbu sāka, piemēram, IT sistēmu arhitektes amatā un Gaisa kuģu apkalpošanas nodaļas koordinatores amatā.

Lai veicinātu lielāku sieviešu pārstāvību aviācijas nozarē, 2022. gadā Rīgas lidosta pievienojās IATA iniciatīvai "25by2025". 2024. gadā darbinieku sastāvā, tai skaitā augstākā līmeņa vadībā, sieviešu skaits palicis tādā pašā līmenī kā 2023. gadā.

Visa informācija par personālu tiek uzturēta "Microsoft Dynamics NAVISION 2018" programmā un aktuālajā personāla sarakstā. No šīm sistēmām tiek iegūti dati un analizēti pēc nepieciešamības.

## Darbinieku daudzveidības raksturojums pa jomām

| Darbības joma | Īpatsvars no kopskaita | Dzimums | | Vecums | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Siev. | Vīr. | līdz 30g | 30-50 | 50+ |
| Drošība | 34 % | 43 % | 57 % | 20 % | 58 % | 22 % |
| Infrastruktūras uzturēšana | 20 % | 8 % | 92 % | 7,5 % | 44,5 % | 48 % |
| Pasažieru apkalpošana | 33 % | 28 % | 72 % | 33 % | 51 % | 16 % |
| Cita | 13 % | 60 % | 40 % | 11 % | 71 % | 18 % |



# Darbinieku mainība

401-1

Salīdzinot ar 2023. gadu, darbinieku skaits ir Rīgas lidostā ir pieaudzis par 22 darbiniekiem, kas ir 2 % no uzņēmumā strādājošajiem[80]. Lai nodrošinātu liela apjoma, daudzveidīgu specialitāšu un kvalificētu darbinieku piesaisti, 2024. gadā Rīgas lidosta organizēja atvērto durvju dienas un citas personāla piesaistes kampaņas, kā arī piedalījās citu organizāciju karjeras pasākumos (vairāk par pasākumiem lasīt sadaļā "Karjeras pasākumi un prakses iespējas").

2024. gadā visvairāk darbinieku tika pieņemti  drošības, virszemes apkalpošanas un lidlauka uzturēšanas jomās un šādos amatos:

- aviācijas drošības inspektori;
- gaisa kuģu apkalpošanas aģenti;
- pasažieru apkalpošanas aģenti;
- jaunākie drošības inspektori;
- inspektori-patrulētāji;
- PRM apkalpošanas aģenti;
- lidlauka apkopes tehnikas vadītāji (tai sk. sezonas darbinieki);
- lidlauka apkalpošanas speciālisti (tai sk. sezonas darbinieki).

### Pārskati par darbinieku rotācijas rādītājiem

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Jaunpieņemtie darbinieki (skaits, %)** | | | | | |
| Sievietes (līdz 30 gadu vecumam) | 25; 44,6 % | 60; 58 % | 59; 49 % | 73;55 % | 75; 66 % |
| Sievietes (30-50 gadu vecumā) | 29; 51,8 % | 42; 40 % | 56; 47 % | 54; 41 % | 32; 28 % |
| Sievietes (virs 50 gadiem) | 2; 3,6 % | 2; 2 % | 5; 4 % | 5; 4 % | 6; 5 % |
| Vīrieši (līdz 30 gadu vecumam) | 35; 34 % | 127; 47 % | 210; 55 % | 98; 48 % | 97; 47 % |
| Vīrieši (30-50 gadu vecumā) | 42; 44 % | 103; 38 % | 126; 33 % | 68; 33 % | 87; 42 % |
| Vīrieši (virs 50 gadiem) | 25; 25 % | 42; 15 % | 45; 12 % | 38; 19 % | 22; 11 % |
| **Darbinieki, kuri izbeiguši darba tiesiskās attiecības (skaits, %)** | | | | | |
| Sievietes (līdz 30 gadu vecumam) | 83; 43 % | 38; 45 % | 33; 44,6 % | 46; 48,4 % | 61; 59 % |
| Sievietes (30-50 gadu vecumā) | 91; 48 % | 41; 49 % | 36; 48,6 % | 41; 43,2 % | 36; 35 % |
| Sievietes (virs 50 gadiem) | 17; 9 % | 5; 6 % | 5;6,8 % | 8; 8,4 % | 6; 6 % |
| Vīrieši (līdz 30 gadu vecumam) | 87; 32,6 % | 50; 37 % | 101; 49 % | 100; 48 % | 101; 51 % |
| Vīrieši (30-50 gadu vecumā) | 101; 37,8 % | 55; 41 % | 69; 34 % | 80; 38 % | 65; 33 % |
| Vīrieši (virs 50 gadiem) | 79; 29,6 % | 29; 22 % | 35; 17 % | 29; 14 % | 31; 16 % |
| **Darbinieki, kuri pensionējušies (skaits)** | 6 | 2 | 2 | 2 | 4 |

80 Visi darbinieki ir nodarbināti Rīgas reģionā.

# Darbuzņēmēji

2-8

2024. gadā brīvprātīgā rotācija sasniedza 15,97 %, salīdzinot iepriekšējos gados rotācija bija 16,01 % 2023. gadā un 14,39 % 2022. gadā.

| Kopējā darbinieku rotācija (skaits; %) | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|
| Sievietes (līdz 30 gadu vecumam) | 33; 39 % | 46; 45 % | 61; 60 % |
| Sievietes (30-50 gadu vecumā) | 36; 15 % | 41; 16 % | 36; 14 % |
| Sievietes (virs 50 gadiem) | 5; 7 % | 8; 10 % | 6; 7 % |
| Vīrieši (līdz 30 gadu vecumam) | 101; 44 % | 100; 50 % | 101; 55 % |
| Vīrieši (30-50 gadu vecumā) | 69; 14 % | 80; 17 % | 65; 13 % |
| Vīrieši (virs 50 gadiem) | 35; 15 % | 29; 11 % | 31; 11 % |

Darbiniekiem ir iespēja pieteikties iekšējām vakancēm un izmantot izaugsmes iespējas arī citās struktūrvienībās. 2024. gadā līdz 16,62 % pieaudzis iekšējās paaugstināšanas līmenis amatos (2023. gadā 14,28 % ).

Biežākie darba attiecību izbeigšanas iemesli saskaņā ar promejošo darbinieku aptaujas rezultātiem 2024. gadā bija cits darba piedāvājums, personisku iemeslu dēļ, studijas, veselības stāvokļa dēļ, darba devēja iniciatīva u.c.

Biežāk veicamie darbi, kuros Rīgas lidosta ar ārpakalpojuma līgumu piesaista darbuzņēmējus, saistīti ar būvniecību un remontdarbiem, apsaimniekoto ēku un termināļa uzkopšanu, teritorijas uzturēšanas pakalpojumiem ziemas apstākļos, iekārtu remontu, uzturēšanu un apkalpošanu. Papildus tiek slēgti trīspusēji (starp Rīgas lidostu, izglītības iestādi un praktikantu, kas mācās izglītības iestādē) prakses līgumi (statistika un plašāka informācija sadaļā “Karjeras pasākumi un prakses iespējas”) darba līgumi ar skolēniem skolēnu nodarbinātības projekta ietvaros, kā arī retos gadījumos tiek slēgti līgumi ar pašnodarbinātajām personām par konkrētu darbu izpildi. Pārskata gadā nav bijušas būtiskas līgumu skaita izmaiņas ārpakalpojumu līgumiem un līgumiem ar skolēniem, praktikantiem un pašnodarbinātajām personām.

Atbilstoši ISO 45001:2018 standarta prasībām Rīgas lidosta pievērš pastiprinātu uzmanību darbuzņēmēju, kuri veic darba pienākumus Rīgas lidostas teritorijā, drošībai un veselības aizsardzībai. 2024. gadā tika paplašināta Darba aizsardzības rokasgrāmatas darbības sfēra, nosakot, ka dokumenta pienākumi un atbildība darba aizsardzībā un ir saistoša Rīgas lidostas darbuzņēmējiem un Rīgas lidosta sadarbojas ar darbuzņēmējiem darba aizsardzības jautājumos. Darba aizsardzības rokasgrāmatas izraksts darbuzņēmējiem ir pieejams[81]. Tāpat “Partneru portālā” ir nodrošināta piekļuve gan darbuzņēmējiem saistošajām darba aizsardzības instrukcijām, gan Darba aizsardzības politikai.

Saskaņā ar Darba aizsardzības rokasgrāmatu Rīgas lidosta darbuzņēmējiem ir noteikusi atbildību par darba aizsardzības prasību, Latvijā spēkā esošo normatīvo aktu un Rīgas lidostas iekšējos normatīvajos dokumentos noteikto prasību ievērošanu un kontroli, kā arī Rīgas lidostas darba aizsardzības speciālistu izstrādātajos aktos noteikto korektīvo darbību izpildi noteiktajos termiņos. Darbuzņēmēja pienākumi darba aizsardzības jomā:

- pirms darba pienākumu veikšanas un pēc noteiktās regularitātes Rīgas lidostas teritorijā jāveic instruktāža darba aizsardzībā atbilstoši noteiktajām prasībām;

81 Partneru portāla sadaļa pieejama latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/partneru-portals un angļu valodā https://www.riga-airport.com/en/partners-portal

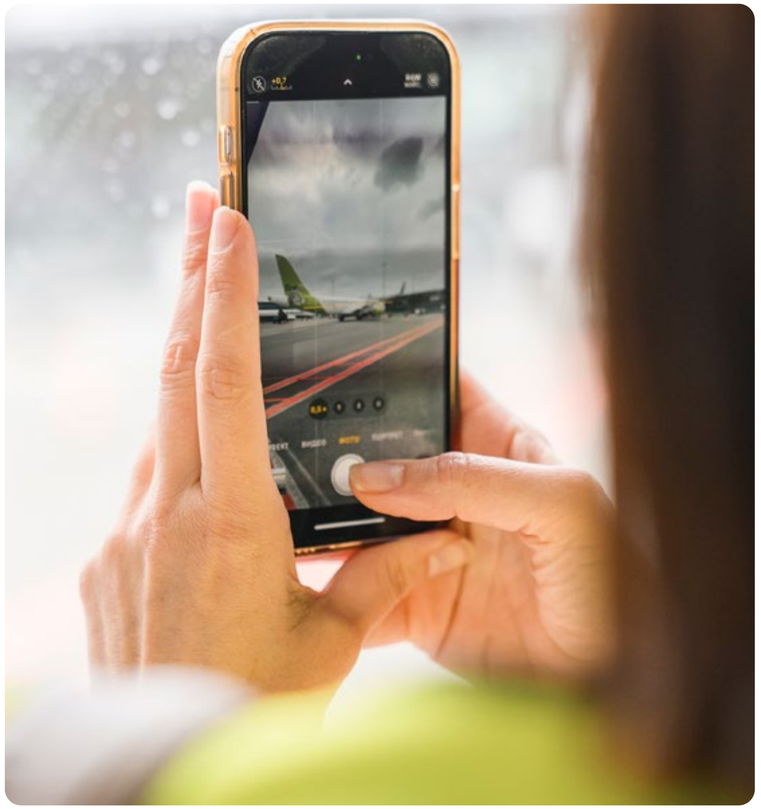
- darba veikšanas laikā jānodrošina saviem nodarbinātajiem droši un veselībai nekaitīgi darba apstākļi, darbam nepieciešami individuālie aizsardzības līdzekļi u.c.;
- jāsadarbojas ar Rīgas lidostas darba aizsardzības speciālistiem drošas darba vides un darba apstākļu nodrošināšanā un pilnveidošanā.

Ja Rīgas lidostas teritorijā notiek lidostas infrastruktūras būvdarbi, PD DAN ar darbuzņēmējiem kopīgās sanāksmēs organizē sadarbību darba aizsardzības jomā. PD DAN darba aizsardzības vadītājs vai vecākais darba aizsardzības speciālists izskata un saskaņo būvdarbu veikšanas atļaujas, būvprojektus un to saskaņojuma lapas. Saskaņojot atļaujas un būvprojektus, ja nepieciešams, PD DAN sniedz norādījumus darbuzņēmējam darba aizsardzības jomā - darbu veikšanas laikā ir jāievēro saistošie MK noteikumi, kā arī darbuzņēmējam ir pienākums instruēt savus darbiniekus, kas pienākumus veic lidlaukā atbilstoši Rīgas lidostas izstrādātajai Darba aizsardzības un būvniecības darbu drošības instrukcijai lidlaukā. Darba aizsardzības instruktāžas saņemšanu nodarbinātais apliecina ar parakstu darbuzņēmēja darba aizsardzības žurnālā. PD DAN, veicot būvlaukumu apsekojumus, ir tiesīgi pieprasīt darba aizsardzības žurnālu un izlases kārtā pārbaudīt nodarbināto instruktāžu saņemšanu.

Atbilstoši apmācītie PD DAN pārstāvji piedalās DPS rīkotajās apdraudējumu risku pakāpes noteikšanās un pārvērtēšanās, kas skar Rīgas lidostas teritorijā nodarbināto drošības/drošuma un darba aizsardzības procesus, tostarp lidostas teritorijā nodarbinātajiem darbuzņēmējiem. Kā arī PD DAN darba aizsardzības vadītājs un vecākais darba aizsardzības speciālists piedalās DPS vienības organizētajās drošības komitejās, kur visu lidlaukā strādājošo uzņēmumu pārstāvju starpā tiek izrunāti reģistrētie drošības gadījumi, tai skaitā darba traumas.

2024. gadā Rīgas lidostas darba aizsardzības komanda veica inspekcijas darba aizsardzības jomā ar mērķi pārliecināties par darba aizsardzības prasību ievērošanu, tostarp drošiem darba paņēmieniem, nodarbināto instruēšanu darba aizsardzības jomā u.c. Darbuzņēmēju inspekciju ietvaros tika apsekoti nozīmīgākie būvniecības objekti lidostas teritorijā. Veicot lidaparātu apkalpošanas gaisa kuģu stāvvietās individuālo aizsardzības līdzekļu lietošanas inspekciju, tika sekots līdzi arī citu uzņēmumu darbinieku individuālo aizsardzības līdzekļu, darba apģērba un apavu lietošanas paradumiem un drošu darba paņēmienu pielietošanu.

Kopējais darbuzņēmēju skaits ir aptuveni 3 500 (skaits ir mainīgs), un tas iegūts no informācijas par izsniegtajām personu identifikācijas kartēm (caurlaidēm). Iepriekšējā ilgtspējas pārskata periodā izmantota atšķirīga metodoloģija, jo tika uzskaitīti visu Rīgas lidosta teritorijā esošo uzņēmumu darbinieki, tomēr daļa no tiem nebija iesaistīti funkciju veikšanā Rīgas lidostā, tāpēc dati nav tieši salīdzināmi.



# Darba koplīgums

2-30

Darba koplīgums, kas noslēgts starp Rīgas lidostu un LV Lidostu darbinieku arodbiedrību, veicina darbinieku tiesisko, ekonomisko un sociālo interešu aizsardzību papildus tiesību aktos noteiktajām prasībām. 2024. gadā spēkā esošais darba koplīgums attiecās uz 99 % Rīgas lidostas darbinieku (izņemot sezonas darbiniekus, kas veido 1 %), kuriem ir beidzies pārbaudes laiks. Darba koplīgums attiecas ne tikai uz arodbiedrības biedriem, bet uz visiem uzņēmumā nodarbinātajiem.

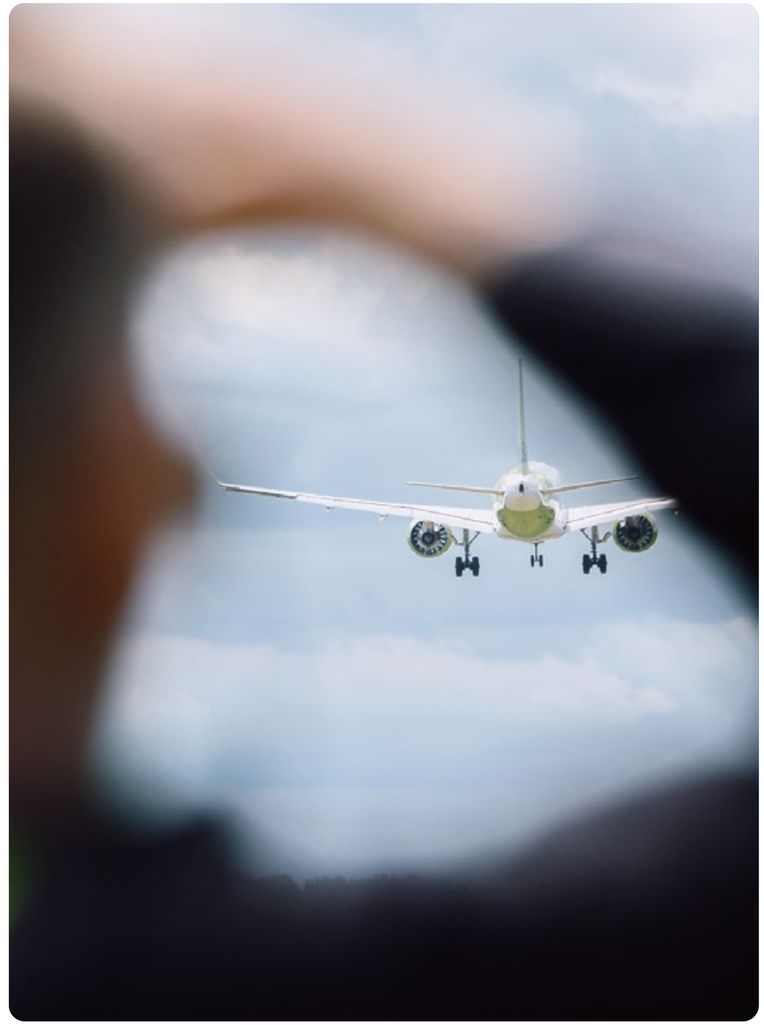
Saskaņā ar Darba likumu, visi darba tiesību (t.sk. darba samaksas) un darba aizsardzības jautājumi vienlīdz attiecas uz visiem darbiniekiem.

# Minimālie paziņošanas termiņi par izmaiņām uzņēmuma darbībā

402-1

Rīgas lidosta regulāri informē darbiniekus un arodbiedrību par darbības aktualitātēm, attīstību un plānotajām izmaiņām struktūrā. Kopš 2023. gada 9. jūnija ar rīkojumu  ir aktualizēta pastāvīgā darba grupa konsultācijām ar arodbiedrību.

Papildus Darba likumā noteiktajam, Darba koplīgums paredz vismaz vienu mēnesi (kas ir četras nedēļas) iepriekš konsultēties ar arodbiedrību, ja tiek plānoti grozījumi pastāvošajā darba samaksas sistēmā vai tiek izstrādāta jauna darba samaksas sistēma, kā arī ne vēlāk kā vienu mēnesi iepriekš, sniegt informāciju un konsultēties ar arodbiedrību, pirms tiek pieņemti tādi lēmumi, kas var skart darbinieku intereses, it īpaši lēmumi, kuri var būtiski ietekmēt darba samaksu, darba apstākļus un nodarbinātību uzņēmumā.



# Diskriminācijas novēršana un vienlīdzīgas iespējas

3-3, 405-2,406-1

Rīgas lidostā nav definētas dzimumu kvotas. Vienlīdzīgas attieksmes princips ir cilvēktiesību pamats. Uzņēmums ievēro dzimumu līdztiesību – darbiniekus pieņem darbā un nodarbina, balstoties uz amata prasībām – potenciālu apgūt un spēju veikt noteiktos pienākumus un uzdevumus, – un amatam nepieciešamo kvalifikāciju. Darbinieku atlase notiek, ievērojot darba tiesību normas, vienlīdzīguma un atšķirīgas attieksmes aizlieguma tiesību principus, konfidencialitāti attiecībā uz pretendentu sniegto informāciju un atlases gaitu. Darba intervijas beigās intervētie kandidāti ar savu parakstu vai rakstiski e-pastā apliecina, ka atlasē nav uzdoti diskriminējoši jautājumi.

Ētikas kodeksā ir iekļauts atšķirīgas attieksmes un diskriminācijas aizliegums atkarībā no dzimuma, rases, ādas krāsas, vecuma, invaliditātes, reliģiskās, politiskās vai citas pārliecības, nacionālās vai sociālās izcelsmes, mantiskā vai ģimenes stāvokļa, seksuālās orientācijas vai citiem apstākļiem.

Šis aizliegums ir ietverts arī Personāla politikā, kas nosaka, ka, dibinot darba tiesiskās attiecības, kā arī darba tiesisko attiecību pastāvēšanas laikā, it īpaši paaugstinot darbinieku amatā, nosakot darba apstākļus, darba samaksu vai profesionālo apmācību, vai kvalifikācijas paaugstināšanu, lidosta ievēro iepriekšminēto Ētikas kodeksā noteikto atšķirīgas attieksmes un diskriminācijas aizliegumu. Abi augstāk minētie dokumenti 2024. gadā tika aktualizēti (stājas spēkā 2025. gada 20. janvārī) atbilstoši ES direktīvai 2023/970 par to, lai ar darba samaksas pārredzamības un izpildes mehānismu stiprinātu to, kā tiek piemērots princips par vienādu darba samaksu vīriešiem un sievietēm par vienādu vai vienādi vērtīgu darbu, kā arī, lai nodrošinātu atbilstību citiem normatīvajiem aktiem un Tiesībsarga noteiktajiem principiem.

Dokumentu izstrādē tika iesaistīti darbinieku pārstāvji no Latvijas Republikas Lidostu darbinieku arodbiedrības, un ar šiem pārstāvjiem tika saskaņots arī dokumenta projekts.

Personāla politikā veiktās izmaiņas:

- papildināti politikas pamatprincipi,
- iestrādāti cilvēktiesību, dažādības un sociālā dialoga aspekti,
- papildināta Drošas un veselīgas darba vides sadaļa attiecībā uz diskrimināciju, pazemošanu, uzmākšanos un ļaunprātīgu izmantošanu, vardarbību un aizskaršanu darba vietā,
- apmācību sadaļa papildināta ar punktu par darbiniekiem nodrošinātām iespējām apgūt ne tikai amatam noteiktās obligātās apmācības, bet arī personības attīstības iespējas, tai skaitā apmācības par dažādību,
- aktualizēti Atalgojuma politikas principi, ietverot vienlīdzīgas attieksmes principu un nepieļaujot diskriminējošu attieksmi.

Lidostā nav atšķirības starp amatalgu atkarībā no dzimuma[82]. Visiem darbiniekiem ir vienādas un skaidri zināmas iespējas.

Pārskata gadā tika pielāgota darba vieta darbiniekiem ar invaliditāti.

82 Avots: Atalgojuma pētījums 2024. gadā, Figure Baltic Advisory, 2024, Lidostas Atalgojuma politika

## Ziņošana par diskriminācijas gadījumiem

Par diskriminācijas gadījumiem darbiniekiem ir iespēja ziņot, izmantojot ziņošanas iekštīkla rīku “Ētikas kodeksa pārkāpumi”. Plašāka informācija par ziņošanas rīku ir pieejama sadaļā “Ētika, pretkorupcijas politika un interešu konflikta novēršana”.

Rīgas lidostā 2024. gadā nav ziņots neviens diskriminācijas gadījums. Vairāk lasīt sadaļā “Komunikācija par kritiskiem jautājumiem”.

## Dažādības vadība

Rīgas lidosta ir IATA dzimumu līdztiesības iniciatīvas “25by2025” dalībniece. Iniciatīva paredz līdz 2025. gadam veicināt lielāku sieviešu pārstāvniecību aviācijas nozarē. Ņemot vērā, ka, iniciatīvu uzsākot, Rīgas lidostā sieviešu skaits pārsniedza 25 %, Rīgas lidostas uzdevums bija nodrošināt vienlīdzīgas tiesības un iespējas abiem dzimumiem un saglabāt sieviešu proporciju vismaz esošajā līmenī, kas ir īstenots. Ikgadējo analīzi par darbinieku dzimumu pārstāvniecību un ikgadējo mērķi Rīgas lidosta iesniedz IATA.

2024. gadā Rīgas lidosta iesaistījās divos starptautiskos vecuma vadības uzņēmumos projektos:

- “Innterreg” projektā “Silver Strategies” par pirmspensijas vecuma darbinieku nodarbinātības veicināšanu. Rīgas lidosta piedalījās darbnīcās un dalījās ar savu pieredzi 50+ darbinieku nodarbināšanā. Sieviešu pārstāvniecība operatīvajās struktūrvienībās (skaits >20) arī tika analizēta “Silver Strategies” projekta ietvaros, nosakot mazpārstāvētās struktūrvienības.
- Eiropas sadarbības projekta COST akcijā “LeverAge” par veiksmīgu novecošanās vadību, piedaloties darba grupās.

Rūpējoties par uzņēmuma darba iespēju atvērtību sabiedrības dažādībai, Rīgas lidosta papildus augstāk minētajam:

uztur ģimenei draudzīgas darbavietas statusu,

piedalījās SIF organizētā dažādības novērtējumā un Latvijas Personāla vadīšanas asociācijas organizētajā konkursā,

piedalījās mācībās “Skatu Punkti”, pieredzējuši ekspertu vadībā iegūstot zināšanas par iekļaujošas darba vides veidošanu, diskriminācijas novēršanu un starpkultūru komunikāciju,

dalījās ar pieredzi Sociālās integrācijas valsts aģentūras organizētajā konferencē par jaunpieņemto darbinieku integrāciju.

# Labumu klāsts

401-2

Rīgas lidosta darbiniekiem piedāvā plašu labumu klāstu, tostarp papildus Darba likumā noteiktajam. Darbinieku materiālās motivācijas instrumenti ir noteikti Darba samaksas nolikumā, Darba koplīgumā, Personāla vadības rokasgrāmatā, un ar atsevišķiem valdes lēmumiem un valdes priekšsēdētāja rīkojumiem. Pilnā darba laika un nepilna darba laika darbiniekiem nav atšķirības labumu klāsta piemērošanā.

Saskaņā ar Darba koplīgumu, kas noslēgts starp Rīgas lidostu un Latvijas Republikas Lidostu darbinieku arodbiedrību, darbiniekiem, kuriem ir beidzies pārbaudes laiks (izņemot sezonas darbiniekus), pieejams labumu klāsts, kas ietver:

- pabalstus svarīgos dzīves gadījumos, piemēram, saistībā ar stāšanos laulībā, bērna piedzimšanu, bērna adopciju;
- materiālu atbalstu darbiniekiem vai viņu tuviniekiem, piemēram, bērna ārstēšanās izdevumu segšanai, izdevumiem, saistītiem ar ģimenes locekļa vai bijušā darbinieka nāvi;
- atvaļinājuma pabalstu (no otrā darba gada);
- pabalstu pensionēšanās gadījumā;
- optisko redzes korekcijas līdzekļu iegādi;

- Zinību dienas pabalstu darbiniekiem, kam ir 5–18 gadus veci bērni;
- veselības apdrošināšanas polisi;
- citu iemeslu vienreizēju materiālu pabalstu;
- atbilstoši budžeta iespējām uzņēmuma apaļajās jubilejās (ik pēc pieciem gadiem) darbiniekiem, kuru stāžs ir desmit un vairāk gadu, izmaksā vienreizēju prēmiju.

Bērna kopšanas atvaļinājums saskaņā ar Latvijas normatīvajiem aktiem pienākas visiem darbiniekiem. Informācija par aktuālajiem darbiniekiem pieejamiem labumiem tiek komunicēta darba sludinājumos, karjeras portālā un karjeras pasākumos. Ar to tiek iepazīstināti jaunie darbinieki ievadapmācību laikā, detalizēta informācija un aktualitātes publicētas intranetā un e-pastā.

Papildus visi Rīgas lidostas darbinieki tiek apdrošināti pret nelaimes gadījumiem darbā. Nelaimes gadījumu apdrošināšana nodrošina finansiālu atbalstu  darbiniekiem un viņu ģimenēm gadījumā, ja darba laikā notiek negadījums, kas rada veselības traucējumus vai nāvi. Apdrošināšanas segums ietver kompensāciju nāves, invaliditātes un pārejošas darba nespējas gadījumos, ar izmaksām, kas tiek noteiktas atbilstoši nodarījuma smagumam un invaliditātes grupai. Dzīvības apdrošināšana un akciju īpašumtiesības neietilpst labumu klāstā.

# Darbinieku veselība un drošība

3-3

Saskaņā ar starptautiskiem cilvēktiesību aktiem[83], cilvēkiem ir tiesības uz taisnīgiem un labvēlīgiem darba apstākļiem. Tas ietver arī tiesības uz drošu un veselīgu darba vidi, kas ir būtiska darba aizsardzības sastāvdaļa. Darbinieku drošībai un veselībai ir iespējama negatīva ietekme darba augsta riska apstākļos, kā arī sarežģīta darba rakstura dēļ. Ietekme izpaužas pašu darbībās.

Tā kā Rīgas lidosta ir paaugstinātas bīstamības objekts, kas pašu darbībās var radīt iespējamu negatīvu ietekmi, tās viena no galvenajām pamatvērtībām ir drošība un drošums. Lidostas darbinieku, pasažieru, viesu un biznesa partneru drošība un drošums ir Rīgas lidostas lēmumu, procesu un rīcības stūrakmens.

Lidostas darbinieku un arī citu uzņēmuma teritorijā strādājošo darbinieku drošību un darba aizsardzību nodrošina augsti attīstītas un starptautiski atzītas drošības pārvaldības un darba aizsardzības sistēmas. To ietvaros ikdienā tiek veidota un uzturēta drošāka un veselībai mazāk kaitīga darba vide, kurā ar dažādiem preventīviem pasākumiem tiek novērsti vai līdz minimumam samazināti kaitīgie darba vides riska faktori. Rīgas lidosta iegulda līdzekļus darbinieku veselības un labbūtības veicināšanā un darba vides, tai skaitā darba apstākļu uzlabošanā. Plašāk par darba aizsardzības sistēmu, t.sk. darbībām, lai novērstu negatīvās sekas, nodrošinātu sistemātisku darba aizsardzības pārvaldību un pieredzē gūto mācību secinājumu iekļaušanu pasākumos darba vides uzlabošanai, var iepazīties sadaļā “Arodveselības un darba aizsardzības sistēma”.

Rīgas lidostai izstrādāta un apstiprināta Darba aizsardzības politika, kuras mērķis ir izveidot un uzturēt drošu un veselībai mazāk kaitīgu darba vidi, kā arī novērst vai līdz minimumam samazināt darba vides kaitīgos riska faktorus. Lai īstenotu Darba aizsardzības politiku, ir noteikti 13 pamatprincipi darba aizsardzības jomā un sešas apņemšanās. Darba aizsardzības

83 ANO Vispārējā cilvēktiesību deklarācija, Eiropas cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencija, pieejama https://www.vvc.gov.lv/lv/starptautiskie-tiesibu-akti/un-universal-declaration-human-rights-1948

politika ir saistoša visiem Rīgas lidostas darbiniekiem, kā arī ar tās saturu ir iepazīstināti darbuzņēmēji, kuri veic savu saimniecisko darbību Rīgas lidostas teritorijā.

Tāpat Rīgas lidostā ir arī apstiprināta un katru gadu tiek aktualizēta Drošības politika, kurā uzsvērts, ka drošība ir būtisks Rīgas lidostas ilgtspējas aspekts. Mērķis ir novērst vai samazināt līdz minimumam ar lidostas darbību saistītos riskus un apdraudējumus lidojumu drošībā, kas sevī ietver augstākās vadības apņemšanos izpildīt lidostas darbībai noteiktās prasības un nepārtraukti pilnveidot ar lidostas drošību un drošumu saistošās nianses un katra darbinieka apzināšanos, ka jebkurš process vai darbība ir cieši saistīta ar drošību, un tikai nepārtraukti ievērojot un pilnveidojot drošības prasības, var novērst incidentus un nelaimes gadījumus.

Drošības politikā ir akcentēti  darba aizsardzības sistēmas principi, piemēram, nodrošināt drošu darba vidi visiem lidlaukā strādājošajiem darbiniekiem, garantēt iespēju visiem nodarbinātajiem piedalīties drošības veidošanā un uzturēšanā, izvērtējot katra darbinieka ieteikumus, nodrošināt iespēju ziņot par drošības gadījumiem vai pārkāpumiem, nodrošināt, ka lidlauka ekspluatāciju veic tikai atbilstoši apmācīti darbinieki.

Saistībā ar plašo Rīgas lidostas darbības spektru un specifiku, darba aizsardzības speciālistu pārvaldībā ir vairāk nekā 40 darba aizsardzības instrukcijas, 33 bīstamās iekārtas, vairāk nekā 1 200 mērīšanas iekārtas, vairāk nekā 25 darba aizsardzību saistošās mācību programmas, vairāk nekā 58 000 novērtēti darba vides riski gadā (amatu skaits reizināts ar izvērtētajiem kaitīgajiem darba vides riska faktoriem gadā), vairāk nekā 40 kaitīgie darba vides riska faktori, pamatojoties uz kuriem darbinieki tiek nosūtīti uz obligātajām veselības pārbaudēm, vairāk nekā 40 individuālo aizsardzības līdzekļu veidi un vairāk nekā 120 darba un formas apģērbu un apavu veidi.

2024. gadā darba aizsardzības speciālisti būtisku resursu daļu veltīja Rīgas lidostas darba aizsardzības sistēmas pielāgošanai ISO 45001:2018 standarta prasībām. Galvenie veicamie darbi ietvēra gan dažādu saistošo dokumentāciju izstrādi un pilnveidi, gan sadarbību ar lidostas struktūrvienībām, lai nodrošinātu pilnvērtīgu standarta prasību ieviešanu visos līmeņos un darbības laukos.

Pārskata gadā Darba aizsardzības nodaļa turpināja darbu pie darba un formas apģērbu un apavu pārvaldības pilnveides. Tāpat patstāvīgu uzmanību darba aizsardzības speciālisti veltīja notikušo nelaimes gadījumu darbā izmeklēšanām un korektīvo/preventīvo pasākumu īstenošanai, un turpināja veikt ikdienas darbus – uzraudzīt lidostas bīstamās iekārtas un mērīšanas līdzekļus, veikt apsekojumus darba aizsardzības prasību ievērošanas kontrolei gan lidostas darbiniekiem, gan lidostas teritorijā notiekošajos būvniecības darbos, organizēt darbinieku obligātās veselības pārbaudes, veikt darba vides risku novērtēšanu un izstrādāt saistošo dokumentāciju u.c.

Pildot Darba aizsardzības politikā noteikto apņemšanos, 2024. gadā Darba aizsardzības nodaļas pārstāvji dalījās ar Rīgas lidostas labo praksi darba aizsardzībās pieredzes apmaiņas pasākumos ar citiem uzņēmumiem:

- Dalība LPVA gada projekta balvā ar projektu “RIX Geocaching” kategorijā “Labbūtība”;
- Dalība seminārā «Individuālo aizsardzības līdzekļu izvēle klimata pārmaiņu apstākļos»».

# Arodveselības un darba aizsardzības sistēma

403-1

Kā apliecinājumu par uzstādītājiem augstajiem standartiem un ambīcijām Rīgas lidostā darbinieku drošības un veselības jomā, 2024. gadā Rīgas lidosta ieguva starptautisko ISO 45001 sertifikātu, kas apliecina Rīgas lidostas darba aizsardzības un arodveselības pārvaldības sistēmas atbilstību starptautiski atzītiem standartiem. Plašāka informācija par darba aizsardzības sistēmas auditiem ir atrodama sadaļā “Darba aizsardzības sistēmā ietvertie darbinieki”.

Rīgas lidostas darba aizsardzības sistēma ir veidota un tiek uzturēta saskaņā ar Darba aizsardzības likumu, citiem saistošajiem Latvijā spēkā esošajiem normatīvajiem dokumentiem, ISO 45001:2018 standarta prasībām un darba aizsardzību reglamentējošiem iekšējiem normatīvajiem aktiem. Darba aizsardzības sistēmai saistošās Latvijas normatīvo aktu un citu dokumentu prasības ir noteiktas Darba aizsardzību regulējošo normatīvo aktu un citu dokumentu sarakstā. Sarakstā minēto dokumentu izvērtējums un pasākumi prasību nodrošināšanai tiek pārskatīti un aktualizēti ne retāk kā vienu reizi gadā. Darba aizsardzības sistēma iekļauj un attiecas uz visiem darbiniekiem. Plašāka informācija par darba aizsardzības sistēmas auditēšanu ir sadaļā “Darba aizsardzības sistēmā ietvertie darbinieki”.

Darba aizsardzības sistēma ir vērsta uz Darba aizsardzības politikā izvirzīto mērķu sasniegšanu. Kā galvenie darbības rādītāji darba aizsardzības sistēmai definēti divi sasniedzamie mērķi jeb koeficienti: notikušo nelaimes gadījumu darbā skaits pret Rīgas lidostas darbinieku skaitu un gandrīz notikušo nelaimes gadījumu darbā skaits pret Rīgas lidostas darbinieku skaitu. Darba aizsardzības sistēmas mērķus definē, pamatojoties uz iepriekšējos gados sniegtajiem rezultātiem darba aizsardzībā, darbinieku rotācijas  un lidojumu skaita prognozēm un plānotajām štatu izmaiņām, un tie tiek noteikti ik gadu katram kalendārajam gadam, iekļaujot tos ikgadējā Personāla departamenta darbības plānā.

Lai nodrošinātu šo rādītāju izpildi un darba aizsardzības mērķu sasniegšanu, tiek izstrādāts darba vides iekšējās uzraudzības plāns (DVIUP). DVIUP iekļautas konkrētas darbības darba vides risku novērtēšanai un uzlabošanai, nelaimes gadījumu analīzei un preventīvajiem pasākumiem, kā arī normatīvo prasību ievērošanai. Tā ietvaros tiek noteikti atbildīgie, definēti uzdevumi un kontrolēta to izpilde, nodrošinot nepārtrauktu darba aizsardzības pilnveidošanu un efektīvu reaģēšanu uz iespējamiem riskiem.

Būtiskākie darba aizsardzības reglamentējošie iekšējie dokumenti, tostarp DVIUP, politikas, izstrādes procesā tiek saskaņotas ar darbinieku pārstāvjiem – arodbiedrību un uzticības personām, tādējādi veicinot darbinieku iesaisti un nodrošinot efektīvu darba aizsardzības prasību ieviešanu. Personāla departamenta Darba aizsardzības nodaļas struktūra sastāv no četriem amatiem (katrā pa vienai štata vietai): darba aizsardzības vadītājs, vecākais darba aizsardzības speciālists, darba aizsardzības speciālists un darba vides speciālists. Visu Rīgas lidostas darba aizsardzības speciālistu profesionālā kvalifikācija ir atbilstoša amata pienākumu veikšanai: darba aizsardzības vadītājam ir profesionālā maģistra grādu darba aizsardzībā un profesionālā kvalifikācija “Darba aizsardzības vecākais speciālists”, vecākajam darba aizsardzības speciālistam

ir profesionālais bakalaura grāds darba aizsardzībā un profesionālā kvalifikācija “Darba aizsardzības vecākais speciālists”, darba aizsardzības speciālistam ir pirmā līmeņa profesionālā augstākā izglītība un profesionālā kvalifikācija “Darba aizsardzības speciālists”.

Par darba aizsardzības sistēmas uzturēšanu un pilnveidošanu ir atbildīgs Personāla departamenta Darba aizsardzības nodaļas darba aizsardzības vadītājs. Rīgas lidostas darba aizsardzības darba aizsardzības speciālisti ir atbildīgi par darba aizsardzības sistēmas uzturēšanu, plānošanu un pilnveidošanu atbilstoši Latvijā spēkā esošiem normatīvajiem aktiem un ISO 45001 standarta prasībām savas kompetences ietvaros. Darba aizsardzības nodaļa katru gadu izstrādā darba vides iekšējās uzraudzības plānu kalendārajam gadam, kurā ir noteikti veicamie uzdevumi darba aizsardzības jomā. Reizi pusgadā tiek sniegta atskaite par plāna izpildi augstākajai vadībai un plāns darbiniekiem pieejams Rīgas lidostas intranetā.

2024. gadā darba vides uzlabošanai un pilnveidošanai notika šādi pasākumi:

- izstrādāta Darba vides politika, kas nosaka vienotu pieeju darba vides procesu organizēšanā, uzturēšanā un pilnveidošanā;
- izstrādāts Darbinieku ārējā (korporatīvā) tēla standarts un darbinieki informēti par standarta prasībām, kā arī tiek izstrādāta atbilstoša mācību programma;
- uzlabotas darba vietas, to aprīkojums, apsekotas darbinieku darbstacijas, uzlabotas atpūtas telpas un virtuves;
- organizētas darbinieku aptaujas par darba vides un labbūtības jautājumiem uz kā pamata risināti jautājumi, piemēram, par darba un formas apģērba kvalitāti un ērtumu;
- pilnveidota darba vide darbiniekiem ar invaliditāti.



# Darba aizsardzības sistēmā ietvertie darbinieki

403-8

Lidostas darba aizsardzības sistēmā tiek ietverti visi (100 %) darbinieki, tostarp visi darbuzņēmēji (100 %, to skaits pieejams sadaļā "Darbuzņēmēji"). Visiem tiek sniegti nepieciešamie resursi darba aizsardzībā, lai nodrošinātu drošu un veselībai nekaitīgu darba vidi.

Rīgas lidostas procesu auditi tiek plānoti vienu reizi trijos gados vai biežāk pēc nepieciešamības, tai skaitā ņemot vērā ārējo normatīvo dokumentu prasības, risku novērtējumus, iepriekšējo auditu rezultātus, īstenotās izmaiņas procesā u.c. Darba aizsardzības sistēma iekšēji auditēta bija 2021. gadā un 2024. gadā, kad šī sistēma tika sertificēta atbilstoši starptautiskā standarta ISO 45001:2018 standarta prasībām. Tā kā tā ir jauna vadības sistēma, kas ieguvusi ISO sertifikātu, tā ir iekļauta arī 2025. gada auditu plānā. Ņemot vērā, ka Rīgas lidostā darbojas integrētā vadības sistēma, turpmāk atsevišķu procesu auditos kā kritērijs tiks iekļauts arī ISO 45001:2018, kā arī katru gadu notiks sistēmas ārējie auditi.

**Iekšējo un ārējo darba aizsardzības sistēmas auditu tvērums**

| Mērv.<br>Skaits[84] % | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|
| Darba aizsardzības sistēmā ietvertie darbinieki | 1 130<br>100 % | 1 045<br>100 % | 1 349<br>100 % | 1 391<br>100 % | 1 437[85]<br>100 % |
| Darbinieki, kas ietverti iekšēji auditētā darba aizsardzības sistēmā | - | 201<br>19 % | - | 260<br>19 % | 314<br>22 % |
| Darbinieki, kas ietverti ārēji auditētā vai sertificētā darba aizsardzības sistēmā | - | - | - | - | 948<br>66 % |

84 Vidējais darbinieku skaits Rīgas lidostā
85 Darba aizsardzības sistēmas izvērtējumā iekļauts vidējais darbinieku skaits 12 mēnešos.

# Bīstamības identificēšana, risku novērtēšana un negadījumu izmeklēšana

403-2, 403-7

Saskaņā ar Darba aizsardzības rokasgrāmatu ikviena darbinieka pienākums ir nekavējoties ziņot par notikušu vai gandrīz notikušu nelaimes gadījumu darbā, kā arī sadarboties ar darba aizsardzības speciālistiem drošas darba vides un darba apstākļu nodrošināšanā un pilnveidošanā par jebkuriem darba vides riska faktoriem, kuri rada vai var radīt risku nodarbināto drošībai, veselībai un labbūtībai, sazinoties PD DAN.

Ziņošanas kārtību par notikušiem vai gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem reglamentē Darba aizsardzības rokasgrāmata. Ziņošanas kārtība ir noteikta arī katras darba aizsardzības instrukcijas sadaļā "Darba aizsardzības prasības ārkārtas situācijās", kur ir aprakstīta darbinieku rīcība darba aprīkojuma bojājuma gadījumos, pirmās palīdzības sniegšanas un ugunsgrēka gadījumos un tad, ja ir radusies cilvēku veselībai un dzīvībai bīstama situācija. Lai nodrošinātu informētību, darbinieki regulāri darba aizsardzības instruktāžu ietvaros atkārtoti tiek iepazīstināti ar ziņošanas kārtību darba aizsardzības jomā. Tāpat šī informācija ir pastāvīgi pieejama pie struktūrvienību ziņojumu dēļiem un tiek atgādināta struktūrvienību brīfingos.

Saskaņā ar Drošības politiku un DPS rokasgrāmatu Rīgas lidostā ir ieviesta un tiek uzturēta brīvprātīgā ziņošanas sistēma. Tā nosaka, ka lidostas un lidostā strādājošo citu organizāciju vadība apņemas nepiemērot soda sankcijas pret ziņotājiem, ja vien drošības incidents nav iestājies nolaidības, tīšas darbības vai bezdarbības dēļ. Arī ja  informācija no darbinieka ir iegūta, izmantojot incidentu ziņošanas sistēmu, un darbinieks ziņo par savas darbības izraisītiem draudiem drošai lidlauka darbībai, un ja viņa rīcībai nav bijis ļaunprātīga nodoma, iesniegto informāciju nedrīkst izmantot darbinieka sodīšanai.

2024. gadā darba aizsardzības un DPS organizētā RIX drošības mēneša ietvaros arī tika likts uzsvars uz brīvprātīgo ziņošanu. Kampaņas ietvaros tika izveidoti divas video epizodes par tēmu kā rīkoties, ja noplūdušas bīstamās vielas un kā ziņot par bīstamām vietām. Video epizodes tika iekļautas RIX drošības mēneša informatīvajā kampaņā, kas caur e-pastu tika izsūtīta gan lidostas darbiniekiem, gan darbuzņēmējiem. Papildus darbiniekiem bija iespēja piedalīties drošības viktorīnā, kurā viena no tēmām bija ziņošana par drošības gadījumiem, bīstamām vietām un situācijām.

Informācija par notikušiem un gandrīz notikušiem nelaimes gadījumiem, nepieciešamajiem darba vides uzlabošanas pasākumiem, tai skaitā bīstamām situācijām un neatbilstošu darba vidi, tiek saņemta no šādiem ziņošanas kanāliem:

- darba aizsardzības kopējā e-pasta: darba.aizsardziba@riga-airport.com.
- "HELP" pieteikumiem;
- darbinieku uzticības personām;
- darbinieku tiešā vadītāja.

Uz visiem saņemtajiem darbinieku ziņojumiem darba aizsardzības speciālisti vienmēr pieteicējam sniedz atbildi, vai arī pieteikumu novirza citai atbildīgajai struktūrvienībai.

Saskaņā ar Darba aizsardzības likumu, ikvienam darbiniekam ir tiesības atteikties no darba veikšanas, ja tas rada vai var radīt risku nodarbinātā drošībai un veselībai, un šis risks nekādā

formātā netiek novērsts. Par to ikviens darbinieks tiek informēts ievadapmācību darba aizsardzībā ietvaros, uzsākot darbu uzņēmumā. Papildus tam darba aizsardzības instrukcijās tiek noteikti gadījumi, kad ir aizliegts uzsākt vai veikt darbu.

## Darba vides risku novērtēšana

Darba vides risku novērtēšana ir viens no darba vides iekšējās uzraudzības posmiem, ko regulē Latvijas likumdošana. Rīgas lidostā noteiktā kārtība ir noteikta Darba aizsardzības rokasgrāmatā.

Ne retāk kā vienu reizi gadā tiek veikta darba vides risku novērtēšana, kā ietvaros tiek pārbaudītas darba vietas, noteikti tajās esošie riska faktori, to ietekme/potenciālā ietekme uz darbinieku drošību un veselību, tiek izvērtēta riska iestāšanās varbūtība, tā iespējamā seku smagumu pakāpe un riska līmenis, kā arī tiek noteikti veicamie darba aizsardzības pasākumi risku novēršanai vai samazināšanai. Papildus pēc nepieciešamības tiek veikti darba vides indikatīvie vai laboratoriskie mērījumi. 2024. gadā PD DAN veica darba vides risku novērtēšanu visās Rīgas lidostas struktūrvienībās.

Darba vides risku novērtēšanu veic un saistošo dokumentāciju sagatavo Rīgas lidostas darba aizsardzības speciālisti, kuri ir ieguvuši atbilstošu izglītību. Plašāka informācija par darba aizsardzības sistēmā iekļauto darbinieku kompetenci aprakstīta sadaļā «Arodveselības un darba aizsardzības sistēma».

Novērtējot darba vides riskus, darba aizsardzības speciālists ņem vērā darba vides riska iestāšanās varbūtības (ilgums, biežums) un riska seku smaguma pakāpi, ievērojot visus darba vides faktorus, kas rada vai var radīt risku darbinieka drošībai un veselībai, to iespējamo mijiedarbību un veikto darba vides mērījumu rezultātus, pastāvošo mijiedarbību starp darbiniekiem un viņu veicamajām darbībām uzņēmumā, citu personu (piemēram, citu uzņēmumu darbinieku, lidostas viesu u.c.) klātbūtni darba vietā, notikušos nelaimes gadījumus darbā un konstatētās arodslimības.

Ņemot vērā lidostas saimnieciskās darbības raksturu, darba vides risku novērtēšanai Rīgas lidostā tiek izmantotas vairākas metodes. Pamata metode ir  puskvantitatīvā 9×9 ballu metode, kuras pamatā ir uzņēmuma darbības jomai piemēroti kontroljautājumi, kas izriet no likumdošanas un praktiskās pieredzes, un ar kuru palīdzību nosaka darba vietā pastāvošos darba vides riska faktorus un veicamos preventīvos pasākumus to novēršanai vai samazināšanai. Lai papildus novērtētu ergonomiskos riska faktorus, tiek izmantotas divas palīgmetodes.

Darba vides risku novērtēšanas ietvaros tiek sagatavota dokumentācija, kurā ir iekļauti darba veida risku novērtēšanas protokoli, darba/formas apģērbu un apavu saraksts, preventīvo pasākumu plāns darba aizsardzībā, obligāto veselības pārbaužu saraksts, individuālo aizsardzības līdzekļu saraksts, pēc nepieciešamības – darba vides mērījumu protokoli.

Reizi pusgadā tiek sagatavots ziņojums par lidostas risku pārvaldību, tostarp pārskats par prioritārajiem riskiem, kuru līmeņu/pakāpes vērtējums atbilst risku matricas augstākajiem diviem līmeņiem, kā arī kontroles pasākumu ieviešanas progresu. Ziņojums tiek virzīts izskatīšanai Rīgas lidostas valdē un padomē. Ir identificēti četri darba vides riski ar ceturto (no piecām) pakāpi, kas  lidostas neatbilstību reģistrā ir reģistrēti kā neatbilstības, norādot atbildīgos par izpildi un novēršanas termiņus. Katram no šiem riskiem ir noteiktas preventīvās darbības to pakāpes samazināšanai. Neviens no šiem riskiem pārskata gadā nav veicinājis nelaimes gadījumus darbā.

## Darba aizsardzības sistēmas uzraudzība un kontrole

Par darba aizsardzības sistēmas uzraudzību un kontroli savas kompetences ietvaros ir atbildīgi struktūrvienību vadītāji, to norīkotas personas un darba aizsardzības speciālisti. Kārtība noteikta Darba aizsardzības rokasgrāmatā.

Papildus darba vides risku novērtēšanai, darba aizsardzības speciālisti periodiski veic darba aizsardzības prasību ievērošanas pārbaudes/inspekcijas gan lidostas struktūrvienībās, gan lidostas teritorijā nodarbinātajiem darbuzņēmējiem. Pēc

apsekojuma tiek sastādīts akts un noteiktas korektīvās darbības, ja tādas ir nepieciešamas. Ar darba vietu apsekojuma akta saturu tiek iepazīstināti saistošo struktūrvienību vadītāji un atbildīgie par korektīvo darbību izpildi.

2024. gadā tika veikti 12 apsekojumi, no tiem pieci Rīgas lidostas teritorijā notiekošajos būvdarbos.

Saskaņā ar Darba koplīgumu, darba aizsardzības speciālisti arī monitorē struktūrvienību preventīvo pasākumu plāna izpildi darba aizsardzībā, reizi ceturksnī aktualizējot aktivitāšu izpildes statusu.

## Nelaimes gadījumu darbā izmeklēšanas kārtība

Nelaimes gadījumu darbā izmeklēšana un uzskaite notiek Latvijas normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, kā arī saskaņā ar Darba aizsardzības rokasgrāmatu. Ir izdots arī valdes priekšsēdētājas rīkojums par nelaimes gadījumu darbā izmeklēšanas komisiju, kuras sastāvs ir atkarīgs no cietušā veselības traucējumu smaguma pakāpes. Visas darba traumas – gan notikušie, gan gandrīz notikušie nelaimes gadījumi darbā – tiek reģistrēti PD DAN reģistrā.

Nelaimes gadījumu izmeklēšana notiek četros posmos:

1. PD DAN saņem informāciju un saistošo dokumentus par notikušu nelaimes gadījumu darbā struktūrvienībā un uzsāk izmeklēšanu;
2. PD DAN organizē sanāksmi ar nelaimes gadījumu darbā izmeklēšanas komisiju, pēc kuras tiek sastādīts un apstiprināts akts par nelaimes gadījumu darbā;
3. PD DAN apstiprināto aktu kopā ar izmeklēšanas materiāliem iesniedz izskatīšanai un reģistrācijai VDI;
4. Pēc dokumentu apstiprināšanas un saņemšanas no VDI PD DAN organizē sanāksmi ar cietušo, viņa tiešo un augstākstāvošo vadītāju, kurā atkārtoti tiek pārrunāts notikušais un tiek nodots apstiprinātais akts;
5. Izmeklēšanas laikā noteiktās korektīvās darbības tiek reģistrētas Neatbilstību reģistrā.

Papildus atkarībā no notikuma apstākļiem tiek izskatīta nepieciešamība izmeklēt gandrīz notikušus nelaimes gadījumus darbā. Darbuzņēmēju notikušo nelaimes gadījumu darbā un gandrīz notikušo nelaimes gadījumu darbā izmeklēšanā iesaistās Rīgas lidostas darba aizsardzības speciālisti, ja nelaimes gadījums darbā vai gandrīz noticis nelaimes gadījums darbā ir saistīts ar lidostas infrastruktūru vai līdzvērtīgiem darba vides riska faktoriem tiek pakļauti Rīgas lidostas darbinieki.

DPS vienība reizi mēnesī organizē darba grupas sanāksmes un pēc noteiktas regularitātes arī drošības komitejas ar visiem Rīgas lidostas lidlauka lietotājiem, kurās izrunā aktuālos drošības incidentus, t.sk. darba traumas un bīstamības darba vidē. Šajās sanāksmēs piedalās arī atbilstoši apmācīti PD DAN darbinieki.

Plašāka informācija par nelaimes gadījumiem darbā aprakstīta sadaļā «Nelaimes gadījumu darba vietā un arodslimību rādītāji».

# Darbinieku līdzdalība darba aizsardzībā

403-4

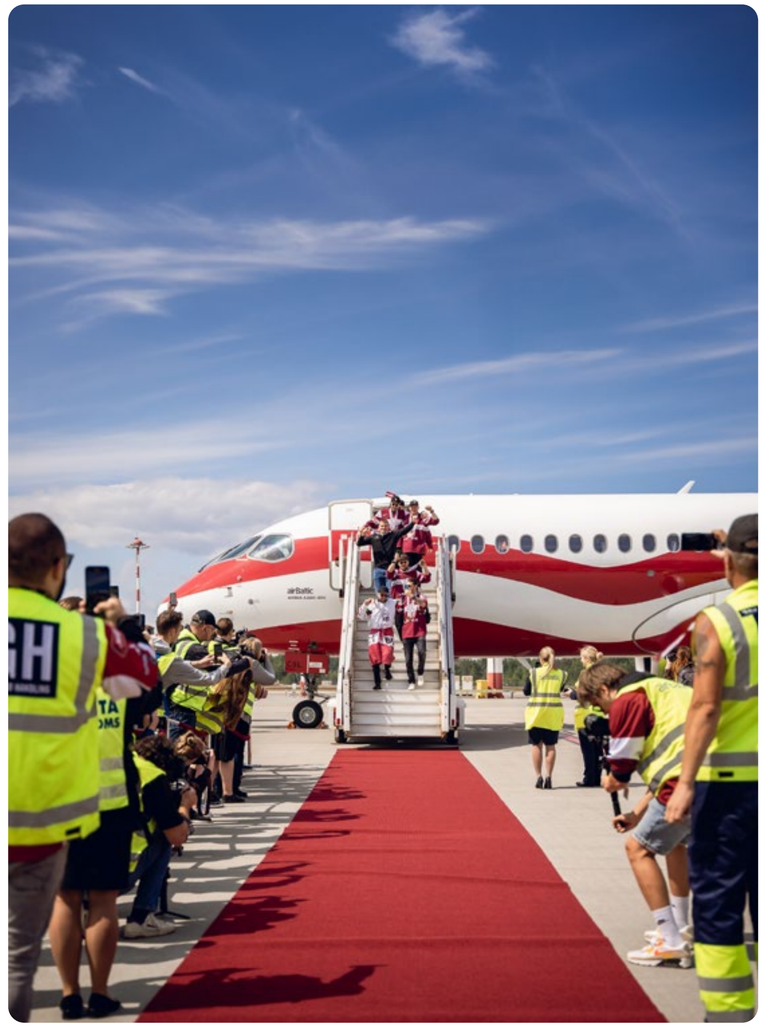
Darba koplīgums un Darba aizsardzības rokasgrāmata paredz darbinieku iesaisti darba aizsardzības sistēmas uzlabošanā, kā arī nosaka un apraksta darba aizsardzības sistēmas organizācijas kārtību, lai uzlabotu darbinieku drošību un veselības aizsardzību darbā.

Darba vides risku novērtēšanu veic darba aizsardzības speciālisti, piesaistot konkrētās struktūrvienības vadītāju vai viņa deleģētu pārstāvi, augstākstāvošo vadītāju, uzticības personas, kas ir apmācītas darba aizsardzībā, un darbiniekus, kuri strādā attiecīgajā darba vietā un to pārzina.

2024. gadā Rīgas lidostā notika uzticības personu vēlēšanas, kurās tika ievēlētas astoņas uzticības personas. Pirmajā uzticības personu sanāksmē tika ievēlēta galvenā uzticības persona, kas vada uzticības personu darbu uzņēmumā. Jaunievēlētajām uzticības personām tika nodrošinātas atbilstošas apmācības darba aizsardzības jomā, lai pilnvērtīgi varētu pildīt savu funkciju un pārstāvētu darbinieku intereses darba aizsardzības jomā.

2024. gadā uzticības personas piedalījās četru departamentu darba vides risku novērtēšanās un 23 nelaimes gadījumu darbā izmeklēšanas komisijās (galvenā uzticības persona, vai tās deleģēts pārstāvis ir komisijas sastāvā). Lai uzlabotu savstarpējo informācijas apmaiņu par darba aizsardzības jautājumiem starp uzticības personām un PD DAN, notiek regulāras sanāksmes – kopumā 2024. gadā notika četras sanāksmes, tostarp divas iesaistot arodbiedrības pārstāvjus.

Reizi ceturksnī Personāla departaments organizē tikšanos starp arodbiedrības pārstāvi, galveno uzticības personu un lidostas valdi, lai apspriestu darba vides aktuālos jautājumus un veicamos uzlabojumus. Reizi divos mēnešos notiek tiešsaistes tikšanās ar lidostas valdi, kur visi lidostas darbinieki var uzdot jautājumus un saņemt atbildes.



# Nelaimes gadījumu darba vietā un arodslimību rādītāji

403-9 , 403-10

Rīgas lidostas viens no stratēģiskajiem mērķiem, kas sevī iekļauj arī rūpes par darba aizsardzību un darbinieku drošību ir veselību ir: veicināt aviācijas nozares attīstību, noturot un piesaistot augstas raudzes speciālistus, nodrošinot izaugsmes iespējas un panākumus veicinošu darba vidi. Vairāk par risku noteikšanu ir sadaļā “Darba vides risku novērtēšana”.

## Darba aizsardzības sistēmas mērķis un sasniegtais rezultāts

| Darbības rādītājs | Mērķis 2024. gadā | Rezultāts 2024. gadā | Skaidrojums |
|---|---|---|---|
| Nelaimes gadījumi darbā pret darbinieku skaitu | 0,020 | 0,025<br>(nav sasniegts) | 35 nelaimes gadījumi ar darbspēju zaudējumu (pēc klasifikācijas veselības traucējumi nav smagi)<br>Viens nelaimes gadījums ar darbspēju zaudējumu (pēc klasifikācijas veselības traucējumi ir smagi)<br>1 437 (vidējais darbinieku skaits 12 mēnešos) |
| Gandrīz notikušie nelaimes gadījumi darbā pret darbinieku skaitu | 0,020 | 0,015<br>(ir sasniegts) | 21 gandrīz noticis nelaimes gadījums darbā bez darbspēju zaudējuma<br>1 437 (vidējais darbinieku skaits 12 mēnešos) |

DPS drošības mērķu sasniegšanā ir iesaistīti visi uzņēmumi, kas savu darbību veic DPS kontrolējamo procesu ietvaros.

## 2024. gada rīcības plāna mērķis darba aizsardzības sistēmas tvērumā un sasniegtais rezultāts

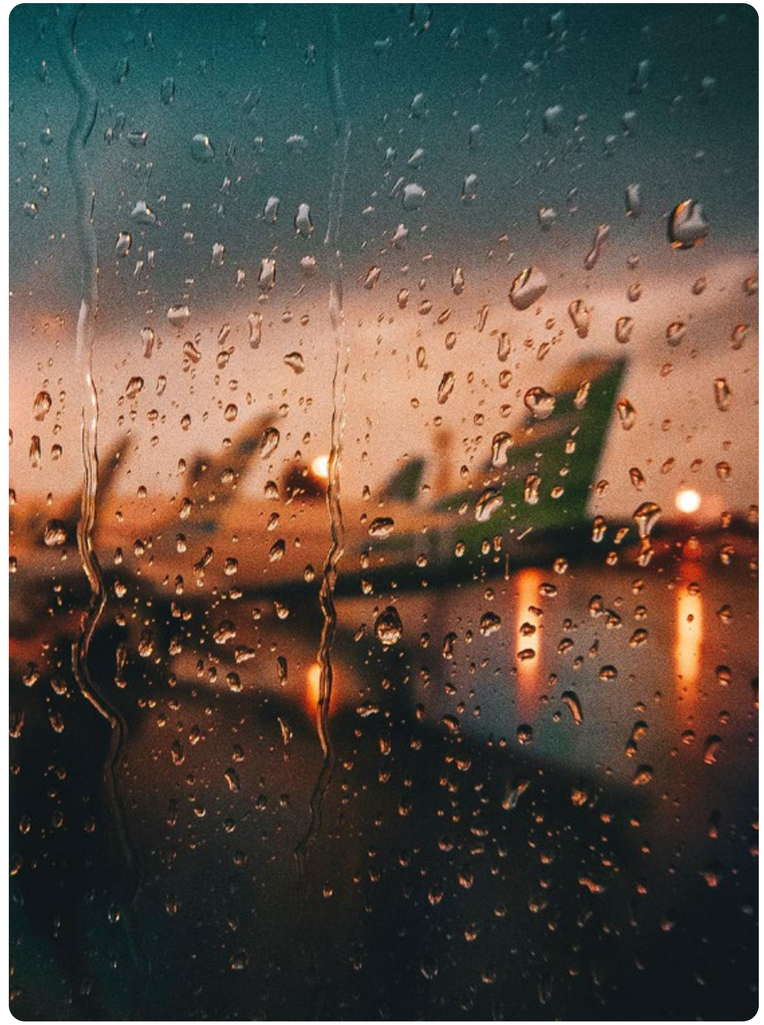
| Rādītājs | Mērķis 2024. gadā | Rezultāts 2024. gadā | Kopējais gadījumu skaits |
|---|---|---|---|
| Nelaimes gadījumi un darba traumas uz 1000 lidojumiem | ≤ 0,95 | 0,90<br>(Mērķis ir sasniegts) | 57 (nekvalificējot notikuši/gandrīz notikuši nelaimes gadījumi darbā) |

## Rīgas lidostas darbinieku nostrādāto stundu skaits

| | 2021. gads[86] | 2022. gads | 2023. gads | 2024. gads |
|---|---|---|---|---|
| Darbinieku kopskaits | 1 165 | 1 388 | 1 420 | 1 440 |
| Darbinieku sastāvs87 (%) | 33 % sieviešu, 67 % vīriešu | 31 % sieviešu, 69 % vīriešu | 33 % sieviešu, 67 % vīriešu | 33 % sieviešu, 67 % vīriešu |
| Vīriešu nostrādāto stundu skaits (h) | - | 1 584 945 | 1 582 537 | 1 617 637 |
| Sieviešu nostrādāto stundu skaits (h) | - | 650 597 | 712 202 | 749 963 |
| **Kopā (h)** | **1 642 848** | **2 235 542** | **2 294 739** | **2 367 600** |

## Darba aizsardzības jomas raksturojošie rādītāji

| Rādītāji | 2023 | 2024 |
|---|---|---|
| **Rīgas lidostas darbiniekiem** | | |
| Nāves gadījumu skaits ar darbu saistītu negadījumu rezultātā (uz 200 000 nostrādātajām stundām) | 0 | 0 |
| Nāves gadījumu skaits ar darbu saistītu arodslimību rezultātā | 0 | 0 |
| Nelaimes gadījumu darbā skaits un biežums ar smagiem veselības traucējiem (uz 200 000 nostrādātajām stundām) | 0 | 0,08 (1 gadījums) |
| Reģistrējamo ar darbu saistīto nelaimes gadījumu skaits un biežums (uz 200 000 nostrādātajām stundām) | 2,35 (27 gadījumi) | 3,04 (36 gadījumi) |
| Reģistrējamo ar darbu saistīto slimības gadījumu skaits | 2 | 1 |

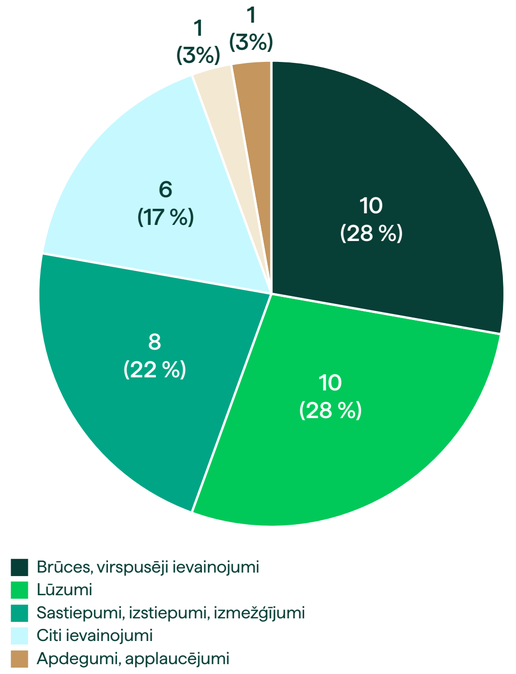


86 2021. gadā dati griezumā pa vīriešu un sieviešu nostrādātajām stundām netika apkopoti.
87 Darbinieku sastāvs (bez augstākās vadības, ieskaitot darbiniekus, kas atrodas bērna kopšanas atvaļinājumā)

| Rādītāji | 2023 | 2024 |
|---|---|---|
| **Darbuzņēmēji** | | |
| Nāves gadījumu skaits ar darbu saistītu negadījumu rezultātā (uz 200 000 nostrādātajām stundām) | 0 | 0 |
| Nāves gadījumu skaits ar darbu saistītu arodslimību rezultātā | 0 | 0 |
| Nelaimes gadījumu darbā skaits un biežums ar smagiem veselības traucējiem (uz 200 000 nostrādātajām stundām) | 0 | 0 |
| Reģistrējamo ar darbu saistīto nelaimes gadījumu skaits (uz 200 000 nostrādātajām stundām) | Nav informācijas | Nav informācijas |
| Reģistrējamo ar darbu saistīto slimības gadījumu skaits | Nav informācijas | Nav informācijas |
| Reģistrējamo ar darbu saistīto slimības gadījumu skaits | Nav informācijas | Nav informācijas |
| Noteikto darba vides risku skaits un ar tiem saistītā informācija | Nav informācijas | Nav informācijas |

Rīgas lidostas darbinieku veselības traucējumu veidi, kas gūti nelaimes gadījumos darbā 2024. gadā

Gūto veselības traucējumu veids




Dati darbuzņēmēju notikušajiem nelaimes gadījumā darbā tiek saņemti no Rīgas lidostas medpunkta. 2025. gada laikā Rīgas lidosta novērtēs darbuzņēmēju darba vides riskus, kas var iestāties, veicot pienākumus Rīgas lidostas infrastruktūrā.

Indeksa aprēķinā tiek izmantotas 200 000 stundas, jo tas ir kopējais stundu skaits, ko viena gada laikā nostrādātu 100 darbinieki (100 darbinieki * 40 stundas * 50 nedēļas). Informācija par darbuzņēmēju nostrādātajām stundām nav pieejama nepietiekamu datu dēļ.

Skaitliski visvairāk nelaimes gadījumi darbā ar darbspēju zaudējumu notika 2024. gada vasarā – pieci gadījumi jūnijā, pieci gadījumi jūlijā, kas saistīti ar lidojumu pieaugumu, līdz ar ko attiecīgi pieaug arī veicamais darba apjoms, kas rezultējas ar darba steigu, darbinieku nogurumu un citiem apstākļiem, kas sekmē darba traumu skaita palielinājumu. Tāpat saglabājās tendence, ka darba traumas tiek gūtas ziemas periodā, kas ir novērots jau iepriekšējos gadus. 2024. gadā pieauga tādu reģistrēto nelaimes gadījumu darbā skaits, kuros ārstniecības iestādē gūto veselības traucējumu veids tika noteikts kā citi ievainojumi vai ievainojumu gūšanas veids nav nosakāms vai zināms.

Struktūrvienību vadītājiem ikdienā tiek nodrošināta pieeja aktuālajai darba traumu statistikai. Rīgas lidostā 2024. gada ietvaros tika organizēti šādi nelaimes gadījumu darbā skaitu mazinoši pasākumi:

- papildināti struktūrvienību ziņojumu dēļi par darba aizsardzības jautājumiem;
- aktualizēts darba aizsardzības instruktāžu saturs, iekļaujot darba aizsardzības ziņojumus par notikušiem nelaimes gadījumiem darbā;
- cietušo darbinieku struktūrvienībās organizētas neplānotās darba aizsardzības instruktāžas darba vietā;
- PD DAN dalība struktūrvienību brīfingos;
- ja kāda no nelaimes gadījumu darbā gūtajām darba traumām ir saistīta ar nepieciešamību uzlabot individuālos aizsardzības līdzekļus, pirms jauna individuālo aizsardzības līdzekļu veida iegādes tika veikta individuālo aizsardzības līdzekļu testēšana vismaz mēneša ilgumā, iesaistot pašus darbiniekus;
- ja kāda no nelaimes gadījumu darbā gūtajām darba traumām ir saistīta ar darba aprīkojumu, tika veikta darba aprīkojuma uzlabošana (aprīkošana ar rokdarbiem, papildus apgaismojumu un drošības ierīcēm);
- uzsāktas fizioterapijas apmācības darbiniekiem, kuri tiek pakļauti intensīvai fiziskai spriedzei, sertificēta fizioterapeita vadībā, ar mērķi sekmēt darbinieku teorētisko un praktisko izpratni par ergonomiskajiem riska faktoriem un to nelabvēlīgās ietekmes mazinošajiem pasākumiem, lai novērstu darba traumas, kas saistītas ar sastiepumiem.

Darbinieku arodslimības Rīgas lidostā izmeklē un nosaka, piemērojot saistošos MK noteikumus un lidostas noteikto kārtību. 2024. gadā Rīgas lidostā apstiprināta arodslimība vienam darbiniekam, kurš turpina veikt savus darba pienākumus. Uzņēmumā reģistrētās arodslimības ir saistītas ar locītavu un mugurkaula saslimšanām, ko galvenokārt veicinājuši tādi kaitīgie darba vides riska faktori kā fiziskās pārslodzes un fizikālie faktori, piemēram, statiskās pozas, smagumu pārvietošana, visa ķermeņa vibrācija.

Arodslimību risku mazināšanai un to ekspozīcijas laika uz darbiniekiem novērtēšanai aspektos, kuros tas iespējams, notiek darba vides riska faktoru mērījumi – gan indikatīvie, gan laboratoriskie.

Rīgas lidosta nodrošina jaunu darba aprīkojumu un apmāca strādājošos aprīkojuma lietošanā, kā arī tehnoloģiski novecojušo aprīkojumu aizstāj ar mūsdienīgiem risinājumiem.

Kārtību negadījumu statistikas uzskaitei un ziņošanai var skatīt sadaļās “Bīstamības identificēšana, risku novērtēšana un negadījumu izmeklēšana” un “Darba aizsardzības sistēmas uzraudzība un kontrole”.



# Darbinieku apmācība par arodveselību un darba drošību

403-5

Darbinieku apmācības Rīgas lidostā ir pamats drošības kultūras izpratnes veicināšanai. Darbinieku apmācības kārtību darba aizsardzībā nosaka Darba aizsardzības rokasgrāmata un valdes priekšsēdētājas rīkojumi.

Darbinieku apmācība darba aizsardzības jomā ietver ievadpmācību, darba aizsardzības instruktāžas, apmācības paaugstinātas bīstamas darbos, bīstamo iekārtu apkalpošanā un pārtikas higiēnas jomā. 2024. gadā tika uzsākta arī darbinieku fizioterapijas apmācība, kas tiks turpināta arī turpmāk. Kopumā darba aizsardzības pārvaldībā ir vairāk nekā 25 mācību programmas. Ievadpmācību un darba aizsardzības instruktāžu saturs ir PD DAN pārvaldībā, kas pēc nepieciešamības tiek aktualizēts. Atkarībā no apmācību veida un amata specifikas apmācības notiek ar noteiktu regularitāti, kas ir definēta darba aizsardzības rīkojumos un saistošajās Rīgas lidostas formās.

Ņemot vērā lidostas darbības specifiku un lielo darbinieku skaitu, Rīgas lidostā katrā struktūrvienībā ir noteikti atbildīgie par darba aizsardzību, kuri savas kompetences ietvaros ikdienā atbild par savā pakļautībā esošo darbinieku darba aizsardzību. Visi atbildīgie par darba aizsardzību vienu reizi trīs gados tiek apmācīti darba aizsardzības jautājumos ar īpaši izstrādātu Rīgas lidostas iekšējo darba aizsardzības apmācības programmu “Apmācība darba aizsardzības jautājumos struktūrvienību vadītājiem un instruētājiem».

2024. gadā PD Darba aizsardzības nodaļa veidoja arī dažādas izglītojošās kampaņas un aktivitātes darba aizsardzības jomā:

- reizi pusgadā visi Rīgas lidostas darbinieki tiek informēti par nelaimes gadījumu darbā statistiku;
- RIX drošības mēneša ietvaros četru nedēļu garumā notika kampaņa, kuras laikā lidostas darbiniekiem un darbuzņēmējiem, kuri ir lidlauka lietotāji, lidosta atgādināja par ceļu satiksmes noteikumiem lidlaukā, ugunsdrošību, drošiem darba paņēmieniem, kā arī to, cik svarīgi ir ziņot par drošības gadījumiem un kā tas ir jādara. Kampaņas ietvaros par šīm tēmām tika radītas astoņas video epizodes, kas iekļautas PD DAN saistošo apmācību saturos;
- soļošanās izaicinājumos darbinieki sacentās par visvairāk mēneša laikā nostaigātajiem soļiem gan savu departamentu ietvaros, gan sacenšoties ar citiem uzņēmumiem.

Nelaimes gadījumu darbā mazinošie pasākumi ir plašāk aprakstīti sadaļā “Nelaimes gadījumu darba vietā un arodslimību rādītāji”.

# Darbinieku veselība

403-6

Darbinieku veselība ir viena no Rīgas lidostas Personāla politikas prioritātēm, aizvien vairāk uzmanības pievēršot ne tikai fiziskajai, bet arī mentālajai veselībai.

Visiem darbiniekiem, kuriem ir beidzies noteiktais pārbaudes laiks, izņemot sezonas darbiniekus, saskaņā ar darba koplīgumu piešķir veselības apdrošināšanas polisi. Polise darba koplīgumā noteiktajos gadījumos tiek saglabāta darbiniekam arī pēc darba tiesisko attiecību izbeigšanas. Polisei ir plašs pakalpojumu segums un limiti, kas iekļauj ne tikai medicīnas speciālistu, diagnostikas, stacionāra, rehabilitācijas un vakcinācijas pakalpojumus, bet arī sportu un zobārstniecību. Darbiniekiem ir arī iespēja iegādāties polisi saviem pirmās pakāpes radiniekiem un dažādas papildprogrammas.

Reizi gadā lidosta analizē polises izmantošanas statistiku un, balstoties uz iegūto informāciju, polises segumu pēc iespējas piemēro darbinieku vajadzībām. Būtiski pieaugot veselības un līdz ar to veselības apdrošināšanas pakalpojumu izmaksām, Rīgas lidosta 2024. gadā organizēja izpētošas tikšanās ar septiņām lielākajām Latvijas apdrošināšanas sabiedrībām, veicinot konkurētspējīgu un kvalitatīvu piedāvājumu iesniegšanu ikgadējā veselības apdrošināšanas iepirkumā.

Atbilstoši amatam, darba vides risku novērtējumam un tiesību aktu prasībām visi darbinieki tiek regulāri nosūtīti uz obligātajām veselības pārbaudēm. Tās ir iekļautas darbinieku veselības apdrošināšanas polisē, darbiniekiem tās ir bez maksas un pārbaudes iespējams veikt darba laikā. Lidostas teritorijā atrodas ambulatorā medicīnas iestāde, kurā pakalpojumus var saņemt operatīvi, kā arī veikt obligātās veselības pārbaudes. Informācija par darbinieku veselības stāvokli un veiktajiem izmeklējumiem tiek apstrādāta atbilstoši Fizisko personu datu apstrādes likumam, ievērojot konfidencialitāti un darbinieku privātumu.

Papildu veselības veicināšanas pasākumi ietver nelaimes gadījumu apdrošināšanu, kā arī darba koplīgumā noteiktās papildu garantijas slimības gadījumā - pabalstu, ja ilgstošu un/vai smagu slimību gadījumā izdevumus nesedz veselības apdrošināšanas polise vai valsts.

Darbiniekiem noteiktā limita robežās reizi divos gados ir apmaksāti medicīniskie optiskie redzes korekcijas līdzekļi.

Rīgas lidostas pasažieru terminālī atrodas medpunkts. Tajā darbinieki var vērsties traumu, pēkšņas saslimšanas vai veselības stāvokļa pasliktināšanās gadījumā. Medpunkts strādā visu diennakti septiņas dienas nedēļā un sniedz pirmo palīdzību un ārsta konsultāciju. Medpunkts sadarbojas ar darba aizsardzības speciālistiem, piemēram, sūtot informāciju par gūtajām darba traumām, kas notiek Rīgas lidostas teritorijā, tostarp citu uzņēmumu darbiniekiem un darbuzņēmējiem.

2024. gadā Rīgas lidosta apmaksāja bērna ārstēšanās izdevumus deviņiem darbiniekiem, kā arī apmaksāja citus ar veselību saistītus izdevumus 12 darbiniekiem.

Pārskata gadā īpaša uzmanība pievērsta prevencijas pasākumiem, kā arī darbinieku labbūtības veicināšanai un izglītošanai veselības un veselīga dzīvesveida jomā:

- nodrošinot bezmaksas sporta (baseina, jogas, aerobikas, futbola, basketbola un volejbola) un fizioterapeita nodarbības gan ikvienam interesentam, gan pielāgotas atsevišķu amatu darba specifikai,
- iesaistot darbiniekus soļošanas izaicinājumos un geokešingā Rīgas lidostas apkārtnē, lai aktīvāk pavadītu darba pārtraukumus,
- informējot darbiniekus par psihoemocionālā atbalsta iespējām.

# Darbinieku prasmes un attīstība

3-3

Darbs aviācijas nozarē prasa atbildību, precizitāti, zināšanas un rūpīgumu, tādēļ, nodrošinot atbilstošu apmācību, Rīgas lidosta rūpējas gan par darbinieku potenciāla attīstīšanu, gan par darbinieku atbildību kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanā. To organizē un nodrošina Rīgas lidostas struktūrvienība – MC.

MC profesionālās zināšanas apgūst ne tikai lidostas darbinieki, bet arī lidostā strādājošo uzņēmumu un lidostas nomnieku darbinieki, kā arī dažādu Latvijas un ārvalstu aviācijas un citu nozaru uzņēmumu speciālisti. Rīgas lidostai ir iespējama pozitīva ietekme, nodrošinot ne tikai obligātās, bet darbinieku attīstībai paredzētās mācības. Apmācības MC vada profesionāli instruktori, kuri kvalificējušies ICAO, IATA, ACI un citās starptautiski nozīmīgās nozares mācību iestādēs un kuriem par apmācību tēmām ir gan teorētiskas, gan darbā gūtas praktiskas zināšanas. MC sadarbojas arī ar citiem Latvijas un ārzemju mācību centriem, veidojot kopīgus mācību projektus. MC izstrādā un pasniedz specializētas apmācību programmas, ievērojot saistošo normatīvo dokumentu prasības un labo praksi.

ES regulējumi lidostai uzliek atbildību par personāla apmācības programmas izveidi un īstenošanu, lai nodrošinātu darbinieku pastāvīgu kompetenci un informētību par saistošajiem noteikumiem un procedūrām. Tas ietver atbildību par to, ka personāls ir sekmīgi pabeidzis nepieciešamo sākotnējo apmācību, pirms sāk pildīt savus pienākumus bez uzraudzības (patstāvīgi). Mācību mērķus, uzdevumus, regularitāti nosaka normatīvie dokumenti, piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regula (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā, Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regula (ES) Nr. 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un īstenošanas/deleģētās regulas. Lai sasniegtu mācību mērķus, pārbaudes darbu kritērijs sekmīgam rezultātam Personāla apmācības un kompetences procedūrā ir noteikts 80 %. Rīgas lidostas darbinieku vidējais apmācību vērtējums ir augstāks par procedūrā noteikto un apliecina apmācību procesa kvalitāti un efektivitāti.

Lai nodrošinātu un uzturētu apmācību procesa kvalitāti Rīgas lidostai prasības ir noteiktas arī likumā “Par aviāciju”, kas, piemēram, nosaka darbinieku, instruktoru un mācību jomu sertificēšanu, regulārus atbilstības uzraudzības auditus, izmaiņu vadības procesa īstenošanu un drošības gadījumu izmeklēšanas rezultātā korektīvo darbību ieviešanu, kas var skart arī mācība satura pilnveidi.

Lai mazinātu apmācību neesamības negatīvo ietekmi, ir izveidoti šādi mācību uzraudzības mehānismi:

- regulāri mācību sistēmas ziņojumi darbiniekam;
- mācību gada plāns iekštīklā e-RIX resursu plānotājiem (kontaktstundu mācības);
- regulāra mācību statusa informācija struktūrvienību vadītājiem;
- apmācību uzrauga skats apmācību sistēmā struktūrvienību vadītājiem un resursu plānotājiem.

# Mācībās pavadītās stundas

404-1

Personāla apmācības, profesionālās pilnveides politika un kārtība ir noteikta vairākos dokumentos: Personāla politikā, Personāla apmācības un kompetences procedūrā, Profesionalitātes pārbaužu procedūrā, Personāla vadības rokasgrāmatā, Lidlauka ekspluatācijas instrukcijā u.c.

Mācību kvalitātes un efektivitātes rādītājs ir apmācīto darbinieku sniegtais novērtējums par veiktajām apmācībām. Šis novērtējums ļauj apmācību sniedzējiem nepieciešamības gadījumā pilnveidot mācību materiālus un saturu, lai tas būtu saprotams un atbilstošs. MC organizētās apmācības pastāvīgi saņem 2024. gadā saņēma augstu darbinieku novērtējumu, pārskata. gadā vidējais vērtējums bija 4,84 punkti no 5 (2023. gadā 4,79 punkti).

Lai pilnveidotu mācību procesu gan Rīgas lidostā, gan lidostas kopienā – MC rīko regulāras tikšanās jeb domnīcas ar kopienas pārstāvjiem, daloties dažādu aktuālo jautājumu pieredzē, piemēram – jautājumos par gaisa kuģu apkalpošanas procesiem, cilvēktirdzniecības novēršanu, izmaiņu vadību, apmācību sniedzēju kvalifikāciju, mācību līdzekļiem u.c.

2024. gadā mācībām veltītas 27 179 stundas un tajās piedalījās 1 440 Rīgas lidostas darbinieki. Viens darbinieks vidēji mācībām veltījis 19 stundas. Gan vīrieši, gan sievietes mācībās pavadījuši vidēji 19 stundas (amatam nepieciešamo apmācību saraksts piesaistīts amatam, nevis dzimumam). Datu kopas ietvaros uzskaitītas MC telpās nodrošinātās apmācības, mācību aktivitātes apmācību vidē un mācību atvaļinājumi, taču neietver apmācības, kuras tiek nodrošinātas ārpus Rīgas lidostas, jo pašreiz nav izstrādāta metodoloģija datu apstrādei par Rīgas lidostas apmaksātām ārējām apmācībām, kas MC apmācību vidē tiek reģistrētas kā fakts par veiktu apmācību (bez laika uzskaites).

### Mācībās pavadītās stundas uz vienu darbinieku

| Profesiju grupa | Mērvienība | 2024 |
|---|---|---|
| **Augstākā līmeņa vadība (padome, valde, direktori)** | | |
| Vidējais mācību stundu skaits | Skaits | 10,3 |
| % no tiem, kas piedalījās mācībās | % | 1,7 |
| **Vidējā līmeņa vadība (nodaļu vadītāji)** | | |
| Vidējais mācību stundu skaits | Skaits | 13,4 |
| % no tiem, kas piedalījās mācībās | % | 2,6 |
| **Citas profesijas** | | |
| Vidējais mācību stundu skaits | Skaits | 18,9 |
| % no tiem, kas piedalījās mācībās | % | 95,7 |
| Vidējais mācību stundu skaits kopā | skaits | 18,9 |
| No visiem darbiniekiem mācījušies | % | 100 |

# Prasmju nodrošināšana un kvalifikācijas celšana

404-2

Uzsākot darbu, Rīgas lidosta katram darbiniekam nodrošina darbam nepieciešamo profesionālo apmācību, kā arī turpmākus kvalifikācijas celšanas pasākumus apmaksātajā darba laikā. Visiem jaunajiem darbiniekiem amatam nepieciešamā apmācība atkarībā no amata ilgst no divām dienām līdz vairākām nedēļām.

Apmācību formāti Rīgas lidostas darbiniekiem:

- klātienes apmācības;
- attālinātas apmācības – tiešraides;
- e-apmācības vai patstāvīgi apgūstamās apmācības;
- kombinētās apmācības, izmantojot e-apmācības, tiešraidi un/ vai apmācības klātienē;
- instruktāža;
- pašinstruktāža.

Apmācību veidi Rīgas lidostas darbiniekiem:

- pirmreizējas un atkārtotas apmācības, lielākais apjoms – virszemes apkalpošanas, aviācijas drošības un lidlauka apkalpošanas jomās;
- neplānotas apmācības – pēc notikuša gadījuma, negatīvām procesu tendencēm, vadības rīkojuma, būtiskām izmaiņām lidostas darbībā, struktūrā, saistošajos procesos un normatīvajos dokumentos;
- prakse;
- apmācības, kuras nav amatam nepieciešamo apmācību sarakstā un kuru kārtība aprakstīta Personāla vadības rokasgrāmatā, piemēram, daļēji vai pilnīgi apmaksātas studijas augstskolā vai ārējas mācības (nodrošinot iespēju darbiniekiem sasniegt attīstības pārrunās noteiktos mērķus, pilnveidot zināšanas un prasmes);
- pirms pensionēšanās periodā, gadījumos, kad darbinieki vairs nevar izpildīt amatam normatīvos noteiktās prasības, bet ir izrādījuši vēlmi turpināt darba tiesiskās attiecības, vai vēlas mainīt amatu, Mācību centrs nodrošina tālākapmācību un prasmju pilnveidi atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulai (ES) Nr. 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā. Tālākapmācības tvērumu nosaka konkrētā amata apmācību saraksts.

Izmantojot intraneta e-RIX iespējas, attīstības iespējām veltītā sadaļā “Kvalifikācijas celšana” tiek publicēta un regulāri papildināta informācija par bezmaksas tiešsaistes apmācībām darbiniekiem, kuras iespējams izmantot pēc savas iniciatīvas, īpašu uzmanību pievēršot kompetencēm un attīstības mērķiem, kā arī tēmām darbinieku labbūtības veicināšanai un tādu prasmju attīstībai, kas ir noderīgas darba tirgū un var veicināt turpmāku nodarbinātību. Pārskata gadā:

- darbinieki saņēma informāciju par bezmaksas apmācību iespējām (NVA mūžizglītības programmām, datorprasmju kursiem un e-paraksta apmācību);
- darbiniekiem mācību vidē bija pieejami Valsts administrācijas skolas vebināru ieraksti  par pašvadības tēmām;

- darbiniekiem tika organizēts vebinārs par mākslīgā intelekta izmantošanu;
- nodrošināti «Open» kursi, darbiniekiem pašiem izvēloties kursu saturu;
- organizētas darbinieku ekskursijas, iepazīstinot darbiniekus ar kopējo Rīgas lidostas darbību.

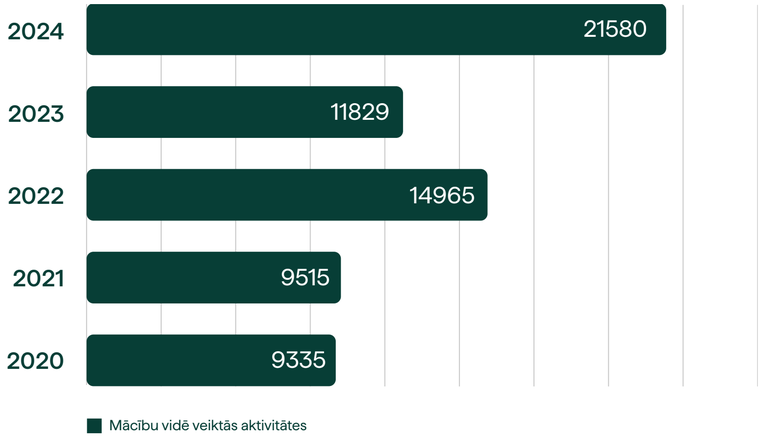
Uzņēmuma nodrošinātās apmācības

Struktūrvienību vadītāji nosaka nepieciešamo apmācību kopumu katram amatam, ko iekļauj Amatam nepieciešamo apmācību formā. Saskaņā ar Amatam nepieciešamo apmācību formā noteikto, apmācības organizē MC vai pati struktūrvienība. Darbinieku vidēji pavadītās apmācību stundas sk. sadaļā «Darbinieku prasmes un attīstība».

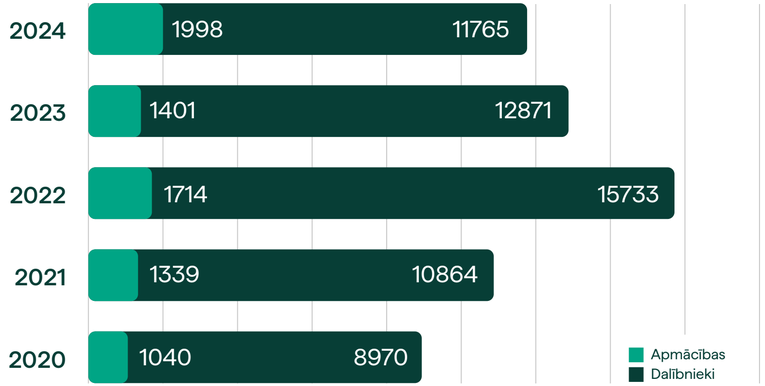
2024. gadā MC notika 1 998 mācību lekcijas, kurām Rīgas lidostas darbinieki veltīja 12 786 stundas. 1 440 darbinieki mācību vidē veica 21 580 aktivitātes. Ārējo organizāciju (vieslektoru) nodrošināto apmācību stundas uzskaitītas tikai tām apmācībām, kuras tiek nodrošinātas Rīgas lidostas telpās (vidējais vieslekciju ilgums ir 8,2 stundas).

## Mācību vidē veiktās aktivitātes

2020.–2023. par mācību aktivitāti tika uzskaitīts mācību vidē iesniegtais tests. 2024. gadā metodoloģija mainījās – tika uzskaitīta katra mācību vidē veiktā aktivitāte – slaidrādes skatīšanās, interaktīvie uzdevumi, tests.




### MC organizētās mācības (lekcijas)




Grafikā uzskaitītas visas MC organizētās mācības (gan vieslektoru, gan MC instruktoru vadībā) un mācību dalībnieki (katrs Rīgas lidostas darbinieku apmācības fakts – t.i. viens darbinieks piedalās vairākās apmācībās).

Rīgas lidostas MC 2024. gadā nodrošinājis mācību procesu 137 apmācību programmu tvērumā, no kurām 18 mācību programmas tika izstrādātas no jauna vai aktualizētas 2024. gadā. Piecas programmas ir izstrādes procesā. Darbs pie jaunu programmu izstrādes un aktualizācijas norit nepārtraukti, ņemot vērā nozares vai lidostas darbības aktualitātes, izmaiņas normatīvajos dokumentos un prakses gadījumu analīzi. MC izstrādāto apmācību programmu galvenās jomas ir saistītas ar lidostas pamatdarbību.

### MC izstrādāto apmācību programmu galvenās jomas

| Joma | Skaits | 2024. gadā izstrādātās/ atjaunotās apmācību programmas |
|---|---|---|
| Aviācijas drošības procesi | 19 | 1 |
| Darba aizsardzība | 1 | 1 |
| Ārkārtas situācijas | 14 | 1 |
| EASA reglamentējuma kontrolētas apmācības | 38 | 4 |
| Glābšana un ugunsdzēsība | 20 | 1 |
| Lidostas procesi | 34 | 4 |
| Vispārējā joma | 7 | 4 |
| Bīstamo vielu (izstrādājumu un kravu) joma | 2 | 1 |
| Personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām apkalpošana | 2 | 1 |

Papildus amatam nepieciešamajām apmācībām Rīgas lidostas darbiniekiem ir iespēja apmeklēt kvalifikācijas celšanas mācības Latvijā vai ārvalstīs. 134 komandējumos ar mērķi apmeklēt apmācības vai konferences 2024. gadā devās 122 darbinieki, kas pārstāv 57 amatus.

## Atbalsts izglītības iegūšanai

Saskaņā ar Personāla vadības rokasgrāmatu darbiniekiem ir tiesības pieteikties mācību apmaksai Latvijā akreditētās augstskolās, akreditētās bakalaura, maģistra un doktora studiju programmās, kā arī profesionālās apmācībās vai kvalifikācijas paaugstināšanas apmācībās.

Ja profesionālās apmācības vai kvalifikācijas paaugstināšanas pasākumi uzskatāmi par tādiem, kas atbilstoši apstākļiem ir saistīti ar darbinieka veicamo darbu, taču šādai profesionālajai apmācībai vai kvalifikācijas paaugstināšanai nav noteicoša nozīme nolīgtā darba izpildei, darbinieka profesionālās apmācības vai kvalifikācijas paaugstināšanas izdevumus darba devējs var atlīdzināt. Par apmācību un ar to saistīto izdevumu atlīdzināšanu starp darbinieku un uzņēmumu noslēdz vienošanos.

2024. gadā pieci darbinieki izmantoja iespēju pieteikties mācību apmaksai.

## Mācību atvaļinājums

Rīgas lidostas darbinieki var saņemt mācību atvaļinājumu līdz desmit darba dienām gadā, lai nokārtotu semestra pārbaudījumus vai izstrādātu promocijas darbu, vai līdz 20 darba dienām studiju gala pārbaudījumu un valsts pārbaudījumu kārtošanai. Lai iegūtu darba pienākumu izpildei nepieciešamās zināšanas atbilstoši amata aprakstam un ja darba apstākļi to pieļauj, Rīgas lidosta piešķir mācību atvaļinājumu, saglabājot amatalgu. Šajā gadījumā darbiniekam, turpinot darbu, ir sekmīgi jāmācās valsts akreditētā izglītības iestādē vai ārvalsts mācību iestādē, kuras izdotie diplomi ir atzīti Latvijā.

2024. gadā tiesības uz apmaksātu mācību atvaļinājumu izmantoja divi darbinieki. Apmaksātajos mācību atvaļinājumos studējošie darbinieki pavadījuši 24 kalendārās dienas.

## Vadītāju apmācības

Rīgas lidosta turpināja iepriekš sākto iniciatīvu - vadītāju izglītošanu, 2024. gadā iesaistot apmācību procesā arī vidējā līmeņa vadītājus.

Augstākā līmeņa vadītājiem, t.i. direktoriem/ vienību vadītājiem tika organizētas apmācības par projektu un pārmaiņu vadību, stresa pārvaldību, emocionālo intelektu un tā lomu komunikācijā ar darbiniekiem un darbseminārs par izmaiņu pārvaldību lidostās.

Vidējā līmeņa vadītāju komandai notika apmācības par līderību un emocionālo intelektu komunikācijā ar darbiniekiem, konfliktu risināšanu.

### Vadītāju apmācībās pavadīto stundu skaits

| Amatu kategorija | Skaits | % no kopējās amatu kategorijas | Apmācībās (par līderību un emocionālo intelektu) pavadītās stundas uz personu (vidēji/h) |
|---|---|---|---|
| Augstākā līmeņa vadītāji | 24 | 100 % | 10 |
| Vidējā līmeņa vadītāji | 30 | 81 % | 10 |

# Attīstības pārrunas

404-3

Attīstības novērtēšana/ pārrunas ir saistītas ar darbinieka, attiecīgās struktūrvienības un Rīgas lidostas darba rezultātiem gada laikā/ pārskata periodā un notiek, lai uzlabotu darbinieka, struktūrvienības un Rīgas lidostas darba kvalitāti, veicinātu darbinieku iesaisti un motivāciju, noteiktu mācību un attīstību vajadzības.

Attīstības novērtēšanas/ pārrunu mērķis ir ne tikai noskaidrot darbinieku pašreizējās kompetences un motivācijas līmeni, bet arī veicināt darbinieka potenciāla izpausmi un attīstību (vairāk par attīstības projektiem lasīt sadaļā “Darbinieku prasmes un attīstība”) kā arī koriģēt darbiniekiem izvirzītās prasības.

Visu Rīgas lidostas darbinieku attīstības novērtēšanu/ pārrunas organizē PD ne retāk kā vienu reizi divos gados. 2024. gadā notikušās attīstības pārrunās piedalījās 1 037 (74 %) darbinieku (attīstības pārrunas netika veiktas ar darbiniekiem, kuri atradās ilgstošā prombūtnē).

**Pārskats par 2024. gadā notikušajām attīstības pārrunām Rīgas lidostā**

| Darbinieku kategorija | Dzimums | Darbinieku skaits | %, kuriem bija attīstības pārrunas |
|---|---|---|---|
| Augstākā vadība | Vīrieši | 14 | 43 % |
| | Sievietes | 10 | 1 % |
| Vidējā vadība | Vīrieši | 20 | 30 % |
| | Sievietes | 14 | 64 % |
| Citi | Vīrieši | 913 | 65 % |
| | Sievietes | 431 | 81 % |

Struktūrvienības ietvaros var lemt par attīstības novērtēšanu/ pārrunu (pilnīgu vai daļēju) veikšanu biežāk.

# Karjeras pasākumi un prakses iespējas

3-3

Ieguldījumam nākotnes darbaspēka sagatavošanā ir potenciāli pozitīva ietekme, kas rodas Rīgas lidostai sadarbojoties ar izglītības iestādēm, organizējot prakses iespējas un stiprinot jauniešu profesionālās prasmes.

Rīgas lidostas stratēģisko mērķu īstenošanai ir svarīgi piesaistīt jaunus darbiniekus gan gada ietvaros (vairāk lasīt sadaļā “Darbinieku mainība”), gan paredzot darbinieku piesaisti nākotnē. Rīgas lidosta organizē un piedalās dažādos pasākumos, lai par darbu uzņēmumā būtu iespēja uzzināt gan skolēniem un studentiem, gan plašākai darba meklētāju auditorijai vai noteiktu profesionālo jomu pārstāvjiem.

Piesaistes pasākumu minimālais skaits tiek plānots Personāla departamenta darbības plānā. Dalība konkrētā pasākumā tiek izvērtēta, ņemot vērā pasākuma mērkauditorijas atbilstību Rīgas lidostas aktuālām vai perspektīvām atlases vajadzībām. Viens no karjeras pasākumu efektivitātes tiešajiem rādītājiem ir jaunpieņemto darbinieku skaits, kuri jaunpieņemto darbinieku aptaujā  dalību kādā no karjeras pasākumiem ir norādījuši kā uzziņas veidu par darba iespējām Rīgas lidostā. Jaunpieņemto

darbinieku aptauju pārskata gadā aizpildīja 153 darbinieki, kas veido teju pusi no darbiniekiem, kas 2024. gadā uzsāka darba tiesiskās attiecības ar Rīgas lidostu (319 darbinieki). 12 % respondentu norādīja, ka iepriekš ir piedalījušies ekskursijā Rīgas lidostā un 18 % norādīja, ka ir piedalījušies citos karjeras pasākumos Rīgas lidostā vai saistībā ar lidostu. Līdz ar ko secināms, ka karjeras pasākumiem ir augsta pievienotā vērtība gan darbaspēka nodrošināšanā ilgtermiņā un nodarbinātībai veicināšanai sabiedrībā, gan arī pozitīva ietekme uz Rīgas lidostas kā darba devēja tēlu.

Netiešais rādītājs - trešo pušu sniegtie novērtējumi, piemēram, «Kantar» ikgadējais tops "Pievilcīgs darba devējs". Novērtējot rezultātu, jāņem vērā, ka karjeras pasākumu ietekme ir daļēji netieša un ar laika nobīdi, kas neļauj iegūt precīzus datus pārskata gada periodā.

2024. gadā Rīgas lidosta piedalījās daudzos pasākumos un projektos, piemēram:

- dalība augstāko mācību iestāžu karjeras dienās un pasākumos, vietējās kopienas skolu pasākumos;
- sadarbībā ar NVA notika tiešsaistes tikšanās ar darba meklētājiem, piedalīšanās pasākumā "Vakanču gadatirgus" un dalība skolēnu vasaras nodarbinātības projektā;
- dalība darba iespēju festivālos "Visiem", "Mārupes uzņēmēju festivāls" un tiešsaistes karjeras projektā "Darba Tinderis", Vislatvijas "Ēnu dienā" un tiešsaistes Eiropas darba dienā;
- dalība tiešsaistes un klātienes pasākumos skolēniem, jauniešiem un citiem interesentiem "Atvērto durvju nedēļas ietvaros" un raidierakstu sērijā jauniešiem "Pirmā reize", diskusijā par jauniešu nodarbinātību un organizējot interaktīvas iespējas iepazīt lidostas profesijas.

Lai piesaistītu kandidātus un uzrunātu plašāku mērķauditoriju, Rīgas lidosta pārskata gadā izveidoja sadarbību ar influenceri, lai jaunā formātā atspoguļotu lidostas darba specifiku.

Informācija par vakancēm un tuvākajiem karjeras pasākumiem ir pieejama Rīgas lidostas karjeras vietnē darbslidosta.lv, un par tiem ar iknedēļas vēstkopas starpniecību informējam esošos Rīgas lidostas darbiniekus, jo jauno darbinieku aptauja liecina, ka esošajiem darbiniekiem ir būtiska loma jauno darbinieku piesaistē.

Par lidostas karjeras pasākumiem, prakses un darba iespējām dažādās specialitātēs Rīgas lidosta informē skolēnus, studentus un profesionālās izglītības iestāžu audzēkņus, izmantojot portālu prakse.lv, sociālo mediju kontus un uzrunājot izglītības iestāžu atbildīgos speciālistus – karjeras konsultantus, programmu vadītājus un citus.

2024. gadā Rīgas lidosta nodrošināja 32 prakses vietas (tai skaitā 28 prakses uzsāktas pārskata gadā) dažādu izglītības līmeņu mācību un studiju programmām (vidējās profesionālās izglītības iestāžu izglītojamiem, koledžas, bakalaura un maģistra studentiem) šādās jomās:

- uzņēmējdarbība un vadīšana (sešas prakses vietas);
- biznesa/personāla psiholoģija un cilvēkresursu vadība (četras prakses vietas);
- informācijas tehnoloģijas (četras prakses vietas);
- organizāciju drošība (trīs prakses vietas);
- mārketings (divas prakses vietas);
- nekustamā īpašuma pārvaldība (divas prakses vietas);
- komerczinības (divas prakses vietas);
- uzturzinātne, tiesību zinātne, industriālā inženierija un vadība, kvalitātes vadība, loģistika un piegādes ķēdes drošība, metālapstrāde, ekonomika, muitas un nodokļu administrēšana, tiesību zinātne (katrai jomai viena prakses vieta).

Rīgas lidosta atbalsta arī darbinieku izglītības vai kvalifikācijas iegūšanu, organizējot nepieciešamo izglītības praksi uzņēmumā, ja darbinieks to vēlas un ir iespēja nodrošināt praksi savā vai citā struktūrvienībā. 2024. gadā šo iespēju izmantoja 14 darbinieki.

2024. gadā Rīgas lidosta dalījās pieredzē par nodarbinātības izaicinājumiem un darbaspēka piesaistīšanu:

- sniedzot konsultācijas un daloties pieredzē ar citiem Latvijas uzņēmumiem par dažādiem ar darba tiesībām un labāko

# Atklāta komunikācija

3-3

personāla vadības praksi saistītiem jautājumiem, piemēram, skolēnu nodarbinātība, personāla uzskaites programmas un darbinieku pašapkalpošanās portāls, iepriekšējās darbības pārbaudes, 50+ vecuma darbinieku nodarbināšana;

- Sociālās integrācijas valsts aģentūras koledžas konferencē "No izglītības līdz nodarbinātībai: mentorings, karjera un sociālā atbildība" prezentējot Rīgas lidostas pieredzi jaunpieņemto darbinieku integrācijā;
- Piedaloties diskusiju programmā "Darba iespējas visiem!";
- uzņemot pieredzes apmaiņas vizītē Tallinas lidostas pārstāvjus, pārrunājot personālvadības jautājumus un izaicinājumus.

Nenodrošinot pilnīgu informāciju par saviem un partneru pakalpojumiem, ir iespējama negatīva ietekme, kas rodas pašu darbībās un vērtības ķēdē.

Komunikācijas pamatprincipus Rīgas lidostā nosaka 2022. gadā apstiprinātā Komunikācijas stratēģija 2022. – 2027. gadam un iekšējās komunikācijas procedūra, attiecībā uz komunikāciju ar darbiniekiem. Komunikācijas stratēģija definē nepieciešamās rīcības, lai ieinteresētajām personām (ieinteresēto personu grupas sk. sadaļā "Sadarbība ar ieinteresētajām personām") nodrošinātu regulāru, savlaicīgu, patiesu un noderīgu informācijas plūsmu, izmantojot dažādus informācijas instrumentus, piemēram, Rīgas lidostas mājaslapu, mediju attiecības, sociālos tīklus, informatīvos materiālus un kampaņas, rakstveida un tiešo komunikāciju, iekšējās komunikācijas rīkus uc.

Rīgas lidostai ir izstrādāti un mājaslapā pieejami Informācijas atklāšanas principi un šī kārtība ir nostiprināta Komunikācijas stratēģijā 2022.–2027. gadam, iekšējos procesos "Lidostas mājaslapas uzturēšana un attīstība" un "Iekšējās un ārējās komunikācijas nodrošināšana" un iekšējā normatīvā aktā "Ierobežotas pieejamības informācijas aizsardzības un aprites instrukcija". Rīgas lidostā ir noteikti septiņu vienoti komunikācijas principi atbilstoši Rīgas lidostas mērķiem, vērtībām, interesēm un normatīvo aktu prasībām.

Rīgas lidostas mājaslapa ir primārais ir informācijas kanāls, kur vienkopus pieejama visa nepieciešamā informācija gan pasažieriem un viesiem (tai skaitā pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām), gan Rīgas lidostas biznesa un sadarbības partneriem.

Pasažieriem un viesiem mājaslapā ir pieejama informācija par lidojumiem un ar tiem saistītajiem noteikumiem, bagāžas noteikumiem un pakalpojumiem, lidostas un tās sadarbības parteru sniegtajiem pakalpojumiem un piedāvātajām precēm, transportu nokļūšanai uz un no lidostas, Rīgas lidostas iekšējās kārtības noteikumiem un informācija par PRM pakalpojumu.

Jaunumi par Rīgas lidostu tiek atspoguļoti sadaļā "Preses telpa", kā arī sociālajos tīklos, kur tai skaitā apkaimes iedzīvotāji un sabiedrība tiek informēta par plānotajiem pasākumiem, tai skaitā ārkārtas situāciju mācībām.

Lai novērtētu komunikācijas kanālu efektivitāti, Rīgas lidostai

2024. gadā ir izvirzīti šādi mērķrādītāji:

**Ārējā komunikācija**

| Mērķrādītājs | 2024. gada mērķis | 2024. gada izpilde |
|---|---|---|
| Rīgas lidostas reputācijas vērtējums 10 ballu skalā (1 – ļoti slikti, 10 – teicami), balstoties uz reputācijas pētījuma rezultātiem | 7 | 6,7 |

**Iekšējā komunikācija**

| Mērķrādītājs | 2024. gada mērķis | 2024. gada izpilde |
|---|---|---|
| Vidējā darbinieku apmierinātība 6 ballu skalā (1 – ļoti slikti, 6 – teicami)* | >4 | 4,65 |
| Darbinieku brīvprātīgā rotācija (%) | <15 % | 15,97 % |
| Uzņēmumu rekomendēšanas indekss darbinieku vērtējumā (Net Promoter Score, NPS) (Skalā no 0 līdz 10)* | >7 | 7,35 |

*Balstoties uz darbinieku iesaistes aptauju.

Rīgas lidostas ieinteresēto personu iesaistes veidi ir apkopoti komunikācijas ar ieinteresētajām personām pārskatā, sadaļā "Sadarbība ar ieinteresētajām personām". Rīgas lidosta, caur dažādiem ieinteresēto personu iesaistes veidiem, piemēram, aptaujām, atsauksmēm, fokusgrupu intervijām un sarunām iegūto informāciju izmanto, lai ieviestu atbilstošus nepieciešamos risinājumus, tos iekļaujot struktūrvienību darbības plānos vai attiecīgajās rīcībpolitikās, piemēram:

- ieviestu papildu pasākumus Rīcības plāna trokšņa mazināšanai un pilnveidotu mājaslapā pieejamo informāciju par vides troksni,
- nodrošinātu lidostas mājaslapas pieejamību vieglajā valodā,
- veiktu nepieciešamos infrastruktūras uzlabojumus klientu drošībai un ērtībai,
- pilnveidotu darba vidi, rūpējoties par darbinieku labbūtību.

2024. gadā veiktā darbinieku aptauja liecina, ka par efektīvāko komunikācijas kanālu, tāpat kā 2023. gadā, darbinieki atzīst e-pastu, kā arī sarunas ar struktūrvienības vadītāju. Augstu vērtēti kanāli ir arī "Whatsapp" grupas, regulārās tiešsaistes tikšanās ar uzņēmuma valdi, kā arī struktūrvienību sanāksmes un iekštīkls e-RIX. Pārējie kanāli novērtēti kā mazāk nozīmīgi, tomēr salīdzinājumā ar 2023. gadu visu kanālu nozīmīgums ir nedaudz pieaudzis.

Par komunikāciju ar dažādām ieinteresētajām personām lasīt arī sadaļās "Aktivitātes ilgtspējīgai ceļošanai", "Rīcībpolitiku ilgtspējas aspektu pārvaldībai pārskats", "Komunikācija par kritiskiem jautājumiem", "Negatīvās ietekmes novēršanas process" u.c.

# Normatīvajiem aktiem un/vai brīvprātīgajiem kodeksiem neatbilstošas mārketinga aktivitātes

417-3

2024. gadā nav konstatēts neviens gadījums, kad Rīgas lidostas mārketinga aktivitātes būtu neatbilstošas tiesiskajam regulējumam vai brīvprātīgu aktu noteikumiem.

# 07
# Ekonomiskā ietekme



# Pozitīvā ietekme un ieguldījums ekonomikā un sabiedrībā

3-3, 203-2

Lidostas ir reģiona un valsts attīstības dzinējspēks. Potenciālā pozitīvā ietekme uz ekonomiku ir koncentrēta gan pašu darbībās, gan vērtības ķēdē. Pētījums "Eiropas lidostu ekonomiskā ietekme" liecina, ka lidostas Eiropā sekmē 12,3 miljonus darba vietu, savukārt lidostu savienojamība, kas tiek mērīta ar ACI izstrādāto rīku - savienojamības indeksu, parāda, ka 10 % savienojamības palielinājums par 0,5 % ietekmē IKP *per capita*[88].

Aviācijas nozare ne tikai paātrina augstvērtīgu preču un pakalpojumu plūsmu, bet arī kalpo kā katalizators ārvalstu investīciju piesaistei un valsts konkurētspējas stiprināšanai valstī un starptautiskajos tirgos.[89]

MK Rīgas lidostai ir izvirzījis vispārējo stratēģisko mērķi: Nodrošināt reģionālajam satiksmes centram atbilstošu mūsdienīgu gaisa pārvadājumu infrastruktūru un pakalpojumus, piedāvājot ērtu un drošu savienojamību pasažieriem un biznesam, kā arī veicināt ilgtspējīgu attīstību un konkurētspēju.

Lai to īstenotu, Rīgas lidostas Stratēģijā ir noteikti stratēģiskie mērķi un darbības rādītāji mērķu sasniegšanai un efektivitātes novērtēšanai. Tāpat konkrēta uzdevuma sasniegšanai var tikt izstrādāti citi stratēģiskie dokumenti vai politikas. Piemēram, Rīgas lidostā ir izstrādāta Nodokļu risku vadības politika un Kravu attīstības stratēģija. 2025. gadā tiks izstrādāta arī Maršrutu attīstības stratēģija. Lidostas ekonomiskās ietekmes būtiskumu raksturo arī stratēģiskais mērķis - saglabājot vadošo pozīciju Baltijā, attīstīt savienojamību un palielināt apkalpoto pasažieru skaitu un kravu apgrozījumu ar mērķi kļūt par Ziemeļeiropas satiksmes centru.

Ņemot vērā vispārējo stratēģisko mērķi un Stratēģijā izvirzīto mērķi, Rīga lidosta novērtē rādītājus, kuri raksturo savienojamību.

**Savienojamību raksturojošie rādītāji**

| Rādītājs | Mērķis 2024 | Izpilde 2024 | Izpilde pret mērķi 2024 |
|---|---|---|---|
| Pasažieru skaits (milj.) | 7,29 | 7,12 | -2 % |
| Transfēra/tranzīta pasažieru īpatsvars | 23 % | 22 % | -1 % pt. |
| Lidojumu skaits | 66 463 | 63 186 | -5 % |
| Tiešo galamērķu skaits vasara/ ziema | 105/87 | 108/88 | + 3/+1 galamērķi |

Par stratēģijā noteikto mērķu un darbības rādītāju izpildi, kā arī Stratēģijas ieviešanas rīcības plāna izpildi tiek ziņots Rīgas lidostas valdei un padomei (ziņošanas kārtību un biežumu skatīt sadaļā "Vadības loma ietekmes pārraudzībā"). Ņemot vērā mērķu un rādītāju izpildi, ja nepieciešams, uzņēmuma augstākā vadība

88 Avots: ACI EUROPE. Sustainability Strategy for Airports https://store.aci.aero/product/sustainability-strategy-for-airports-worldwide/
89 Ministru kabinets, 2025. Konceptuālā ziņojuma "Latvijas aviācijas nozares ilgtermiņa stratēģiskās prioritātes līdz 2050.gadam" projekts (TAP portāla Id.Nr. 24-TA-199)

var noteikt papildus vai precizējošas darbības efektīvākai mērķu sasniegšanai.

Par veikto darbību efektivitāti, Stratēģijas mērķu izpildi, kā arī būtiskākajiem lēmumiem un notikumiem leinteresētās personas tiek informētas caur Lidostas lietotāju komiteju (komitejas sadarbības mērķi un biežumu skatīt nodaļā "Sadarbība ar ieinteresētajām personām".

Rīgas lidosta ir ne tikai Latvijas, bet visas Baltijas pasažieru un gaisa kravu pārvadājumu līderis ar ambīciju kļūt par vienu no Ziemeļeiropas gaisa satiksmes centriem. Rīgas lidosta nodrošina reģiona savienojamību ar stratēģiskiem galamērķiem, kas tieši ietekmē tūrisma un viesmīlības nozari un ārvalstu investīcijas Latvijā - plašais galamērķu klāsts veicina ekonomisko izaugsmi un rada jaunas darbavietas viesnīcu, atpūtas, sabiedriskā transporta, ēdināšanas un citu pakalpojumu sektoros valstī.

Lai uzlabotu reģiona savienojamību, viena no Rīgas lidostas prioritātēm ir plaša maršrutu tīkla attīstīšana, tāpēc lidosta pastāvīgi veic pārrunas ar gaisa pārvadātājiem par jaunu lidojumu maršrutu atklāšanu, par ko plašāk aprakstīts nodaļā "Savienojamība un Latvijas kā pievilcīga galamērķa popularizēšana".

Rīgas lidosta ir viens no lielajiem nodokļu maksātājiem Latvijā un viens no lielākajiem darba devējiem. Plašāk par Rīgas lidostas ietekmi uz tautsaimniecību lasīt nodaļā "Ietekme uz tautsaimniecību".

Tāpat, sadarbojoties ar LAA un Latvijas aviācijas nozares uzņēmumiem – lidsabiedrībām un aviācijas pakalpojumu sniedzējiem, reizi divos-trijos gados tiek veikts pētījums par aviācijas nozares ekonomisko ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību.

Pēdējais pieejamais pētījums ir "Oxford Research" veiktā izpēte "Latvijas aviācijas nozares ekonomiskā ietekme uz tautsaimniecību 2018.–2021. gadā"[90] , kuras rezultāti liecina, ka aviācijas nozares tiešā pievienotā vērtība 2019. gadā sasniedza vismaz 240 milj. eiro. Ja aviācijas nozarē ietver arī būtiskus jomas uzņēmumus, kas pēc NACE klasifikācijas nav ietverti gaisa satiksmes un aviotransporta palīgdarbību nozarēs, tad tiešā pievienotā vērtība 2019. gadā bija vismaz 279 miljoni eiro, kas veidoja 0,9 % no Latvijas IKP.

Aviācijas nozarē tiešā pievienotā vērtība ir vidēji viena ceturtā daļa no kopējās pievienotās vērtības. Tas nozīmē, ka viena EUR tiešā pievienotā vērtība aviācijas nozarē pastarpināti rada trīs EUR pievienoto vērtību citās nozarēs.

Pētījumā konstatēts, ka aviācijas nozares kopējā ietekme uz tautsaimniecību, kas ietver ne tikai tiešo, bet arī netiešo, inducēto un katalizatora ietekmi, pirms pandēmijas periodā 2019. gadā vērtējama vismaz 918 milj. EUR apmērā jeb 3,4 % no IKP:

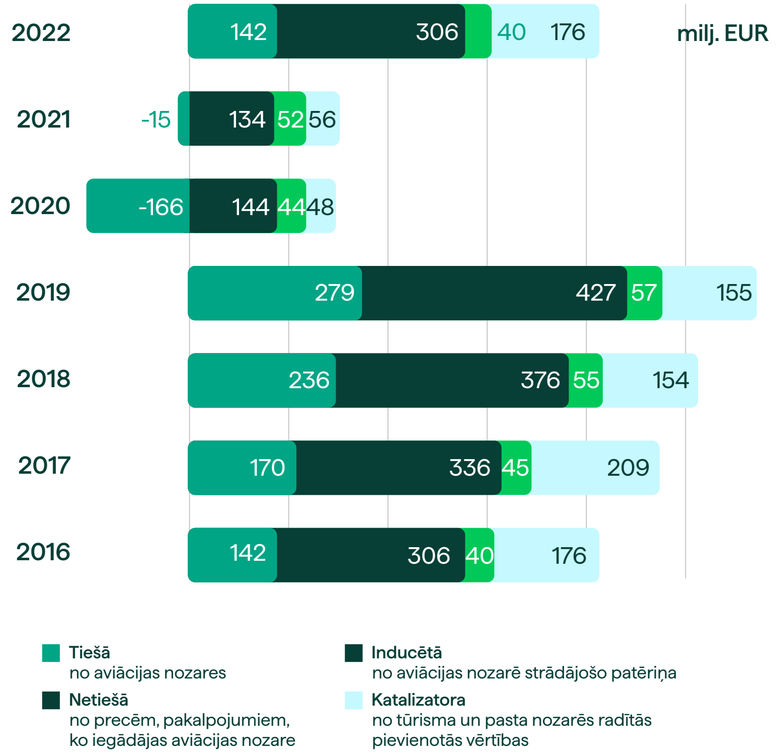
- netiešā ietekme - aviācijas nozares iegādāto produktu un pakalpojumu pievienotā vērtība veidoja 427 milj. EUR jeb 47 % no kopējās aviācijas nozares pievienotās vērtības;
- inducētā ietekme - aviācijas nozarē strādājošo patēriņa nodrošināšanai radītā pievienotā vērtība veidoja 57 milj. EUR jeb 6 % no kopējās aviācijas nozares pievienotās vērtības;
- katalizatora ietekme – aviācijas nozares ieguldījums tūrisma, pasta un kurjeru darbības nodrošināšanā veidoja 155 milj. EUR jeb 17 % no kopējās aviācijas nozares pievienotās vērtības. 92 % no katalizatora ietekmes veido tūrisma joma - ārvalstu ieceļotāju radītais patēriņš.

Aviācijas nozares un lidostu netiešās ekonomiskās ietekmes nozīme ir būtiska valsts un globālajai ekonomikai, veicinot tūrismu, tirdzniecību un darba vietu radīšanu. Tomēr šīs ietekmes un nozares attīstība ir cieši saistīta ar ārējiem kritērijiem, piemēram, starptautiskajiem un nacionālajiem standartiem, protokoliem un politikas programmām. Šie faktori nosaka regulējumu un prioritātes, kas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu drošu, efektīvu un ilgtspējīgu aviācijas nozari.

90 Avots: Oxford research, 2023. "Latvijas aviācijas nozares ekonomiskā ietekme uz tautsaimniecību"

Piemēram, ņemot vērā Eiropas Savienības Zaļo darījumu un Starptautiskās Civilās Aviācijas organizācijas (ICAO) mērķus par SEG emisiju samazināšanu un ilgtspējīgu attīstību, aviācijas nozarei Zaļais kurss varētu ietekmēt tās netiešās ekonomiskās ietekmes apjomu. Ja aviācijas nozare veiks pāreju uz videi draudzīgākām tehnoloģijām un alternatīvajām degvielām, tas varētu palielināt netiešās ekonomiskās ietekmes apmēru, piemēram, inovāciju attīstībā un ieguldījumos pētniecībā, radot videi draudzīga tūrisma piedāvājumu, radot jaunas darba vietas un nodrošinot konkurētspējīgākas lidostas. Tomēr, ja pāreja uz Zaļo kursu būs pārāk dārga vai radīs būtiskas izmaksas aviokompānijām un lidostām, tas varētu samazināt netiešās ekonomiskās ietekmes apmēru – paaugstinoties biļešu cenām, var samazināties ceļotāju pieprasījums, ietekmējot nozares izaugsmi.

**Aviācijas nozares kopējā pievienotā vērtība**




Aviācijas īpatsvaram Latvijas IKP ir sagaidāms pieaugums, 2050. gadā pesimistiskajā scenārijā IKP īpatsvars aviācijai ir līdz 5 %, optimistiskajā scenārijā – virs 5 %[91].

## Ietekme uz tautsaimniecību

Rīgas lidosta ir viens no lielajiem nodokļu maksātājiem Latvijā, nodokļos valsts kopbudžetā 2024. gadā samaksājot 21 841 858 EUR.

VID nodokļu maksātāju reitingā Rīgas lidostai noteikts augstākais A līmenis, kas liecina par labu saistību izpildi. Saskaņā ar VID informāciju, A līmeņa uzņēmums laikus un pilnībā samaksā nodokļus un tam nav būtisku pārkāpumu risku. Vairāk par principiem, kā veidojas nodokļu maksātāja reitings, var iepazīties VID mājaslapā[92].

91 Ministru kabinets, 2025. Konceptuālā ziņojuma "Latvijas aviācijas nozares ilgtermiņa stratēģiskās prioritātes līdz 2050.gadam" projekts (TAP portāla Id.Nr. 24-TA-199)
92 Valsts ieņēmumu dienests 2025. Nodokļu maksātāju reitinga sistēma [skatīts 10.02.2025.] https://www.vid.gov.lv/lv/nodoklu-maksataju-reitinga-sistema

## Savienojamība un Latvijas kā pievilcīga galamērķa popularizēšana

Rīgas lidostas viena no prioritātēm ir plaša maršrutu tīkla attīstīšana, tāpēc lidosta pastāvīgi veic pārrunas ar gaisa pārvadātājiem par jaunu lidojumu maršrutu atklāšanu. Pārskata gadā:

- notikušas individuālas sarunas ar aviopārvadātājiem par maršrutu tīkla atjaunošanu un paplašināšanu, kas rezultējās ar lielu tiešo galamērķu skaitu vasaras sezonā – 108, ziemas lidojumu sezonā – 88;
- lidojumus no Rīgas lidostas veica 12 regulāro lidojumu aviokompānijas, tostarp darbību Rīgas lidostā paplašināja "Norwegian", izveidojot divu lidaparātu bāzi;
- atklāti regulārie pasažieru lidojumi uz deviņiem jauniem galamērķiem – Tirānu, Sofiju, Žešovu, Insbruku, Madeiru, Prištinu, Kišiņevu, Ļubļjanu, Skopji. "Norwegian" uzsāka lidojumus uz Alikanti, Korfu un Tivatu.
- sniegts mārketinga atbalsts aviosabiedrībām, lai veicinātu pasažieru skaita un kravu apjoma palielināšanu un galamērķu tīkla paplašināšanu;
- Rīgas lidosta piedalījās maršrutu plānošanas forumos "Connect", "Routes Europe" un "World Routes";
- aviācijas nozares uzņēmumi – Rīgas lidosta, "airBaltic", LGS, CAA, kā arī LAA – turpināja sadarboties, lai veicinātu turpmāku aviācijas izaugsmi un attīstību.

Viens no Rīgas lidostas stratēģiskajiem mērķiem ir aviācijas kravu attīstība. Kravu segmenta attīstības veicināšanai Rīgas lidosta ir pievienojusies nacionālajai tranzīta un loģistikas preču zīmei "VIA Latvia", kas ir izstrādāta Satiksmes ministrijas pārraudzībā. Lidostas dalība šajā projektā sniedz iespēju iesaistīties multimodālu transporta un loģistikas risinājumu izstrādē un prezentēšanā starptautiskās izstādēs un valsts ārvalstu darba grupu sanāksmēs. 2024. gadā Rīgas lidosta kopīgi ar Latvijas transporta nozares uzņēmumiem piedalījās kravu un loģistikas izstādē Uzbekistānā "TransUzbekistan 2024".

Pateicoties kopīgām gaisa, jūras un dzelzceļa transporta nozares uzņēmumu mārketinga aktivitātēm, līdz 2022. gada februārim sadarbībā ar VAS "Latvijas Pasts" bija izdevies īstenot e-komercijas aviācijas kravu programmu no Ķīnas (Handžou un Honkongas) ar turpmāku distribūciju uz citām valstīm caur pasta tīklu. Tāpat izdevās nodrošināt e-komercijas tranzīta kurjerpasta plūsmu sūtījumiem no Ķīnas uz Ukrainu, Lietuvu un Igauniju caur Rīgu. Jaunās kravu programmas veicināja kravu pārvadājumu pieaugumu 2020. un 2021. gadā, kas turpinājās līdz pat Krievijas iebrukumam Ukrainā 2022. gada 24. februārī. Krievijas uzsāktā karadarbība Ukrainā būtiski samazināja kravu pārvadājumus slēgto Krievijas, Ukrainas un Baltkrievijas tirgu un gaisa telpu dēļ. Pirms karadarbības sākšanas liels gaisa kravu apjoms no Āzijas uz Latviju tika nodrošināts, šķērsojot Krievijas gaisa telpu.

Šo faktoru rezultātā, 2021. gadā pirms ģeopolitiskās situācijas radītājām izmaiņām, Rīgas lidostā tika apkalpoti 27,8 tūkst. tonnu gaisa kravu.

Kopumā 2024. gadā Rīgas lidostā tika apkalpotas 18 790 t gaisa kravu (-2 % pret 2023. gadu), 55 % no kravu apjoma jeb 10,3 tūkst. tonnu gaisa kravu tika pārvadātas pasažieru lidojumu kravu nodalījumos (par 1 % vairāk kā 2023. gadā), savukārt 45 % kravu jeb 8,5 tūkst. tonnas tika pārvadātas ar kravu lidojumiem (par 6 % mazāk nekā 2023. gadā).

Daļu zaudētā kravu apjoma ir kompensējusi pieaugošā militārā aktivitāte reģionā un ar to saistīto aviācijas kravu pārkraušana, kā arī veiksmīga regulāro kravas pārvadātāju darbība. Lielākie kravu pārvadātāji 2024. gadā bija "airBaltic" (42 %), "DHL" (22 %) un "FedEx" (9 %).

Svarīgākie kravu segmenta attīstības projekti 2024. gadā:

- sadarbībā ar VAS "Latvijas Pasts" turpinājās pārrunas ar Ķīnas loģistikas kompānijām par iespējām atjaunot zaudētās aviācijas kravu plūsmas, kas mainīto maršrutu dēļ pārsvarā šobrīd pa gaisu tiek nogādātas Centrāleiropas lidostās, no kurienes ar sauszemes pārvadātājiem tiek nogādātas Baltijas reģionā;
- notika jaunu kravu tirgu meklēšana – aktīvas darbības

sadarbības veicināšanai ar Centrālāzijas pārvadātājiem un loģistikas uzņēmumiem, notikušas tikšanās par kravu pārvadājumu iespējamu attīstību ar Uzbekistānas, Kazahstānas, Ķīnas, Ukrainas un Turcijas uzņēmumu un organizāciju pārstāvjiem;

- notika pārrunas ar Bilundas lidostu par ekssprespasta maršruta izveidošanu maršrutā Rīga-Bilunda-Rīga;
- izpildīti seši Ukrainas pārvadātāja "Fly Khiva" kravu lidojumi, nākotnē plānojot regulārus lidojumus;
- kravu lidojumus uz Rīgu sāka aviokompānija "Lufthansa Cargo";
- turpinot ES normatīvo aktu prasību un saistošo Pasaules Muitas organizācijas standartu ieviešanu, VID Muitas pārvalde ieviesa divas jaunas muitas informācijas sistēmas, jaunu eksporta deklarāciju noformēšanas sistēmu un jaunu tranzīta kontroles sistēmu.



# Radītā un sadalītā tiešā ekonomiskā vērtība

201-1

2024. gadā Rīgas lidostas radītā ekonomiskā vērtība sasniedza 78,1 miljonus EUR, kas atbilst 0,2 % no Latvijas IKP. Sadalītā ekonomiskā vērtība sasniedza 82 % no radītās ekonomiskās vērtības, un tā sadalīta starp šādām ieinteresētajām personām:

- piegādātāji – ražošanas izmaksas uzņēmuma darbības nodrošināšanai;
- pašu darbaspēks – personāla izmaksas, ieskaitot veselības apdrošināšanu un riska nodevu;
- valsts institūcijas – nodokļi un nodevas, dividendes;
- finansētāji – procentu maksājumi;
- sabiedrība – finansējums apkaimju aktivitātēm.

Rīgas lidostas nesadalītā ekonomiskā vērtība 2024. gadā ir 14,3 miljoni EUR jeb aptuveni 18 % no radītās ekonomiskās vērtības. 2024. gadā 16,2 miljoni EUR ir novirzīti investīcijām.

2024. gadā Rīgas lidosta valsts budžetā dividenžu maksājumus nav veikusi. 2024. gada 27. maijā akcionāru sapulce lēma atlikt jautājuma izskatīšanu par Rīgas lidostas peļņas sadali līdz brīdim, kad Ministru kabinetā tiks izskatīts informatīvais ziņojums par VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" piešķirtā valsts atbalsta (Covid-19 izraisītās krīzes rezultātā radīto zaudējumu segšanai, ekonomiskās krīzes pārvarēšanai un stabilizēšanai nozarē) ieguldījuma līdzdalības izbeigšanu uz 2023. gada 31. decembri. 2024. gada 20. augustā MK pieņēma zināšanai informatīvo ziņojumu "Par VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" piešķirtā valsts atbalsta (Covid-19 izraisītās krīzes rezultātā radīto zaudējumu segšanai, ekonomiskās krīzes pārvarēšanai un stabilizēšanai nozarē) instrumenta līdzdalības izbeigšanu uz 2023. gada 31. decembri".

Ministru kabinetā ir iesniegts rīkojuma projekts „Par valstij dividendēs izmaksājamo valsts akciju sabiedrības "Starptautiskā lidosta "Rīga"" peļņas daļu par 2023. pārskata gada peļņu", kas paredz, ka lidosta nemaksā dividendes no peļņas par 2023. gadu. Tāpat Rīgas lidosta plāno virzīt priekšlikumu par 2024. un 2025. gada peļņas atstāšanu lidostas rīcībā un novirzīt to projekta "4. perona pārbūve" īstenošanai.

**Sadalītā ekonomiskā vērtība 2024. gadā, tūkst EUR**

| | |
|---|---|
| **Radītā ekonomiskā vērtība** | **78 138** |
| Apgrozījums | 77 629 |
| Pārējie ieņēmumi | 350 |
| Finanšu ieņēmumi | 159 |
| **Sadalītā ekonomiskā vērtība** | **63 811** |
| Izejvielas, materiāli, darbības un citas izmaksas | 19 667 |
| Darbinieku atlīdzība | 43 315 |
| Atlīdzība par aizņemtā kapitāla izmantošanu | 483 |
| Valsts noteiktie maksājumi | 346 |
| **Nesadalītā ekonomiskā vērtība** | **14 327** |

# Valsts sniegtais finansiālais atbalsts

201-4

## Valsts budžeta programma 44.00.00 „Līdzekļi aviācijas drošības, glābšanas un civilmilitārās sadarbības nodrošināšanai”

### Aviācijas drošības joma

Saskaņā ar MK 2024. gada 2. aprīļa rīkojumu Nr. 249 un Satiksmes Ministrijas 2024. gada 10. aprīļa rīkojumu Nr. 01-03/78 “Par civilās aviācijas drošības uzturēšanas pasākumu finansēšanu 2024. gadā no valsts budžeta programmas 44.00.00 „Līdzekļi aviācijas drošības, glābšanas un civilmilitārās sadarbības nodrošināšanai”, Rīgas lidostai tika piešķirts finansējums 502 283 EUR apmērā, lai daļēji segtu izdevumus saistībā ar četru sprāgstvielu detektoru iegādi, bezpilota lidaparātu sistēmas iegādi un pilotu apmācību, kā arī lidostas ugunsdzēsēju automašīnas iegādi valsts nozīmes civilās aviācijas lidlaukam “Rīga”.

Līdz 2024. gada 31. decembrim no piešķirtā finansējuma izlietoti 429 396,40 EUR, no kuriem 133 100 EUR – četru sprāgstvielu detektoru iegādei, bezpilotu lidaparātu sistēmas iegādei un pilotu apmācībai izlietoti 33 750,60 EUR, bet ugunsdzēsēju auto iegādei 262 545,80 EUR.

Informācija par Rīgas lidostas akcionāru pieejama sadaļā «Par Rīgas lidostu»[93].

## Eiropas Savienības fondu līdzfinansētie projekti

2024. gada ietvaros Rīgas lidosta investīciju projektu īstenošanai ir piesaistījusi un daļēji izlietojusi CINEA piešķirto līdzfinansējumu šādiem projektiem, kā arī saņēmusi Kohēzijas fonda projekta starpposma maksājumu:

- Projekts “Elektroenerģijas apgādes un uzlādes infrastruktūras izveide Baltijas valstu lidostās Ziemeļjūras–Baltijas CNC/TEN-T koridorā pārejai uz videi draudzīgām operācijām” (eAir), kur projektam piešķirtais finansējums ir 1,79 miljoni EUR, no kā Rīgas lidosta 2024. gadā ir apguvusi 1,67 miljonus EUR.
- Projekts “Starptautiskās lidostas “Rīga”” gaisa kuģu 4. perona pārbūve, lai nodrošinātu divējāda lietojuma TEN-T infrastruktūru civilajiem un militārajiem mērķiem”. Projekta īstenošanai saņemts avansa maksājums 6,88 miljoni EUR apmērā. Ņemot vērā, ka projekts īstenošana ir uzsākta 2024. gada otrā pusē, plānots, ka līdzfinansējuma apguve notiks nākamos periodos.
- Projekts “Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība” izpildes termiņš piešķirtā finansējuma apguvei tika noteikts 2023. gada 31. decembris, līdz ar ko Rīgas lidosta 2024. gada sākumā saņēma Kohēzijas fonda līdzfinansējumu 3,32 miljonus EUR, par 2023. gadā pēdējā ceturksnī veiktajiem attiecināmajiem izdevumiem.

Citi standartā norādītie atbalsta veidi, Rīgas lidostai nav saistoši.

93 Rīgas lidosta darbojas vienā valstī, tādēļ nav iespējams iekļaut sadalījumu pa valstīm.

# Troksnis

3-3, AO7, RIX1

Saskaņā ar Latvijas tiesību aktiem un starptautiskajiem cilvēktiesību standartiem, ikvienam cilvēkam ir tiesības dzīvot vidē, kas neapdraud viņa veselību un labklājību, kas ietver arī aizsardzību pret trokšņa piesārņojumu.

Aviācija rada augstu trokšņa piesārņojumu un piesārņojošo vielu emisijas, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz cilvēkiem un vidi. Lai gan trokšņa ietekme rodas vērtības ķēdē, nevis pašu darbībās, Rīgas lidosta apzinās tā potenciālo negatīvo ietekmi uz apkārtējiem iedzīvotājiem un savu lomu lidaparātu trokšņa pārvaldībā, kas tiek vadīta ar lidaparātu trokšņa novērtēšanu, piedaloties un veicinot lidojumu procedūru optimizēšanu, kā arī rosinot ieinteresētās personas kopīgi rīkoties, lai mazinātu trokšņa ietekmi uz lidostas apkārtnē dzīvojošajiem iedzīvotājiem.

Likumā “Par piesārņojumu” valsts līmenī ir reglamentēta vides trokšņa pārvaldība, nosakot prasību transporta infrastruktūras pārvaldītājam nodrošināt trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plānu izstrādi trokšņa samazināšanai. MK 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, saskaņā ar likumu “Par piesārņojumu” nosaka gan trokšņa robežlielumus, gan prasības trokšņa stratēģiskajai kartēšanai un rīcības plānu trokšņa samazināšanas izstrādei.

Lidosta uzkrāj un analizē gan lidaparātu trokšņa mērījumus četrās stacionārās stacijās, gan lidaparātu radiolokācijas datus, gan informāciju par lidojumiem. Lidaparātu trokšņa monitorings tika sākts 2008. gadā. Rīgas lidosta reizi piecos gados izstrādā Trokšņa stratēģisko karti (TSK) un Rīcības plānu trokšņa samazināšanai.

2023. gadā apstiprinātā jaunā TSK ir balstīta uz 2022. gada datiem, kurā tika konstatēts, ka $L_{dvn}$ platība, kas pārsniedz 55 dBA, ir 21,2 $km^2$, kas ir par 20 % mazāk nekā tika konstatēts 2016. gadā, kad $L_{dvn}$ 55 dBA tika pārsniegti 26,5 $km^2$ lielā platībā. Līdz ar ko Ilgtspējas stratēģijā 2022.–2030. gadam izvirzītais mērķis “Nodrošināt kvalitatīvu dzīves telpu lidostas apkārtnē esošo vietu iedzīvotājiem, nodrošinot, ka, salīdzinot ar 2016. gadu, nepalielinās teritorija, kurā lidaparātu diennakts trokšņa rādītājs $L_{dvn}$ pārsniedz 55 dBA” 2023. gadā ir izpildīts.

Teritorijā, kur lidaparātu trokšņa Ldvn pārsniedz 55 dBA, iedzīvotāju skaits samazinājās no 1703 iedzīvotājiem 2016. gadā līdz 1 642 iedzīvotājiem 2022. gadā jeb par 4 %. Teritorijā, kur 2016. gadā $L_{dvn}$ pārsniedza 55 dBA, iedzīvotāju skaits pieauga no 1703 iedzīvotājiem 2016. gadā līdz 2 372 iedzīvotājiem 2022. gadā jeb par 39 %.

2023. gadā apstiprinātajā TSK tika konstatēts, ka lidaparātu troksnis 2022. gadā pārsniedza dienas trokšņa robežlielumus teritorijā, kurā dzīvo 300 iedzīvotāji, vakara trokšņa robežlielumus teritorijā, kurā dzīvo 2033 iedzīvotāji, bet nakts trokšņa robežlielumus teritorijā, kurā dzīvo 2896 iedzīvotāji. Pašvaldību veiktās teritorijas atļautās izmantošanas grozījumi ir mainījuši piemērojamos trokšņa robežlielumus vairākās teritorijās. Turklāt teritorijas atļautās izmantošanas izmaiņu ietekmi pastiprina iedzīvotāju skaita pieaugums. Lai gan ir būtiski pieaudzis to iedzīvotāju skaits, kas pakļauti vakara trokšņa robežlieluma pārsniegumam, tomēr tas nav saistīts ar lidaparātu trokšņa kontūru izmaiņām, bet ar iedzīvotāju skaita pieaugumu un teritorijas atļautās izmantošanas izmaiņām. Neskatoties uz to, ka lidaparātu trokšņa pārsniegumiem pakļauto iedzīvotāju skaits kopumā ir pieaudzis gan vakarā, gan naktī par attiecīgi 62 % un 41 %, tomēr lidaparātu trokšņa līmeņa izmaiņas šo skaitu ir mazinājušas par 10 % un 24 %.

2023. gada 11. novembrī spēkā stājās Ministru kabineta noteikumu Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” grozījumi, kas nosaka atšķirīgus trokšņa robežlielumus satiksmes

troksnim, Ldiena – 65 dBA, Lvakars – 60 dBA un Lnakts – 55 dBA. 2023. gadā apstiprinātajā TSK arī tika konstatēts, ka 2022. gadā neviens iedzīvotājs nedzīvoja teritorijā, kur lidaparātu trokšņa līmenis pārsniedz šādu trokšņa līmeni.

2024. gada 5. decembrī Rīgas lidostas valde apstiprināja Rīgas lidostas Rīcības plānu trokšņa samazināšanai 2024. - 2028. gadam. Rīcības plāns kopumā iekļauj 26 pasākumus, kas paredz:

- turpināt Rīgas lidostas uzsāktos operacionālos pasākumus, tai skaitā:
  - kontrolēt pārlidojumus pār apdzīvotām vietām;
  - kontrolēt manevrēšanas ceļu izmantošanu nakts laikā;
  - veicināt nepārtrauktu lidaparātu augstuma samazināšanu;
  - veicināt ielidošanas procedūru izmantošanu, kas nešķērso Olaines pilsētu un Rīgas valstspilsētas Rītabuļļu apkaimi.
- veikt jaunus pasākumus, tai skaitā:
  - kontrolēt “Airbus A220-300” specifiskā trokšņa novēršanas gaitu;
  - veicināt lidaparātu pacelšanos uz dienvidiem un ielidošanu no dienvidiem;
  - noteikt minimālās prasības lidaparātu augstuma uzņemšanai, kas neizmanto skrejceļa galu manevrēšanas ceļus.
- turpināt sāktos un ieviest jaunus informatīvos un izglītojošos pasākumus (piemēram, pilotu un gaisa satiksmes dispečeru apmācību par lidaparātu troksni, apkārtējo skolu skolēnu izglītošanu par lidaparātu lidojumiem un to troksni), turpināt dalību izpētes projektā.

Rīcības plānu sagatavoja lidosta, iesaistot Vides trokšņa pārvaldības darba grupu. Sagatavojot Rīcības plānu tika ņemti vērā iedzīvotāju priekšlikumi, kas izteikti Trokšņa stratēģiskās kartes prezentāciju vietējiem iedzīvotājiem laikā. Rīcības plānā tika izvērtēti līdzšinējie pasākumi, to efektivitāte. Ņemot vērā iepriekš minētās informācijas analīzi, tika izstrādāti Rīcības plāna pasākumi.

Lidostā lidaparātu trokšņa pārvaldības prasības ir noteiktas procesa aprakstā «Vides trokšņa pārvaldības nodrošināšana», nosakot mijiedarbību ar citiem procesiem un ieinteresētajām personām. Sadarbību ar ieinteresētajām personām regulē Rīgas lidostas Vides trokšņa pārvaldības darba grupas un Aviācijas nozares apakšgrupas nolikums, kurā ir noteiktas pušu, tai skaitā lidostas atbildība.

Lidosta, analizējot trokšņa monitoringa, radiolokācijas un lidojuma plāna datus, nodrošina visaptverošu informāciju par lidaparātu trokšņa situāciju un to ietekmējošajiem faktoriem. Rīcības plāns trokšņa samazināšanai ir instruments, kā ieviest trokšņa līmeņa samazinājumu vai situācijas nepasliktināšanos, kur tas ir iespējams.

Lidaparātu trokšņa situāciju, sevišķi teritorijās, kas atrodas tuvu Rīgas lidostai, galvenokārt nosaka tas, ar kādiem lidaparātiem un kādā diennakts laikā aviokompānijas izpilda lidojumus. Lidostai ir ierobežotas iespējas ietekmēt šos faktorus. Tomēr, lidaparātu flotes nomaiņa, kas ir notikusi pēdējos desmit gados, ir veicinājusi lidaparātu trokšņa ietekmes samazināšanos. Piemēram, 2024. gadā, salīdzinot ar 2016. gadu, tika apkalpots par 23 % lielāks pasažieru skaits un par 3 % lielāks kravu apjoms, bet trokšņa monitoringa stacijās fiksētais lidaparātu trokšņa līmenis $L_{dvn}$ ir samazinājies visās stacijās par 1,4 līdz 3,1 dBA.

## Trokšņa indekss trokšņa monitoringa stacijās

Trokšņa indeksu trokšņa monitoringa stacijās aprēķina, piemērojot Rīgas lidostas apstiprināto instrukciju. Indeksa aprēķināšanā ņem vērā izmērīto lidaparātu trokšņa līmeni. To normalizē pēc bāzes gada pārvadāto pasažieru skaita, apkalpotās kravas apjoma un citu lidojumu skaita. Bāzes gads trokšņa monitoringa stacijā TMS2B ir 2016. gads, TMS1 un TMS4 2012. gads. Indeksa metodoloģija būtiski palielina vakara un nakts lidojumu ietekmi. Viens vakara lidojums atbilst aptuveni trīs dienas lidojumiem, bet viens nakts lidojums atbilst desmit dienas lidojumiem.

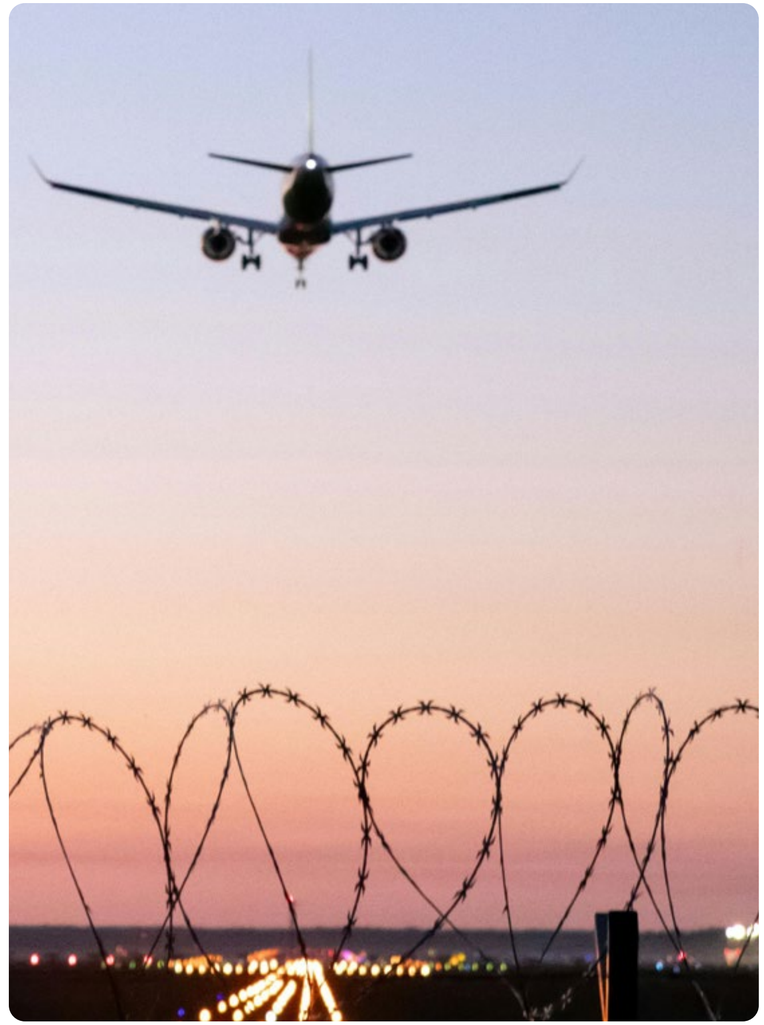
## Pārskats par trokšņa indeksu trokšņa monitoringa stacijās

| Stacija/ gads | Trokšņa indekss, dBA 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| TMS1 | 50,0 | 50,4 | 49,7 | 48,9 | 49,2 | 49,2 |
| TMS2B | 55,4 | 54,8 | 54,0 | 54,4 | 54,1 | 54,2 |
| TMS4[94] | 53,9 | 53,5 | 53,0 | 53,2 | 52,3 | 52,7 |
| Vidējā vērtība | 53,1 | 52,9 | 52,6 | 52,2 | 51,9 | 52,0 |

Trokšņa indeksa vidējā vērtība trokšņa monitoringa stacijās salīdzinājumā ar 2023. gadu ir palielinājusies par 0,1 dBA. Tas ir pirmais gads kopš indeksa izveidošanas, kad ir konstatēts indeksa pieaugums pret iepriekšējo gadu. Tomēr ir samazinājums pret 2016. gadu kopumā ir par 2,9 dBA, kas ir līdzvērtīgi darbības mēroga pieaugumam par 93 %, saglabājot nemainīgu trokšņa ietekmi.

Trokšņa indekss pret 2023. gadu nav mainījies TMS1, pieaudzis par 0,1 dBA TMS2B, par 0,4 dBA TMS4. Savukārt, salīdzinot pret 2019. gadu, samazinājums ir novērojams visās trokšņa monitoringa stacijās: TMS1 0,8 dBA, TMS2B 1,2 dBA un TMS4 1,2 dBA.

Visās stacijās laiks, kad lidaparāti veica lidojumus, 2024. gadā palielināja trokšņa indeksu attiecībā pret 2023. gadu. Savukārt attiecībā pret 2019. gadu TMS1 to nemainīja, bet TMS2B un TMS4 palielināja. Lidaparātu tipu struktūra attiecībā pret 2023. gadu TMS1 un TMS4 ir samazinājusi, bet TMS4 ir palielinājusi trokšņa indeksu. Attiecībā pret 2019. gadu lidaparātu tipu struktūras izmaiņas ir samazinājušas trokšņa indeksu. TMS1 un TMS4 lidojumu skaita izmaiņu un pārvadātā apjoma kopējā ietekme ir mazinājusi trokšņa indeksu, bet TMS2B to nav mainījusi attiecībā pret 2022. gadu. Savukārt attiecībā pret 2019. gadu TMS1 un TMS2B indekss ir mazināts, bet TMS4 palielināts.



94 2022. gada 23. augustā TMS4 tika pārvietots, uz citu vietu tajā pašā ēkā, lai mazinātu paliekošā trokšņa ietekmi un tādējādi nodrošinātu iespēju salīdzināt rezultātus, mērījumu rezultāti iepriekšējos gados ir samazināti par 1,1 dBA.

### Trokšņa monitoringa staciju trokšņa indeksa ietekmējošie faktori

| Parametrs | 2024. gads pret 2023. gadu | | | 2024. gads pret 2019. gadu | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | TMS1 | TMS2B | TMS4 | TMS1 | TMS2B | TMS4 |
| Diennakts daļas ietekme[95] | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,0 | 0,2 | 0,8 |
| Lidaparātu struktūras ietekme | -0,1 | -0,4 | 0,1 | -0,4 | -0,2 | -1,1 |
| Lidojumu skaita ietekme | 0,0 | -0,1 | 0,3 | -1,6 | -1,5 | -0,5 |
| Pārvadātā apjoma ietekme | -0,3 | 0,1 | -0,6 | 0,8 | 0,6 | 0,6 |
| Lidojumu skaita un pārvadātā apjoma summa | -0,3 | 0,0 | -0,3 | -0,8 | -0,9 | 0,1 |
| Lidaparātu skaļumu izmaiņas | 0,0 | 0,2 | 0,6 | 0,2 | -0,3 | -1,3 |
| Zināmo faktoru ietekme | -0,1 | 0,1 | 0,8 | -1,0 | -1,2 | -1,5 |
| Novērotās izmaiņas | 0,0 | 0,1 | 0,4 | -0,8 | -1,2 | -1,2 |

Vieni un tie paši lidaparāti ir palikuši skaļāki TMS2B un TMS4, ko veicina lidojumu aizpildījuma pieaugums, savukārt TMS1 lidaparātu skaļums nav mainījies.

95 Faktora ietekme decibelos uz trokšņa indeksu

## Lidaparātu trokšņa indekss

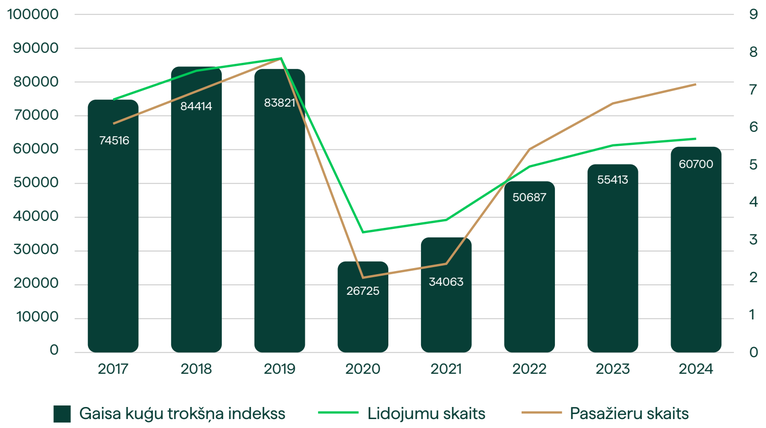
Lidaparātu trokšņa indeksu aprēķina atbilstoši trokšņa samazināšanas Rīcības plānā apstiprinātai metodikai. Retāk izmantotiem lidaparātiem izmanto lidaparāta tipa vidējo sertificēto trokšņa līmeni, bet lielākajai daļai (90 % no indeksa) tiek izmantota EASA vides portālā publicētā lidaparātu trokšņa sertifikātu datu bāze. 2017. gads ir indeksa bāzes gads, kad indeksa vērtība atbilst lidojumu skaitam.

### Pārskats par lidaparātu trokšņa indeksu

| Gads | Lidaparātu trokšņa indekss |
|---|---|
| 2017 | 74 516 |
| 2019 | 83 821 |
| 2020 | 26 725 |
| 2021 | 34 063 |
| 2022 | 50 687 |
| 2023 | 55 413 |
| 2024 | 60 700 |

Lidaparātu trokšņa indekss 2024. gadā bija 60 700, kas ir augstāks nekā 2023. gadā, tomēr ievērojami zemāks nekā 2019. gadā. Indeksa vērtība 2023. gadā ir par 34 % mazāka kā 2017. gadā, lai gan apkalpoto pasažieru skaits ir pieaudzis par 8 %.

**Lidaparātu trokšņa indeksa, lidojumu un pasažieru skaita attiecība**




Lidaparātu trokšņa indeksa pieaugums galvenokārt ir saistīts ar vakara un nakts lidojumu īpatsvara pieaugumu (+9,1 %), to paaugstināja arī lidojumu skaita pieaugums (+4,1 %), bet mazināja klusāku lidaparātu izmantošana (-3,5 %).

Lidosta Stratēģijā ir izvirzījusi mērķi 2027. gadam nodrošināt, ka lidaparātu trokšņa indeksa vērtība nepārsniedz 75 439 punktus. Rīgas lidostas 2024. gada rezultāts ir zemāks par 2027. gada mērķi. Turpmākajos gados ir paredzēts pasažieru skaita pieaugums, kas palielinās arī lidojumu skaitu un lidaparātu trokšņa indeksu, tomēr Rīgas lidosta ir ceļā uz 2027. gada mērķa sasniegšanu.

## Sūdzības par troksni

2024. gadā par lidaparātu troksni tika saņemtas astoņas atsauksmes, kas tika klasificētas par sūdzībām, divas no tām bija par "J" tipa lidojumiem, kas ietekmēja Jūrmalas valstspilsētu, viena par helikopteru lidojumu nakts laikā virs Mārupes, bet vēl piecas par lidaparātu trokšņa pieaugumu Ķekavas novadā. Ir ieviestas izmaiņas aeronavigācijas informācijas publikācijā, lai mazinātu Jūrmalas valstspilsētas pārlidojumu skaitu. LGS ir ieviesusi iekšēju procedūru, kas paredz nakts laikā neizmantot procedūrās paredzēto gaidīšanas punktu, kas atrodas virs Mārupes. Rīgas lidostai nav izdevies noskaidrot skaidru cēloni lielajam sūdzību skaitam, īsā laika posmā no Ķekavas novada iedzīvotājiem, kurās tika apgalvots, ka situācija ir būtiski pasliktinājusies. Iespējams to veicināja sabiedrības informēšana par Rīcības plānu trokšņa samazināšanai un militāro helihopteru lidojumu skaita straujš pieaugums.

## CDA īpatsvars

Rīgas lidosta CDA (lidaparāti, kas veic ielidošanu, nepārtraukti samazinot augstumu, *Continious descent approach*) īpatsvaru aprēķina atbilstoši Rīcības plānā trokšņa samazināšanai apstiprinātai metodikai. 2024. gadā 90 % (2023. gadā 88 %) ielidojošo reisu notika saskaņā ar Rīgas lidostas CDA kritērijiem. Lidostas izmantotais kritērijs ir lidaparāts, kas lido mazākā augstumā nekā 10 km ar gradientu, kas mazāks par 1 % zem 10 000 pēdām (aptuveni 3 000 m).

2024. gadā tāpat kā 2023. gadā pasažieru pārvadātāji "Ryanair", "Finnair", "airBaltic", "Norwegian Air Sweden AOC" un "Transavia" ir uzrādījuši labu rādītāju: vairāk nekā 90 % lidaparātu ir ielidojuši, nepārtraukti samazinot augstumu. "airBaltic" rādītāju būtiski samazina nomāto gaisa kuģu vājais CDA sniegums: tikai 73 % lidaparātu lidojumu atbilda CDA kritērijiem. Vienlaikus 93 % "airBaltic" "Airbus A220-300" lidojumi atbilda CDA kritērijiem. Kravu pārvadātāji ir uzrādījuši vājāku sniegumu. "FedEx" bija ar augstāko īpatsvaru (84 %), pārspējot iepriekšējā gada labākā rezultāta uzrādītāju "European Air Transportar" par vienu procentpunktu. Biznesa aviācijas lidaparāti un pārvadātāji, kas ir veikuši mazāk par 80 lidojumiem, ir ar būtiski zemāku rādītāju, zem 70 %.

# 08
# Iesaiste vietējā kopienā un atbalsts sabiedrībai



# Iesaiste vietējā kopienā un atbalsts sabiedrībai

3-3, RIX3

Lidostas darbība, apkalpojot lidaparātus, var negatīvi ietekmēt apkaimes iedzīvotāju labsajūtu un veselību lidaparātu radītā trokšņa dēļ, kas rodas tiem paceļoties un nolaižoties. Šī ietekme rodas vērtības ķēdē un ir saistīta ar lidsabiedrību pakapājumiem. Apzinoties šo ietekmi, Rīgas lidosta strādā pie tās pārvaldības un organizē arī citas iniciatīvas apkaimes iedzīvotājiem un sabiedrībai, kas sniedz pozitīvu ietekmi. Vides trokšņa ietekme ir saistīta ar tiesībām uz drošību un veselību, ko aizsargā ANO Vispārējo cilvēktiesību deklarācija.

Lai mazinātu trokšņa ietekmi uz apkaimes iedzīvotājiem, Rīgas lidosta ir izstrādājusi Rīcības plānu vides trokšņa samazināšanai un pastāvīgi monitorē vides troksni (par šiem un citiem pasākumiem vides trokšņa pārvaldībai lasīt sadaļā "Troksnis") un vides trokšņa pārvaldībā sadarbojas ar ieinteresētajām personām – par Vides trokšņa pārvaldības darba grupu lasīt sadaļā "Ekonomikas, vides un sociālo lietu komitejas", savukārt par sabiedrības iesaisti Rīcības plāna trokšņa mazināšanai izstrādē lasīt sadaļā "Rīcībpolitiku ilgtspējas aspektu pārvaldībai pārskats".

KSA ir uzņēmumu brīvprātīgas aktivitātes sabiedrības labklājības un apkārtējās vides uzlabošanai sadarbībā ar ieinteresētajām pusēm. Lai atbalstītu korporatīvās sociālās atbildības labo praksi, lidosta savas KSA aktivitātes īsteno vairākos virzienos un veido atbilstoši KSA vadlīnijās noteiktiem principiem un kritērijiem.

Lai noteiktu Rīgas lidostas KSA prioritātes un taktiskā līmeņa aktivitātes, kā arī lai nodrošinātu līdzsvarotu organizācijas attīstību ilgtermiņā, 2016. gadā tika izstrādātas uzņēmuma KSA vadlīnijas. Apzinoties Rīgas lidostas vietu un lomu Latvijas kopējā attīstībā un atbildības dimensijas, uzņēmums ir definējis šādas KSA un sabiedrības investīciju politikas jeb atbalsta jomas:

- vietējās kopienas labklājība;
- vides aizsardzība;
- cilvēkresursu attīstība;
- uzņēmējdarbības un tūrisma attīstība Latvijā.

Minētās atbalsta jomas izvēlētas, ņemot vērā lidostas vērtības ķēdes ietekmi uz vietējās kopienas labklājību un apkārtējo vidi, kā arī balstoties uz lidostas stratēģiskajiem mērķiem, kas cita starpā paredz uzņēmējdarbības veicināšanu Latvijā un aviācijas nozares attīstību, noturot un piesaistot augstas raudzes speciālistus, nodrošinot izaugsmes iespējas un panākumus veicinošu darba vidi.

Saskaņā ar lidostas KSA vadlīnijām atbalsta subjekti var būt organizācijas un iestādes, kuru darbība vai īstenotie projekti atbilst uzņēmuma sabiedrības investīciju politikā definētajām prioritārajām atbalsta jomām, savukārt netiek atbalstītas reliģiskās organizācijas un ar politiskajiem procesiem saistītas personas un organizācijas.

Sabiedrības atbalsta projektus Rīgas lidosta īsteno kā brīvprātīgo darbu un finansiālu atbalstu, nodrošinot šī procesa pārredzamību.

Lai pieteiktos atbalstam, pretendentam ir jāaizpilda veidlapa lidostas mājaslapā[98] un jānosūta tā uz e-pasta adresi pr@riga-airport.com. Visus saņemtos pieteikumus, kas atbilst lidostas sabiedrības investīciju politikā definētajām prioritārajām atbalsta jomām un kritērijiem, reizi pusgadā izvērtē Ilgtspējas komiteja. 2024. gadā KSA vadlīnijās noteiktajā kārtībā netika

saņemts neviens projekta pieteikums.

Informāciju par uzņēmuma sniegto finansiālo atbalstu publicē Rīgas lidostas mājaslapas sadaļā "Ziedojumi un dāvinājumi"[99].

KSA īstenošanu koordinē Rīgas lidostas Komunikācijas vienība, e-pasts: pr@riga-airport.com.

Lidosta veido arī citas sadarbības, sniedzot atbalstu labdarības organizācijām un organizējot kopīgas aktivitātes, sk. Sadaļā "Ziedojumu stendi" un "Atjaunotās un aizsargātās dzīvotnes". Īstenojot KSA prioritāti "Cilvēkresursu attīstība", Rīgas lidosta aktīvi iesaistās dažādos izglītības projektos. Projekta "Skola ienāk dzīvē, dzīve ienāk skolā" ietvaros lidlaukā organizētas sešas bioloģijas mācību stundas Mārupes ģimnāzijas un pamatskolas skolēniem. Par šīm un citām izglītības jomas aktivitātēm saņemts Mārupes novada apbalvojums "Novada ieguldījums izglītībā".

Kopumā 2024. gadā lidostas darbinieki ziedojuši 24 brīvprātīgā darba stundas sabiedrības atbalsta projektiem.

Lidosta ir ilggadējs aktīvs organizācijas "Junior Achievement Latvia" rīkotās "Ēnu dienas" dalībnieks. 2024. gada "Ēnu dienā" lidosta bērniem un jauniešiem piedāvāja 21 vakanci 20 dažādiem lidostas amatiem. Lidostas profesijas šajā dienā iepazina 49 "ēnotāji".

Lai novērtētu īstenoto pasākumu efektivitāti un ietekmi uz apkaimes iedzīvotājiem, Rīgas lidosta veic vietējās kopienas aptauju. Pēdējā aptauja notika 2022. gadā. Raksturojot pozitīvos aspektus un to, kādus labumus Rīgas lidosta dod Mārupes novadam, gandrīz ½ respondentu (48 %) min to, ka lidosta atrodas tuvu un tajā var ātri un ērti nokļūt. Gandrīz ⅓ respondentu (31 %) min to, ka lidosta maksā nodokļus valstij un pašvaldībai, sniedz pašvaldībai finansiālu labumu un attīsta uzņēmējdarbību. 15 % respondentu ir norādījuši, ka dzīvošana tuvu lidostai sagādā neērtības, no kurām lielākā ir pārāk liels troksnis dažādās diennakts stundās (79 % no 15 %).

Lielākā daļa aptaujāto Mārupes iedzīvotāju (77 %) uzskata, ka Rīgas lidostai būtu jāatbalsta un jāsadarbojas ar vietējo kopienu, t.i., ar Mārupes novada iedzīvotājiem.

Raksturojot iespējamus Rīgas lidostas nodrošinātus atbalsta pasākumus, kā pats noderīgākais atbalsta pasākums Mārupes novadam un tā iedzīvotājiem tiek minēts atbalsts Mārupes izglītības iestādēm (to minējuši 32 % respondentu). Diezgan noderīgs pasākums respondentu vērtējumā ir arī jaunuzņēmumu un uzņēmējdarbības sekmēšana novadā (minējuši 29 % respondentu). 20 % respondentu kā noderīgāko atbalsta pasākumu minējuši atbalsta pasākumus sociāli mazaizsargātām grupām, bet 9 % – atbalstu kultūras pasākumiem Mārupē. Šādu aptauju Rīgas lidosta veic reizi divos gados, tomēr, ņemot vērā to, ka 2024. gadā tika izstrādāts Rīcības plāns trokšņa samazināšanai, lai novērtētu tā efektivitāti, vietējās kopienas aptauja notiks gadu vēlāk – 2025. gadā.

Efektivitātes novērtēšanai kvantitatīvie mērķi vietējās kopienas aptaujā netiek izvirzīti, tomēr, salīdzinot aptaujas rezultātus pa periodiem, Rīgas lidosta sagaida pozitīvu dinamiku. Ja rezultāti pazeminās, tad atbilstoši aptaujas secinājumiem, Rīgas lidosta izvērtē savas iespējas un to robežās strādā pie uzlabojumiem vides trokšņa pārvaldībā un KSA jautājumos.

Informācija par trokšņa pārvaldībai izvirzītajiem mērķiem un mērķrādītājiem, kā arī to efektivitātes novērtējums pieejams sadaļā "Troksnis".

Vērtējot lidostas sniegumu KSA vadlīniju īstenošanā, secināms, ka, lai gan minētās vadlīnijas pietiekami precīzi atspoguļo uzņēmuma sabiedrības atbalsta principus un prioritātes, tomēr tās būtu nepieciešams aktualizēt, tostarp pilnveidojot un padarot ērtāku projektu iesniegšanas mehānismu, kā arī nosakot sasniedzamos mērķus. 2024. gadā uzsākts darbs pie vadlīniju aktualizēšanas.

Vietējās kopienas pārstāvji informāciju par sociālajiem un vides jautājumiem saņem caur Rīgas lidostas mājaslapu, piemēram, vides un trokšņa jautājumos, kā arī tieši komunicējot, piedaloties kopīgās izglītības aktivitātēs skolēniem, vai tiekoties par iedzīvotājiem svarīgiem jautājumiem, plašāk nodaļā "Atbalsts sabiedrībai", "Troksnis" un "Vides trokšņa pārvaldības darba grupa". 2024. gadā konsultāciju formā vietējās kopienas pārstāvji tiks iesaistīti jaunā Rīcības plāna trokšņa samazināšanai izstrādē.

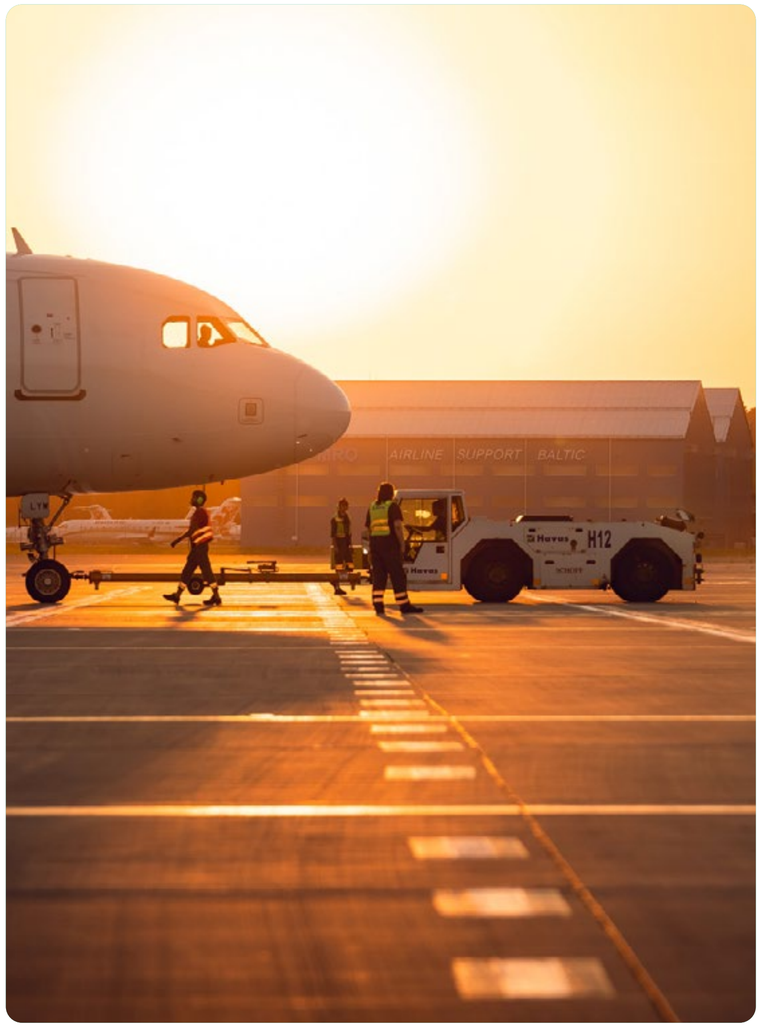
# Darbības, kurās tiek iesaistīta vietējā kopiena, ietekmes novērtējumi un attīstības programmas

413-1

Rīgas lidosta atrodas vienā ģeogrāfiskajā apgabalā – Mārupes novadā un ir īstenojusi šādas darbības vietējās kopienas iesaistei. Attiecīgi Rīgas lidostas darbību procentuālais daudzums ar ieviestām vietējās kopienas iesaistes, ietekmes novērtējuma un/vai attīstības programmām ir 100 %.

**Pārskats pār darbībām vietējās kopienas iesaistē**

| Darbība | Skaidrojums |
|---|---|
| Sociālās ietekmes novērtējumi | Rīgas lidosta reizi divos gados veic vietējās kopienas aptauju, lai novērtētu Rīgas lidostas saimnieciskās darbības ietekmi uz vietējo kopienu un sniegto atbalsta pasākumu efektivitāti. Plašāk lasīt sadaļā "Iesaiste vietējā kopienā un atbalsts sabiedrībai". |
| Vides ietekmes novērtējumi un nepārtraukts monitorings | Attīstības projektiem Rīgas lidosta normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā veic ietekmes uz vidi novērtējumu. Rīgas lidosta pastāvīgi veic vides trokšņa monitoringu, plašāk lasīt sadaļā "Troksnis". |
| Sabiedrības informēšana par vides un sociālās ietekmes novērtējumu rezultātiem | Sabiedrība par vides un sociālās ietekmes novērtējumu rezultātiem tiek informēta caur Rīgas lidostas mājaslapu, Nefinanšu paziņojumu, kas pieejams mājaslapā, sabiedrības informēšanas pasākumos (2024. gadā organizētas trīs klātienes informēšanas pasākumi par Rīcības plānu trokšņa samazināšanai; 2023. gadā organizētas divas sanāksmes par Trokšņa stratēģiskās kartes rezultātiem) un novērtējumu rezultāti tiek prezentēti Vides trokšņa pārvaldības darba grupā. |
| Vietējās kopienas attīstības programmas, balstoties uz tās vajadzībām | Lidostas un vietējās kopienas sadarbības ietvars ir noteikts 2022. gada 5. septembrī noslēgtajā sadarbības memorandā ar Mārupes novadu. Memorands paredz lidostas un pašvaldības sadarbības projektus, lai atbalstītu novada bērnus un jauniešus, personas ar invaliditāti un seniorus, tai skaitā ar lidostas darbinieku brīvprātīgo darbu. Tāpat memorands paredz atbalstīt Mārupes pašvaldības organizētos pasākumus kultūras, sporta, izglītības, tūrisma un sociālajā jomā. Atbalsta jomas un prioritātes izvēlētas, sadarbībā ar novada speciālistiem izvērtējot iedzīvotāju vēlmes un vajadzības. |




| Darbība | Skaidrojums |
|---|---|
| Ieinteresēto personu iesaistes plāni, balstoties uz ieinteresēto pušu kartēšanu | Ieinteresēto personu iesaiste tiek integrēta citos plānos. Rīgas lidosta 2024. gadā apstiprināja leinteresēto personu iesaistes plānu $CO_2$ emisiju mazināšanā komunikācijas aktivitāšu plānošanai un nodrošināšanai ar visām tām ieinteresētajām personām, kas Rīgas lidostā rada 3. tvēruma emisijas. Plāna izstrādē ieinteresētas personas tika kartētas, lai noteiktu to iesaistes pakāpi plāna īstenošanā. Plašāk lasīt sadaļā "SEG emisijas un to intensitāte".<br>Tāpat 2024. gadā lidosta sadarbībā ar konsultāciju uzņēmumu "Infrata" izstrādāja leinteresēto personu iesaistes plānu lidostas pasažieru termināļa paplašinājuma projektam. Atbilstoši Latvijas likumdošanai un Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības bankas Vides un sociālajai politikai leinteresēto personu iesaistes plāns ir sagatavots ar mērķi uzturēt pozitīvas attiecības ar ieinteresētajām pusēm projekta dzīves cikla laikā, aptverot projekta būvniecības un ekspluatācijas posmus. Plāna izstrādes ietvaros tika identificētas ieinteresētās personas, kuras potenciāli var tikt ietekmētas no projekta vai kurām var būt interese par projektu, ietverot iekšējās ieinteresētās personas, piemēram, darbiniekus un vadību, kā arī ārējās ieinteresētās puses, piemēram, pasažierus, klientus, piegādātājus, regulējošās iestādes, nevalstiskās organizācijas, vietējo kopienu u.c. Plānā ir izklāstītas projekta ieinteresēto personu iesaistes prasības, aprakstītas iesaistes aktivitātes, izstrādāta ieinteresēto pušu iesaistes programma, iekšējie un ārējie sūdzību mehānismi, kā arī noteiktas uzraudzības un ziņošanas prasības.<br>Rīcības plāns trokšņa samazināšanai paredz gan ieinteresēto pušu izglītošanu par trokšņa jautājumiem (gaisa satiksmes dispečeri, aviokompāniju piloti, apkārtnes skolu jaunieši), gan pasākumus, ko veic ieinteresētās puses, piemēram, aviokompānija testa režīmā veic lidojumus ar atšķirīgām procedūrām. |
| Vietējās kopienas konsultāciju komitejas un procesi, kas ietver neaizsargātas grupas | Rīgas lidosta ir pārstāvēta Mārupes novada Uzņēmējdarbības konsultatīvā padomē. Rīgas lidosta organizē un vada Vides trokšņa pārvaldības darba grupu, kurā pārstāvēta Mārupes dome, Rīgas un Jūrmalas valstspilsēta, kas pārstāv visu pašvaldības iedzīvotāju (un iedzīvotāju grupu) intereses. |
| Darba drošības un veselības komitejas un citas darbinieku pārstāvības struktūras, lai risinātu ietekmes jautājumus | Apraksts pieejams sadaļā "Darbinieku līdzdalība darba aizsardzībā". |
| Vietējās kopienas sūdzību izskatīšanas procedūras | Vietējās kopienas iedzīvotāji tieši tādā pašā kārtībā kā ikviens var iesniegt atsauksmi par Rīgas lidostu (tai skaitā sūdzību). Atsauksmes iesniegšanas mehānisms ir aprakstīts sadaļā "Negatīvās ietekmes novēršanas process" un pārskats pieejams sadaļā "Sūdzības par troksni". |

## Atbalsts vietējai kopienai

Apzinoties savas atbildības dimensijas, uzņēmuma ietekmi uz apkaimes iedzīvotāju dzīves kvalitāti, Rīgas lidosta kā vienu no KSA prioritātēm ir definējusi vietējās kopienas labklājību. Apzinot savas ietekmes areālu un ņemot vērā plānotos attīstības projektus, par vietējo kopienu lidosta pašlaik atzīst Mārupes novadu, kurā atrodas lidostas infrastruktūra un kā iedzīvotājus lidostas un aviokompāniju darbība ietekmē visvairāk. Tomēr nākotnē, lidostas darbībai paplašinoties un īstenojot jaunus attīstības projektus, piemēram, lidostas pilsētas "RIX Airport City" izveidi, lidostas ietekme var paplašināties un būtiskāk skart arī Jūrmalas un Rīgas iedzīvotājus.

Īstenojot dažādus infrastruktūras projektus, nodrošinot, kā arī paplašinot pakalpojumu klāstu, ieguvums ir ne vien Rīgas lidostas pasažieriem, bet arī plašākai sabiedrībai. Piemēram, ikvienam ir iespēja izmantot lidostas stāvvietās publiski pieejamās elektroauto uzlādes vietas, izmantot kopā braukšanas pakalpojumu, kā arī termināļa publiskajā daļā pieejamos pakalpojumus.

2024. gadā Rīgas lidosta turpināja sadarbību ar SIA "Rīgas Satiksme", lai izvērtētu sabiedriskā transporta maršruta izmaiņas, aptverot lielāku teritoriju un padarītu sabiedriskā transporta izmantošanas iespējas pasažieriem un lidostas viesiem pieejamākas. Pārskata gada pirmajā ceturksnī veikta Rīgas lidostas teritorijā strādājošo aptauja par pieprasījumu veidot sabiedriskā transporta savienojumu ar Mārupi no darbinieku viedokļa. Par aptaujas rezultātiem lidosta informēja Mārupes domi, Rīgas domi un RP SIA «Rīgas satiksme», lūdzot izvērtēt iespējas sabiedriskā transporta maršrutu tīkla paplašināšanai. Mārupes un Rīgas domes veic savstarpējas pārrunas un aprēķinus sabiedriskā transporta maršruta tīkla paplašināšanai. 2025. gadā notika testa brauciens, pagarinot autobusa 7. maršrutu no Rīgas lidostas uz Mārupi. Pēc testa brauciena izvērtēšanas iesaistītās puses pieņems lēmumu.

Saskaņā ar memoranda īstenošanas pasākumu plānu 2024. gadam Rīgas lidosta sniedza atbalstu Starptautisko senioru dienas pasākuma organizēšanā, kā arī nodrošināja bezmaksas ekskursijas Mārupes novada izglītības iestāžu skolēniem. Tāpat lidosta nodrošināja suvenīrus un citas balvas Mārupes novada bērnu un jauniešu sporta un brīvā laika pasākumiem.

Ilgtspējas stratēģijā 2024. gadā bija paredzēta aktivitāte izskatīt iespēju ieviest sociālās uzņēmējdarbības fondu ar mērķi piešķirt finansējumu vietējām organizācijām tādu projektu īstenošanai, kas uzlabos vietējās kopienas dzīves kvalitāti, veicinās izglītību un ieviesīs inovācijas. Pārskata gadā notika Rīgas lidostas konsultācijas ar Latvijas Sociālās uzņēmējdarbības asociāciju. Konsultāciju rezultātā secināts, ka šāda īpaša fonda izveide nav lietderīga.

## Sadarbība ar studentiem

Lai meklētu inovatīvus risinājumus, vienlaikus atbalstot studentus mācību procesā, un veicinātu zinātnes un uzņēmējdarbības sinerģiju, 2024. gadā Rīgas lidosta:

- turpināja darbību "Erasmus Mundus" maģistra studiju programmā "Pakalpojumu dizaina stratēģijas un inovācijas";
- piedalījās ERASMUS+ mobilitātes projektā, organizējot mācību vizīti 11 izglītojamiem no Čehijas, kuri apgūst glābēja profesiju, dodot iespēju iepazīties ar glābšanas darbu procesiem lidostā;
- pastāvīgi sadarbojas ar izglītības iestādēm un izglītojamajiem, sniedzot atbalstu karjeras izvēlē, piedāvājot un nodrošinot mācību prakses un iespējas izstrādāt mācību noslēguma darbus, vairāk lasīt sadaļā "Karjeras pasākumi un prakses iespējas".

## Atrasto mantu nodošana labdarībai

Kopš 2018. gada lidostas pasažieru terminālī atrastās mantas, kam mēneša laikā nav pieteicies īpašnieks, Rīgas lidosta nodod labdarībai. 2024. gadā bez uzraudzības atstāto mantu nodošanu ir noslēgts līgums ar nodibinājumu "OTRĀ ELPA Charity", kas uztur labdarības veikalus "Otrā elpa".

Nodibinājums mantas var izmantot tikai tādiem mērķiem, kas sniedz nozīmīgu labumu sabiedrībai vai kādai tās daļai, it sevišķi,

ja tā vērsta uz labdarību, cilvēktiesību un indivīda tiesību aizsardzību, pilsoniskas sabiedrības attīstību, izglītības, zinātnes, kultūras un veselības veicināšanu un slimību profilaksi, sporta, tajā skaitā augstu sasniegumu sporta, atbalstīšanu, vides aizsardzību, palīdzības sniegšanu katastrofu gadījumos un ārkārtas situācijās, sabiedrības, it īpaši trūcīgo un sociāli mazaizsargāto personu grupu sociālās labklājības celšanu – bez peļņas gūšanas nolūka.

Arī citas labdarības organizācijas var pieteikties lidostā atrasto mantu saņemšanai. Saskaņā ar Rīgas lidostas noteikumiem organizācijai ir jābūt sabiedriskā labuma statusam.

## Ziedošana un dāvināšana

Ziedošanas (dāvināšanas) un labdarības principi ir Rīgas lidostas KSA un sabiedrības investīciju politikas sastāvdaļa. Labdarība var izpausties kā bezatlīdzības palīdzība dažādās sabiedriskajās aktivitātēs saskaņā ar spēkā esošajiem Latvijas normatīvajiem aktiem, par ko noslēdz ziedojuma (dāvinājuma) līgumu.

Saskaņā ar spēkā esošajiem Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem un pieejamajiem finanšu resursiem visus saņemtos pieteikumus, kas atbilst uzņēmuma definētajām atbalsta jomām, reizi pusgadā izvērtē Ilgtspējas komisija. Par atbalstītajiem projektiem Rīgas lidosta personīgi informē atbalsta saņēmējus.

Pārskats par Rīgas lidostas veiktajiem ziedojumiem un dāvinājumiem ir pieejams uzņēmuma mājaslapā[96]. 2024. gadā Rīgas lidosta nav veikusi ziedojumus un dāvinājumus.

## Ziedojumu stendi

Rīgas lidostas pasažieru termināļa reģistrācijas sektorā, kā arī B un C sektorā, kas atrodas pasažieru zonā aiz drošības kontroles, līdz 2024. gada novembrim atradās atrodas Rīgas lidostas izveidotie un uzturētie ziedojumu stendi. Uz tiesībām tajos izvietot savu ziedojumu kastīti varēja pretendēt jebkura labdarības organizācija, kuras darbības virzieni atbilst Rīgas lidostas KSA atbalsta jomām. Organizāciju rotācija stendos notika divas reizes gadā.

2024. gadā tiesības izvietot ziedojumu kastīti Rīgas lidostas ziedojumu stendos bija 20 organizācijām. Informācija par 2024. gadā saziedotajiem līdzekļiem uz nefinanšu paziņojuma sagatavošanas brīdi nav apkopota, bet pārskats par ziedojumu stendos iegūto līdzekļu izlietojumu ir pieejams Rīgas lidostas mājaslapā[97].

Lai pilnveidotu ziedošanas iespējas un mazinātu birokrātisko slogu, 2024. gadā Rīgas lidosta turpināja sarunas ar labdarības organizāciju “Ziedot.lv” par digitālā ziedojumu stenda izvietošanu. 2024. gada novembrī tika demontēti novecojušie ziedojumu stendi un  projekts tiks turpināts 2025. gadā.



96 Informācija pieejama latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/ziedojumi-un-davinajumi
97 Informācija pieejama latviešu valodā https://www.riga-airport.com/lv/ziedojumu-stendi

# Atbalsts ilgtspējas skaidrošanai un veicināšanai

3-3

Rīgas lidosta ar savām darbībām un piemēru var veicināt sabiedrības apziņu par ilgtspējīgu dzīvesveidu. Tā ir potenciāla pozitīva ietekme, kas rodas pašu darbībās.

Sabiedrības, tai skaitā dažādu ieinteresēto personu izglītošanas aktivitātes ir noteiktas Ilgtspējas stratēģijā, Komunikācijas stratēģijā, Ieinteresēto personu iesaistes plānā emisiju mazināšanai, Atkritumu apsaimniekošanas plānā, VEP un struktūrvienību darbības plānos. Saskaņā ar šajos dokumentos noteikto, Rīgas lidosta pārskata gadā īstenoja vairākus pasākumus ilgtspējas veicināšanai dažādām ieinteresēto personu grupām, piemēram:

- darbseminārs ieinteresētajām personām par $CO_{2e}$ emisiju mazināšanu (plašāk lasīt nodaļā “SEG emisijas un to intensitāte”);
- atkritumu monitorings terminmāļa sagatavošanās zonā, kura ietvaros pasažieri tiek izglītoti par pareizu atkritumu šķirošanu;
- izglītošanas kampaņas pasažieriem bioloģiskās daudzveidības jautājumos (plašāk lasīt nodaļā “Ietekme uz bioloģisko daudzveidību”);
- sadarbībā ar Biznesa ilgtspējas padomi organizēts seminārs sadarbības partneriem un citiem interesentiem par cilvēktiesību ievērošanu uzņēmumu vērtības ķēdē, tāpat Rīgas lidosta ar saviem piemēriem ilgtspējas jomā dalās Biznesa ilgtspējas padomes ceļvežos;
- lai informētu plašāku sabiedrību par to, kādas izvēles videi draudzīgākai ceļošanai var veikt ikviens pasažieris mājās, lidostā un ceļojuma galamērķī, Rīgas lidosta 2024. gadā īstenoja informatīvās aktivitātes sociālajos tīklos, atgādinot par iespēju lidostā uzpildīt ūdeni, kā arī citiem videi draudzīgiem ceļošanas paradumiem. Rīgas lidostas interneta vietnē sadaļā “Ilgtspējīga ceļošana” sniegti padomi un ieteikumi, kā ceļot videi draudzīgāk.

Ilgtspējas skaidrošanai un veicināšanai nav izvirzīts atsevišķs mērķis, jo ilgtspējas jautājumu skaidrošana un informēšana par tiem ir atbalsta funkcija, lai Rīgas lidosta sasniegtu citus izvirzītos mērķus, piemēram, atkritumu pārvaldības jomā, SEG emisiju mazināšanā un reputācijas novērtējumā.

Lai novērtētu kā Rīgas lidostas pasažieri izmanto terminālī pieejamās iespējas šķirot atkritumus un ziedot depozīta iepakojumu un kādas tendences ir vērojamas divu gadu laikā, 2024. gadā Rīgas lidosta ar DAP eksperta atbalstu veica atkritumu monitoringu sagatavošanās zonā pirms drošības kontroles. Tika secināts, ka pēc atkritumu monitoringa 2022. gadā uzstādītā izlietne šķidruma izliešanai tiek aktīvi izmantota – pasažieri lieto vairākkārt uzpildāmās ūdens pudeles un izmanto Rīgas lidostā pieejamos brīvkrānus, tomēr atkritumu šķirošanai veicināšanā nepieciešami uzlabojumi, tāpat kā depozīta ziedošanas stenda izmantošanā – ziedošanai pieejamais depozīts lielākoties tiek izmests pie atkritumiem. Balstoties uz Rīgas lidostas un DAP eksperta izdarītajiem secinājumiem ir sagatavoti priekšlikumi atkrituma tvertņu pārmarķēšanai un sagatavošanās zonas pilnveidei, pie kā darbi norisināsies 2025. gadā.

Ieinteresētās personas par Rīgas lidostas ilgtspējas praksi tiek informēti caur mājaslapu, sociālajiem tīkliem, pieredzes apmaiņas pasākumiem un publiskiem semināriem. Pasažieri tiek informēti, gan caur sadaļu mājaslapā, gan arī terminālī esošajām iespējām – video monitoriem, paziņojumiem telpās (piemēram, par ūdens taupīšanu terminālā labierīcībās), kā arī informatīvajām zonām, kuru sienas dizains veltīts ilgtspējas jautājumu skaidrošanai.



09

# Nefinanšu paziņojuma pielikumi



# GRI indikatoru tabula

| | |
|---|---|
| Lietošanas paziņojums | VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga", 01.01.2024.–31.12.2024. |
| Izmantotais GRI 1 | GRI 1: Foundation 2021 |
| Piemērojamie GRI sektora standarti | n/a |

| Gri standarta nosaukums / cits avots | Indikators | Atrašanās vieta | Izņēmumi | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Izņēmuma indikators | Iemesls | Skaidrojums |
| **Vispārīgo standartu informācija** | | | | | |
| GRI 2: Vispārīgā informācija 2021 | 2-1 Organizatoriskā informācija | 3. un 8. lpp. | | | |
| | 2-2 Organizācijas ilgtspējas ziņojumā iekļautās vienības | 3. lpp. | | | |
| | 2-3 Pārskata periods, biežums un kontaktinformācija | 3. lpp. | | | |
| | 2-4 Iepriekšējos pārskatos sniegtās informācijas korekcijas | 3. lpp. | | | |
| | 2-5 Neatkarīga revidenta atlase | 3. lpp. | | | |
| | 2-6 Darbības, vērtību ķēde un citas biznesa attiecības | 8. un 14. lpp. | | | |
| | 2-7 Darbinieki | 133. lpp. | (b) (iii) | Neattiecas | Rīgas lidostā nav šāds nodarbinātības veids |
| | 2-8 Darbuzņēmēji | 137. lpp. | | | |
| | 2-9 Pārvaldības struktūra un sastāvs | 36., 42. un 26. lpp. | | | |
| | 2-10 Augstākās pārvaldes institūcijas izvirzīšana un atlase | 50. lpp. | | | |
| | 2-11 Augstākās pārvaldes institūcijas priekšsēdētājs | 46. lpp. | | | |
| | 2-12 Augstākās pārvaldības struktūras loma pārvaldības ietekmes pārraudzībā | 53. lpp. | | | |

| Gri standarta nosaukums / cits avots | Indikators | Atrašanās vieta | Izņēmumi | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Izņēmuma indikators | Iemesls | Skaidrojums |
| GRI 2: Vispārīgā informācija 2021 | 2-13 Atbildības deleģēšana par ietekmes pārvaldību | 53. un 57. lpp. | | | |
| | 2-14 Augstākās pārvaldības struktūras loma ilgtspējas ziņošanā | 57. lpp. | | | |
| | 2-15 Interešu konflikts | 70. lpp. | (b) | Konfidencialitātes ierobežojumi | Saskaņā ar to, ka Interešu konfliktu reģistrā iekļautā informācija ir ierobežotas pieejamības, tā nav publiskojama. |
| | 2-16 Komunikācija kritiskos jautājumos | 74. lpp. | | | |
| | 2-17 Augstākās pārvaldes institūcijas kolektīvās zināšanas | 46. lpp. | | | |
| | 2-18 Augstākās pārvaldes institūcijas darbības izvērtējums | 46. lpp. | | | |
| | 2-19 Atalgojuma politika | 51. lpp. | | | |
| | 2-20 Atalgojuma noteikšanas process | 51. lpp. | | | |
| | 2-21 Gada kopējās atlīdzības koeficients | 51. lpp. | (a), (b) | Konfidencialitātes ierobežojumi | Saskaņā ar komercnoslēpuma sarakstu, informācija par amatalgu apmēriem nav publiskojama |
| | 2-22 Augstākā līmeņa lēmējpersonas ziņojums par ilgtspējīgas attīstības stratēģiju | 5. lpp. | | | |
| | 2-23 Politikas | 59., 76. lpp. | | | |
| | 2-24 Politiku īstenošana organizācijā | 59., 76. lpp. | | | |
| | 2-25 Negatīvās ietekmes novēršanas process | 82. lpp. | | | |
| | 2-26 Mehānismi, lai meklētu padomu un izteiktu bažas | 74. lpp. | | | |
| | 2-27 Atbilstība likumiem un noteikumiem | 76. lpp. | | | |
| | 2-28 Dalība organizācijās | 83. lpp. | | | |
| | 2-29 Pieeja ietekmes pušu iesaistei | 20. lpp. | | | |
| | 2-30 Darba koplīgums | 139. lpp. | | | |

| Ilgtspējas aspekts | Gri standarts/ cits avots | Indikators | Atrašanās vieta | Izņēmumi | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Izņēmuma indikators | Iemesls | Skaidrojums |
| **Būtiskie temati** | | | | | | |
| | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-1 Būtiskāko ilgtspējas un atbildības aspektu noteikšanas process | 24. lpp. | | | |
| | | 3-2 Būtiskākie ilgtspējas un atbildības aspekti | 24. lpp. | | | |
| | | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 24. un 26. lpp. | | | |
| **Vides aspekti** | | | | | | |
| Pielāgošanās klimata pārmaiņām (zaļā transformācija) | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 101. lpp. | | | |
| | GRI 201: Ekonomiskais sniegums 2016 | 201-2 Ar klimata pārmaiņām saistītie finanšu riski un iespējas | 103. lpp. | | | |
| Ietekme uz klimatu un energoefektivitāte | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 99. lpp. | | | |
| | GRI 203: Ekonomiskais sniegums 2016 | 203-1 Investīcijas infrastruktūrā un pakalpojumos | 31. lpp. | | | |
| | GRI 302: Enerģija 2016 | 302-1 Enerģijas patēriņš organizācijā | 112. lpp. | | | |
| | | 302-3 Enerģijas intensitāte | 114. lpp. | | | |
| | | 302-4 Enerģijas patēriņa samazināšana | 114. lpp. | | | |
| | GRI 305: Emisijas 2016 | 305-1 Tiešās siltumnīcefekta gāzu emisijas | 106 lpp. | (b) | Informācija nav pieejama/ir nepilnīga | Aprēķina rīks vairs neparedz iespēju šo emisiju aprēķinam |
| | | 305-2 Emisijas no nomniekiem nodotā enerģijas apjoma | 106 lpp. | (c) | Informācija nav pieejama/ir nepilnīga | Aprēķina rīks vairs neparedz iespēju šo emisiju aprēķinam |
| | | 305-3 Citas netiešās (3. tvēruma) siltumnīcefekta gāzu emisijas | 106 lpp. | (b) | Informācija nav pieejama/ir nepilnīga | Aprēķina rīks vairs neparedz iespēju šo emisiju aprēķinam |

| Ilgtspējas aspekts | Gri standarts/ cits avots | Indikators | Atrašanās vieta | Izņēmumi | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Izņēmuma indikators | Iemesls | Skaidrojums |
| **Vides aspekti** | | | | | | |
| | | 305-4 Siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte | 106 lpp. | (d) | Informācija nav pieejama/ir nepilnīga | Aprēķina rīks vairs neparedz iespēju šo emisiju aprēķinam |
| | | 305-5 Tiešo siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana | 106 lpp. | (b) | Informācija nav pieejama/ir nepilnīga | Aprēķina rīks vairs neparedz iespēju šo emisiju aprēķinam |
| Troksnis un gaisa piesārņojums | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 174. lpp. | | | |
| | GRI 413: Vietējās kopienas 2016 | 413-1 Darbības, kurās tiek iesaistīta vietējā kopiena, ietekmes novērtējumi un attīstības programmas | 182. lpp. | (a) (i) | Informācija nav pieejama/ir nepilnīga | Amatam nepieciešamās apmācības ir piesaistītas amata, nevis dzimuma kritērijam. |
| | G4 Lidostu operatoru sektora papildinājums | AO7 Izmaiņas cilvēku vidū, kas dzīvo trokšņa skartajos apgabalos | 174. lpp. | | | |
| Ūdens apsaimniekošana (ūdens izmantošana, notekūdeņi) | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 115. lpp. | | | |
| | GRI 303: Ūdens un notekūdeņi 2018 | 303-1 Ūdens iegūšana | 117. lpp. | | | |
| | | 303-2 Notekūdeņu pārvaldība | 119. lpp. | | | |
| | | 303-4 Ūdens izvadīšana | 119. lpp. | | | |
| | | 303-5 Ūdens patēriņš | 117. lpp. | | | |
| | G4 Lidostu operatoru sektora papildinājums | AO6 Gaisa kuģu un lidlauka seguma pretapledošanas šķidruma izmantošana | 121. lpp. | | | |
| Bioloģiskās daudzveidības aizsardzība | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 126. lpp. | | | |
| | GRI 304: Bioloģiskā daudzveidība 2016 | 304-2 Būtiska aktivitāšu, produktu un pakalpojumu ietekme uz bioloģisko daudzveidību | 126. lpp. | | | |
| Piekļuve zaļajai mobilitātei | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 109. lpp. | | | |

| Ilgtspējas aspekts | Gri standarts/ cits avots | Indikators | Atrašanās vieta | Izņēmumi | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Izņēmuma indikators | Iemesls | Skaidrojums |
| **Vides aspekti** | | | | | | |
| Nomnieku un pasažieru iesaiste ilgtspējas jautājumos | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 122. lpp. | | | |
| | GRI 305: Emisijas 2016 | 305-5 Tiešo siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana | 106 lpp. | (b) | Informācija nav pieejama/ir nepilnīga | Aprēķina rīks vairs neparedz iespēju šo emisiju aprēķinam |
| | GRI 306: Atkritumi 2020 | 306-1 Atkritumu radīšana un būtiska atkritumu saistītā ietekme | 123. lpp. | | | |
| | | 306-2 Atkritumi pēc to tipa un utilizācijas metodes | 123. lpp. | | | |
| | | 306-3 Radītie atkritumi | 123. lpp. | | | |
| **Sociālie aspekti** | | | | | | |
| Godīga attieksme pret darbiniekiem (t.i., darba tiesiskās attiecības, iesaiste, atalgojums) | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 131. lpp. | | | |
| | GRI 401: Nodarbinātība 2016 | 401-1 Jaunu darbinieku pieņemšana un darbinieku mainība | 136 lpp. | | | |
| | | 401-2 Labumi, kas tiek nodrošināti pilna laika darbiniekiem, kas netiek nodrošināti terminēta laika vai nepilna laika darbiniekiem | 141. lpp. | | | |
| | GRI 402: Darbinieku un vadības attiecības 2016 | 402-1 Minimālie paziņošanas termiņi par izmaiņām uzņēmuma darbībā | 139. lpp. | | | |
| | GRI 405: Dažādība un vienlīdzīgas iespējas 2016 | 405-1 Pārvaldes institūciju un darbinieku dažādība | 133. lpp. | | | |
| | | 405-2 Sieviešu un vīriešu pamatalgas un atalgojuma attiecība | 140. lpp. | | | |
| | GRI 406: Ne-diskriminācija 2016 | 406-1 Diskriminācijas gadījumu skaits un korektīvās darbības | 140. lpp. | | | |

| Ilgtspējas aspekts | Gri standarts/ cits avots | Indikators | Atrašanās vieta | Izņēmumi | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Izņēmuma indikators | Iemesls | Skaidrojums |
| **Sociālie aspekti** | | | | | | |
| Darbinieku drošība, veselība un labsajūta | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 142. lpp. | | | |
| | GRI 403: Arodveselība un darba drošība 2018 | 403-1 Darba drošības un veselības vadības sistēma | 144 lpp. | | | |
| | | 403-2 Bīstamo faktoru identificēšana, risku novērtējums un nelaimes gadījumu izmeklēšana | 147. lpp. | | | |
| | | 403-4 Darbinieku dalība, konsultācijas un komunikācija par darba drošības un veselības jautājumiem | 150. lpp. | | | |
| | | 403-5 Darbinieku apmācības darba drošības un veselības jomā | 155. lpp. | | | |
| | | 403-6 Darbinieku veselības veicināšana | 156. lpp. | | | |
| | | 403-7 Darba drošības un veselības aizsardzības ietekmes novēršana un mazināšana, kas tieši saistīta ar uzņēmējdarbības attiecībām | 147. lpp. | | | |
| | | 403-8 Darba ņēmēji, uz kuriem attiecas arodveselības un darba drošības pārvaldības sistēma | 146. lpp. | | | |
| | | 403-9 Nelaimes gadījumi darba vietā | 151. lpp. | | | |
| | | 403-10 Arodslimības | 151. lpp. | | | |
| Darbinieku kompetenču attīstība (izglītība, prasmes) | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 157. lpp. | | | |
| | GRI 404: Apmācība un izglītība 2016 | 404-1 Vidējais apmācības stundu skaits gadā uz vienu darbinieku | 158. lpp. | (a) (i) | Informācija nav pieejama/ir nepilnīga | Amatam nepieciešamās apmācības ir piesaistītas amata, nevis dzimuma kritērijam. |
| | | 404-2 Darbinieku prasmju paaugstināšanas un izaugsmes atbalsta programmas | 159. lpp. | | | |
| | | 404-3 Darbinieku proporcija, kuri regulāri saņem izaugsmes un karjeras attīstības novērtējumu | 162. lpp. | | | |

| Ilgtspējas aspekts | Gri standarts/ cits avots | Indikators | Atrašanās vieta | Izņēmumi | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Izņēmuma indikators | Iemesls | Skaidrojums |
| **Sociālie aspekti** | | | | | | |
| Ieguldījums nākotnes darbaspēka sagatavošanā | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 162. lpp. | | | |
| | GRI 401: Nodarbinātība 2016 | 401-1 Jaunu darbinieku pieņemšana un darbinieku mainība | 136 lpp. | | | |
| | GRI 413: Vietējās kopienas 2016 | 413-1 Darbības, kurās tiek iesaistīta vietējā kopiena, ietekmes novērtējumi un attīstības programmas | 182. lpp. | | | |
| Pasažieru un klientu drošība (nelaimes gadījumu profilakse, cilvēktirdzniecības novēršana utt.) | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 85. lpp. | | | |
| | GRI 416: Klientu veselība un drošība 2016 | 416-2 Neatbilstību gadījumi attiecībā uz produktu un pakalpojumu ietekmi uz veselību un drošību | 90. lpp. | | | |
| | G4 Lidostu operatoru sektora papildinājums | AO9 Sadursmes ar putniem | 90. lpp. | | | |
| Pieejamība visiem (arī personām ar ierobežotām pārvietošanās iespējām) | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 96. lpp. | | | |
| | GRI 406: Ne-diskriminācija 2016 | 406-1 Diskriminācijas gadījumu skaits un korektīvās darbības | 140. lpp. | | | |
| Privātums, datu aizsardzība, kiberdrošība | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 91. lpp. | | | |
| | GRI 418: Klientu privātums 2016 | 418-1 Būtiskas sūdzības saistībā ar klientu privātuma pārkāpumiem un klientu datu zaudēšanu | 93. lpp. | | | |
| Atbalsts ilgtspējas skaidrošanai un veicināšanai | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 23., 26. un 179. lpp. | | | |
| | GRI 304: Bioloģiskā daudzveidība 2016 | 304-2 Būtiska aktivitāšu, produktu un pakalpojumu ietekme uz bioloģisko daudzveidību | 126. lpp. | | | |
| | GRI 305: Emisijas 2016 | 305-5 Tiešo siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana | 106. lpp. | (b) | Informācija nav pieejama/ir nepilnīga | Aprēķina rīks vairs neparedz iespēju šo emisiju aprēķinam |
| | GRI 306: Atkritumi 2020 | 306-1 Atkritumu radīšana un būtiska atkritumu saistītā ietekme | 123. lpp. | | | |

| Ilgtspējas aspekts | Gri standarts/ cits avots | Indikators | Atrašanās vieta | Izņēmumi | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Izņēmuma indikators | Iemesls | Skaidrojums |
| **Pārvaldības aspekti** | | | | | | |
| Godīga un ētiska pārvaldība, korupcijas novēršana | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 70. un 26. lpp. | | | |
| | GRI 205: Pretkorupcija 2016 | 205-2 Komunikācija un apmācības par pretkorupcijas politikām un procedūrām | 70. lpp. | | | |
| | | 205-3 Apstiprinātie korupcijas gadījumi un tiem sekojošā rīcība | 70. lpp. | | | |
| Atklāta komunikācija, aktīva ieinteresēto pušu iesaiste | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 164. lpp. | | | |
| | GRI 2: Vispārīgā informācija 2021 | 2-29 Pieeja ietekmes pušu iesaistei | 20. lpp. | | | |
| | GRI 417: Mārketings un marķēšana 2016 | 417-3 Normatīvajiem aktiem un/vai brīvprātīgajiem kodeksiem neatbilstošas mārketinga aktivitātes | 165. lpp. | | | |
| Ilgtspējīgi iepirkumi, sadarbības partneru izvēle (izvērtējot vides un sociālo ietekmi) | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 76. lpp. | | | |
| | GRI 204: Iepirkumu prakse 2016 | 204-1 Vietējo piegādātāju proporcija | 76. lpp. | | | |
| | GRI 308: Piegādātāju vides novērtējums 2016 | 308-2 Negatīva ietekme uz vidi piegādes ķēdē un veiktie pasākumi | 76. lpp. | | | |
| | GRI 414: Piegādātāju sociālais novērtējums 2016 | 414-2 Negatīvā sociālā ietekme piegādes ķēdē un veiktie pasākumi | 76. lpp. | | | |

| Ilgtspējas aspekts | Gri standarts/ cits avots | Indikators | Atrašanās vieta | Izņēmumi | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Izņēmuma indikators | Iemesls | Skaidrojums |
| **Ekonomiskie aspekti** | | | | | | |
| Ekonomiskā ietekme (ieguldījums tautsaimniecībā, infrastruktūras attīstība, savienojamība) | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 26. un 167. lpp. | | | |
| | GRI 201: Ekonomiskais sniegums 2016 | 201-1 Radītā un sadalītā tiešā ekonomiskā vērtība | 172. lpp. | | | |
| | | 201-4 Valsts finansiālais atbalsts | 173. lpp. | | | |
| | GRI 203: Ekonomiskais sniegums 2016 | 203-1 Investīcijas infrastruktūrā un pakalpojumos | 31. lpp. | | | |
| | | 203-2 Būtiska netiešā ekonomiskā ietekme | 167. lpp. | | | |
| | G4 Lidostu operatoru sektora papildinājums | AO1 Apkalpoto pasažieru skaits | 15. lpp. | 2.5. | Konfidencialitātes ierobežojumi | Komercnoslēpums |
| | | AO2 Apkalpoto lidojumu skaits | 15. lpp. | | | |
| | | AO3 Apkalpotās kravas | 15. lpp. | | | |
| Iesaiste vietējā kopienā, pašvaldībās, darbinieku brīvprātīgais darbs | GRI 3: Būtiskuma tēma 2021 | 3-3 Būtiskuma aspekta vadība | 23. un 180. lpp. | | | |
| | GRI 413: Vietējās kopienas 2016 | 413-1 Darbības, kurās tiek iesaistīta vietējā kopiena, ietekmes novērtējumi un attīstības programmas | 182. lpp. | | | |

**Rīgas lidostas indikatori**

| GRI standarta nosaukums / cits avots | Indikators | Atrašanās vieta |
|---|---|---|
| Troksnis un gaisa piesārņojums | RIX1 Vides troksnis | 174. lpp. |
| Pieejamība visiem (arī personām ar ierobežotām pārvietošanās iespējām) | RIX2 Piekļuve cilvēkiem ar kustību traucējumiem | 94. lpp. |
| Iesaiste vietējā kopienā, pašvaldībās, darbinieku brīvprātīgais darbs | RIX3 Atbalsts sabiedrībai | 180. lpp. |

# ES Taksonomijas tabulas

## Kapitālizdevumu proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar taksonomijai atbilstīgām saimnieciskajām darbībām, 2024. gadā

| | | | | Būtiska ieguldījuma kritēriji | | | | | | DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Saimnieciskās darbības (1) | Taksonomijas kods(-i) (2) | Absolūtais apgrozījums (3) | Apgrozījuma proporcija (4) | Klimata pārmaiņu mazināšana (5) | Pielāgošanās klimata pārmaiņām (6) | Ūdens un jūras resursi (7) | Aprites ekonomika (8) | Piesārņojums (9) | Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (10) | Klimata pārmaiņu mazināšana (11) | Pielāgošanās klimata pārmaiņām (12) | Ūdens un jūras resursi (13) | Aprites ekonomika (14) | Piesārņojums (15) | Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (16) | Minimālie aizsargpasākumi (17) | Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2023 (18) | Kategorija (veicinoša darbība) (20) | Kategorija (pārejas darbība) (21) |
| | | milj.EUR | % | % | % | % | % | % | % | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | % | V | P |
| **A. Taksonomijai piederīgas darbības** | | EUR | % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **A.1. Taksonomijai atbilstīgas darbības** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Elektrotransportlīdzekļu uzlādes staciju uzstādīšana, uzturēšana un remonts ēkās un ēkām piesaistītās stāvvietās | 7.4. | 1 808 901 | 11,1 % | 100 | | | | | | | Jā | n/a | n/a | n/a | n/a | | 1,2 % | V | |
| Elektroenerģijas ražošana, izmantojot saules fotoelementu tehnoloģiju | 4.1. | 681 787 | 4, 2% | 100 | | | | | | | Jā | n/a | Jā | n/a | jā | | 3,4 % | | |
| Ūdens savākšanas, attīrīšanas un apgādes sistēmu atjaunošana | 5.2. | 163 139 | 1,0 % | | 100 | | | | | n/a | | Jā | n/a | n/a | Jā | | | | |
| Notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas sistēmu atjaunošana | 5.4. | 4 684 | 0,0 % | | 100 | | | | | Jā | | Jā | n/a | Jā | Jā | | | | |
| Pārvadājumi ar motocikliem, vieglajiem automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem | 6.5. | 82 463 | 0,5 % | 100 | | | | | | | Jā | n/a | Jā | Jā | n/a | | | | |
| Gaisa transporta apkalpošanas uz zemes darbības | 6.20. | 1 331 584 | 8,2 % | 100 | | | | | | | Jā | Jā | Jā | Jā | n/a | | | | |
| Energoefektivitātes aprīkojuma uzstādīšana, apkope un remonts | 7.3. | 222 138 | 1,4 % | 100 | | | | | | | Jā | n/a | n/a | Jā | n/a | | 0,3 % | V | |
| Datu apstrāde, mitināšana un ar to saistītās darbības | 8.1. | 209 960 | 1,3 % | | 100 | | | | | Jā | | Jā | Jā | n/a | n/a | | 0,2 % | | P |
| Datvirzīti SEG emisiju samazināšanas risinājumi | 8.2. | 3 920 | 0,0 % | 100 | | | | | | | Jā | n/a | Jā | n/a | n/a | | 0,0 % | | |
| Elektroenerģijas pārvade un sadale | 4.9. | 982 122 | 6,1 % | 100 | | | | | | | Jā | n/a | Jā | Jā | n/a | | 3,3 % | V | |
| Neatliekamās palīdzības pakalpojumi | 14.1. | 152 508 | 0,9 % | | 100 | | | | | Jā | | Jā | Jā | Jā | Jā | | | V | |
| Pilsētas un piepilsētas pasažieru pārvadājumi un pasažieru autopārvadājumi | 6.3. | 3 073 245 | 18,9 % | 100 | | | | | | | Jā | n/a | Jā | Jā | n/a | | | | |
| Taksonomijai atbilstīgo darbību apgrozījums (A.1) | | 5 643 205 | 34,8 % | | | | | | | | | | | | | | 8,4 % | | p |
| **A.2. Taksonomijai piederīgas, bet neatbilstīgas darbības** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ceļu un maģistrāļu uzturēšana | 3.4. | 144 484 | 0,9 % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gaisa transporta apkalpošanas uz zemes darbības | 6.20. | 828 117 | 5,1 % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kravas autopārvadājumu pakalpojumi | 6.6. | 32 230 | 0,2 % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Esošu ēku renovācija | 7.2. | 2 098 548 | 12,9 % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Taksonomijai piederīgo, bet neatbilstīgo darbību apgrozījums (A.2)** | | **3 103 379** | **19,1 %** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kopā (A.1 + A.2)** | | **8 746 584** | **53,9 %** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **B. Taksonomijai nepiederīgas darbības** | | **7 478 161** | **46,1 %** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kopā (A+B)** | | **16 224 745** | **100,0 %** | | | | | | | | | | | | | | | | |

## Apgrozījuma proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar taksonomijai atbilstīgām saimnieciskajām darbībām, 2024. gadā

| | | | | Būtiska ieguldījuma kritēriji | | | | | | DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Saimnieciskās darbības (1) | Taksonomijas kods(-i) (2) | Absolūtais apgrozījums (3) | Apgrozījuma proporcija (4) | Klimata pārmaiņu mazināšana (5) | Pielāgošanās klimata pārmaiņām (6) | Ūdens un jūras resursi (7) | Aprites ekonomika (8) | Piesārņojums (9) | Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (10) | Klimata pārmaiņu mazināšana (11) | Pielāgošanās klimata pārmaiņām (12) | Ūdens un jūras resursi (13) | Aprites ekonomika (14) | Piesārņojums (15) | Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (16) | Minimālie aizsargpasākumi (17) | Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2023 (18) | Kategorija (veicinoša darbība) (20) | Kategorija (pārejas darbība) (21) |
| | | milj.EUR | % | % | % | % | % | % | % | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | % | V | P |
| **A. Taksonomijai piederīgas darbības** | | EUR | % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **A.1. Taksonomijai atbilstīgas darbības** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Elektrotransportlīdzekļu uzlādes staciju uzstādīšana, uzturēšana un remonts ēkās un ēkām piesaistītās stāvvietās | 7.4. | 41 | 0,00 % | 100 | | | | | | | Jā | n/a | n/a | n/a | n/a | | | V | |
| Neatliekamās palīdzības pakalpojumi | 14.1. | | 0,0 0% | | 100 | | | | | Jā | | Jā | Jā | Jā | Jā | | | V | |
| Taksonomijai atbilstīgo darbību apgrozījums (A.1) | | 41 | 0,00 % | | | | | | | | | | | | | | 0,00 | | |
| **A.2. Taksonomijai piederīgas, bet neatbilstīgas darbības** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Taksonomijai piederīgo, bet neatbilstīgo darbību apgrozījums (A.2)** | | **0** | **0 %** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kopā (A.1 + A.2)** | | **41** | **0 %** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **B. Taksonomijai nepiederīgas darbības** | | **77 628 531** | **100 %** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kopā (A+B)** | | **77 628 572** | **100 %** | | | | | | | | | | | | | | | | |

## Darbības izmaksu proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar taksonomijai atbilstīgām saimnieciskajām darbībām, 2024. gadā

| | | | | Būtiska ieguldījuma kritēriji | | | | | | DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Saimnieciskās darbības (1) | Taksonomijas kods(-i) (2) | Absolūtais apgrozījums (3) | Apgrozījuma proporcija (4) | Klimata pārmaiņu mazināšana (5) | Pielāgošanās klimata pārmaiņām (6) | Ūdens un jūras resursi (7) | Aprites ekonomika (8) | Piesārņojums (9) | Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (10) | Klimata pārmaiņu mazināšana (11) | Pielāgošanās klimata pārmaiņām (12) | Ūdens un jūras resursi (13) | Aprites ekonomika (14) | Piesārņojums (15) | Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (16) | Minimālie aizsargpasākumi (17) | Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2023 (18) | Kategorija (veicinoša darbība) (20) | Kategorija (pārejas darbība) (21) |
| | | milj.EUR | % | % | % | % | % | % | % | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | Jā/Nē | % | V | P |
| **A. Taksonomijai piederīgas darbības** | | EUR | % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **A.1. Taksonomijai atbilstīgas darbības** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Elektrotransportlīdzekļu uzlādes staciju uzstādīšana, uzturēšana un remonts ēkās un ēkām piesaistītās stāvvietās | 7.4. | 1 082 | 0,0 0% | 100 | | | | | | | Jā | n/a | n/a | n/a | n/a | | | V | |
| Elektroenerģijas ražošana, izmantojot saules fotoelementu tehnoloģiju | 4.1. | 19 825 | 0,03 % | 100 | | | | | | | Jā | n/a | Jā | n/a | jā | | | | |
| Remonts, pārjaunošana un pārražošana | 5.1. | 24 764 | 0,0 3% | | | | 100 | | | Jā | Jā | Jā | | Jā | n/a | | | | |
| Pārvadājumi ar motocikliem, vieglajiem automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem | 6.5. | 3 052 | 0,00 % | 100 | | | | | | | Jā | n/a | Jā | Jā | n/a | | | | |
| Gaisa transporta apkalpošanas uz zemes darbības | 6.20. | 19 356 | 0,03 % | 100 | | | | | | | Jā | Jā | Jā | Jā | n/a | | | | |
| Energoefektivitātes aprīkojuma uzstādīšana, apkope un remonts | 7.3. | 107 154 | 0,14 % | 100 | | | | | | | Jā | n/a | n/a | Jā | n/a | | 0,1 % | V | |
| Ēku energoefektivitātes mērīšanas, regulēšanas un kontroles instrumentu un ierīču uzstādīšana, uzturēšana un remonts | 7.5. | 604 952 | 0,78 % | 100 | | | | | | | Jā | n/a | n/a | n/a | n/a | | 0,8 % | | |
| Datu apstrāde, mitināšana un ar to saistītās darbības | 8.1. | 71 309 | 0,09 % | | 100 | | | | | Jā | | Jā | Jā | n/a | n/a | | 0,01 % | | P |
| Datorprogrammēšana, konsultēšana un saistītas darbības | 8.2. | 23 762 | 0,03 % | 100 | | | | | | | Jā | n/a | Jā | n/a | n/a | | 0,01 % | | |
| Neatliekamās palīdzības pakalpojumi | 14.1. | 2 993 824 | 3,88 % | | 100 | | | | | Jā | | Jā | Jā | Jā | Jā | | | V | |
| Taksonomijai atbilstīgo darbību apgrozījums (A.1) | | 3 869 081 | 5,02 % | | | | | | | | | | | | | | 0,9 % | | |
| **A.2. Taksonomijai piederīgas, bet neatbilstīgas darbības** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ceļu un maģistrāļu uzturēšana | 3.4. | 50 | 0,00 % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gaisa transporta apkalpošanas uz zemes darbības | 6.2. | 5 036 | 0,01 % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pilsētas un piepilsētas pasažieru pārvadājumi un pasažieru autopārvadājumi | 6.3. | 53 253 | 0,07 % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kravas autopārvadājumu pakalpojumi | 6.6. | 2 865 | 0,00 % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jaunu ēku būvniecība | 7.1. | 326 342 | 0,42 % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Esošu ēku renovācija | 7.2. | 80 232 | 0,10 % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Taksonomijai piederīgo, bet neatbilstīgo darbību apgrozījums (A.2)** | | **467 778** | **0,61 %** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kopā (A.1 + A.2)** | | **4 336 859** | **5,62 %** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **B. Taksonomijai nepiederīgas darbības** | | **72 783 220** | **94,38 %** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kopā (A+B)** | | **77 120 079** | **100,00 %** | | | | | | | | | | | | | | | | |

# Emisiju faktori un to avoti, kas izmantoti 1. 2. un 3. tvēruma emisiju aprēķināšanai

## Vispārīgie emisiju faktori

| Acert sadaļa | Tips | Apakštips | Gads | Konversija | Mērvienība | $CO_{2e}$ | Mērvienība emisijām | Datu avots | Tvērums |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.1 & 3.11.2A | Degviela transportlīdzekļos | Benzīns | 2022 | | litri | 2.3397 | kg $CO_{2e}$/l | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion Factors, full set | 1 |
| | | Dīzeļdegviela | 2022 | | litri | 2.6988 | kg $CO_{2e}$/l | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion Factors, full set | 1 |
| 1.2 & 3.11.2B | Degviela izmantora enerģijas ražošanā | Dabasgāze | 2006 | | $m^3$ | 1.890554 | kg/$m^3$ | WRI: GHG Protocol, Stationary Combustion Tool, V4.0 | 1 |
| 1.3 & 3.11.2C | Degviela, kas izmantota dīzeļģeneratoros | Dīzeļdegviela | 2006 | | litri | 2.772724 | kg $CO_{2e}$/l | Environment Canada, "National Inventory Report 1990–2006", Annex 12 Table 12-2 and 12-7. | 1 |
| 1.6 & 3.5.1 | Atkritumu apsaimniekošana | Kompostējami atkritumi | 2022 | | tonna | 8.911 | kg $CO_{2e}$/t | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion Factors, full set | 3 |
| | | Deponējami poligonos | 2022 | | tonna | 467.008 | kg $CO_{2e}$/t | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion Factors, full set | 3 |
| 1.7 & 3.5.2 | Notekūdeņu attīrīšana | | | | | | | | 3 |
| 1.7 & 3.5.2 | Notekūdeņu attīrīšana | Notekūdeņu apjoms | 2022 | | $m^3$ | 0.272 | kg $CO_{2e}$/$m^3$ | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion Factors, full set | 3 |
| 1.8 & 3.11.2D | Pretaple-došanas apstrādes līdzekļi | Glikols | | | litri | 0.868 | kg $CO_2$/l | | 3 |
| | | Šķidrais reaģents | 2018 | | litri | 0.35 | kg $CO_2$/l | Avinor, 2018 | 1 |
| | | Granulētais reaģents | 2018 | | kg | 0.63 | kg $CO_2$/kg | Avinor, 2018 | 1 |
| 2.1. | Elektroenerģija | Elektroenerģija no tīkla | | | | 109 | g $CO_{2e}$/kWh | Ministru kabineta noteikumi | 2 |
| 2.2. | Siltumenerģija | Siltumenerģija | 2021 | | kWh | 13.293 | kg $CO_{2e}$/GJ | Aprēķināts pēc siltumenerģijas piegādātāja sniegtās informācijas | 2 |
| 3.6. | Biznesa ceļojumi | Automašīna | 2022 | | persona-km | 0.17 | kg $CO_{2e}$/p-km | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion factors, full set | 3 |
| | | Lidojumu emisijas | | | | | | carbonfootprint.com - Carbon Footprint Calculator | 3 |
| | | Autobuss (>16 pax) | 2022 | | persona-km | 0.02733 | kg $CO_{2e}$/p-km | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion factors, full set | 3 |
| 3.11.1 | Aviācijas degviela (galvenais dzinējs un APU) | Jet-A1 degviela | | | kg | 3.1628 | kg $CO_{2e}$/kg fuel | ICAO Doc 9889 (2025) | 3 |
| | | Aviācijas benzīns | | | kg | 3.3398 | kg $CO_{2e}$/kg fuel | ICAO Doc 9889 (2025) | 3 |
| | | Ilgtspējīga aviācijas degviela | | | kg | 0 | kg $CO_{2e}$/kg fuel | ICAO Doc 9889 (2025) | 3 |

| Acert sadaļa | Tips | Apakštips | Gads | Konversija | Mērvienība | $CO_{2e}$ | Mērvienība emisijām | Datu avots | Tvērums |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.11.1F | Lidaparātu apkope | Lidaparāti ar aviācijas benzīnu | 2016 | 1.5 | kg degviela/ dzinēju pārbaude | | | | 3 |
| | | Vienas ejas lidaparāti ar JET1 degvielu | 2016 | 392.4 | kg degviela/ dzinēju pārbaude | | | | 3 |
| | | Divu eju lidaparāti ar JET1 degvielu | 2016 | 907.2 | kg degviela/ dzinēju pārbaude | | | | 3 |
| 3.7 & 3.11.3A | Transporta degvielas emisiju faktori | Motocikls, skūteris, benzīns | 2022 | | | 0.11355 | kg $CO_{2e}$/veh-km | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion Factors, full set | 3 |
| | | Motocikls, skūteris, Elektro | | 7 | kWh/v-km | 0.011725 | kg $CO_{2e}$/100vkm | Estimate | 3 |
| | | Automašīna, benzīns | 2018 | | | 0.17048 | kg $CO_{2e}$/veh-km | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion Factors, full set | 3 |
| | | Automašīna, dabasgāze | 2016 | | | 0.17517 | kg $CO_{2e}$/veh-km | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion Factors, full set | 3 |
| | | Automašīna, dīzeļdegviela | 2022 | | | 0.17082 | kg $CO_{2e}$/veh-km | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion Factors, full set | 3 |
| | | Automašīna, hibrīds | 2022 | | | 0.12004 | kg $CO_{2e}$/veh-km | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion Factors, full set | 3 |
| | | Automašīna, elektro | 2022 | 0.17 | kWh/v-km | 0.028476 | kg $CO_{2e}$/p-km | ev-database.org, Sedan, 2.1.2023 | 3 |
| | | Mikroautobusi (@10 pasažieri), benzīns | 2022 | | | 0.21332 | kg $CO_{2e}$/veh-km | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion Factors, full set | 3 |
| | | Mikroautobusi (@10 pasažieri), dabasgāze | 2022 | | | 0.23575 | kg $CO_{2e}$/veh-km | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion Factors, full set | 3 |
| | | Mikroautobusi (@10 pasažieri), dīzeļdegviela | 2022 | | | 0.23156 | kg $CO_{2e}$/veh-km | DEFRA, 2022 UK GHG Conversion Factors, full set | 3 |
| | | Mikroautobusi (@10 pasažieri), Hibrīds | | | | 0.150514 | kg $CO_{2e}$/veh-km | Estimate: 65% of Diesel | 3 |
| | | Mikroautobusi (@10 pasažieri), elektro | 2022 | 0.3 | kWh/v-km | 0.00335 | kg $CO_{2e}$/p-km | ev-database.org, Small Van, 2.1.2023 | 3 |
| | | Publiskais autobuss (@40 pasažieri), dīzeļdegviela | 2019 | | | 0.121 | kg $CO_{2e}$/p-km | DEFRA, 2019, Table 24, non-London Bus | 3 |
| | | Publiskais autobuss (@40 pasažieri), dabasgāze | 2019 | 0.054 | $m^3$/10pkm | 0.009936 | kg $CO_{2e}$/p-km | French Ministry for ecological and solidary transition, GHG Information for transport services, June 2019, Table 41+42 | 3 |
| | | Publiskais autobuss (@40 pasažieri), elektro | | 50 | kWh/100km | 0.002094 | kg $CO_{2e}$/p-km | Estimate | 3 |

## Lidaparātu emisiju faktori

| Lidaparāta tips | Dzinēju skaits | Dzinēju tips | Uzstādītais dzinējs | LTO cikla degviela (kg/LTO*) | Manevrēšanas uz zemes degviela (kg/min) | APU degviela (kg/min) | Datu kods | Pārskatīšanas datums | Datu avots | Tvērums |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A109 | 2 | H | PW206C | 55.692 | | | H021 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| A119 | 2 | H | PT6B-37 | 91.968 | | | H013 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| A220-100/300 | 2 | J | PW1524G | 348.36 | 9.6 | 1.78 | 20PW130 | V6, 2020 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Airbus 300 | 2 | J | CF6-50A | 953.8 | 19.56 | 4 | 3GE069 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Airbus 310 | 2 | J | CF6-80C2A8 | 1042.87 | 24.12 | 4 | 2GE040 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Airbus 318/319 | 2 | J | CFM56-5B6/2P | 444.12 | 13.2 | 1.78 | 3CM022 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Airbus 319Neo | 2 | J | PW1125G-JM | 318.84 | 9.6 | 1.78 | 18PW119 | V6, 2020 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Airbus 320 | 2 | J | CFM56-5B5/P | 395.532 | 11.28 | 1.78 | 3CM027 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Airbus 320Neo | 2 | J | PW1127G-JM | 355.44 | 9.6 | 1.78 | 18PW122 | V6, 2020 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Airbus 321 | 2 | J | CFM56-5B4/P | 491.688 | 12.48 | 1.78 | 3CM026 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Airbus 321Neo | 2 | J | PW1127G-JM | 353.064 | 10.8 | 1.78 | 3CM026 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Airbus 330 | 2 | J | Trent 772 | 1325.676 | 32.4 | 4 | 14RR071 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Airbus 330Neo | 2 | J | Trent 7000-72 | 1065.4 | 28.92 | 4 | 19RR098 | V6, 2020 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Airbus 340 | 4 | J | CFM56-5C4/P | 1193.064 | 27.6 | 4 | 7CM047 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Airbus 350 | 2 | J | Trent XWB-84 | 1230.06 | 34.92 | 4 | 14RR075 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Airbus 380 | 4 | J | Trent 970-84 | 2270.4 | 72 | 4 | 8RR046 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| An-124 | 4 | J | D-18T | 2119.212 | 56.88 | 4 | J357 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| An-70 | 4 | T | 501D22A | 357.156 | 18.456 | 4 | FAEED135 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| AN-72/74 | 2 | J | D-36 | 295.248 | 12 | 1.78 | 1ZM001 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |

| Lidaparāta tips | Dzinēju skaits | Dzinēju tips | Uzstādītais dzinējs | LTO cikla degviela (kg/LTO*) | Manevrēšanas uz zemes degviela (kg/min) | APU degviela (kg/min) | Datu kods | Pārskatīšanas datums | Datu avots | Tvērums |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ATR-42-300 | 2 | T | PW127E | 94.724978 | 3.99862 | | T794 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| ATR-72-200 | 2 | T | PW127F | 95.556 | 4.12432 | | T795 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| BAe 146-300 | 4 | J | ALF 507 | 320.4192 | 10.872 | 1.78 | 1TL004 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| BAe ATP | 2 | T | PW124B | 89.346 | 6.12 | | T034 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| BAe Jetstream 41 | 2 | T | TPE331-3 | 35.922 | 1.692 | | FAEED136 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Beech 1900D | 2 | T | PT6A-67D | 54.18 | 2.04252 | | T760 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Beech 300 | 2 | J | FJ44-2A/2C | 25.476 | 2.52 | 1.78 | Williams | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Beech Super King 200B | 2 | T | PT6A-42 | 39.6 | 1.41405 | | T728 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Beech Super King 350 | 2 | T | PT6A-60A | 45.96 | 1.64973 | | T738 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Beech T-6A Texan | 1 | T | PT6A-68 | 24.9 | 0.9427 | | T763 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Bell 206B | 1 | H | DDA250-C20 | 28.677 | | | H203 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Bell 230 | 2 | H | DDA250-C30 | 73.698 | | | H206 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Bell 407/MDD 600N | 1 | H | RR 250-C47M | 42.096 | | | H221 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Bell 430 | 2 | H | DDA250-C40 | 69.09 | | | H208 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Bell AB119 | 2 | H | PT6T-6 | 97.296 | | | H018 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Boeing 717 | 2 | J | BR700-715A1-30 | 369.984 | 11.52 | 1.78 | 4BR002 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |

| Lidaparāta tips | Dzinēju skaits | Dzinēju tips | Uzstādītais dzinējs | LTO cikla degviela (kg/LTO*) | Manevrēšanas uz zemes degviela (kg/min) | APU degviela (kg/min) | Datu kods | Pārskatīšanas datums | Datu avots | Tvērums |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Boeing 737 (300-500) | 2 | J | CFM56-3-B1 | 427.752 | 13.68 | 1.78 | 1CM004 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Boeing 737 (600-900) | 2 | J | CFM56-7B24 | 484.572 | 13.08 | 1.78 | 3CM032 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Boeing 737-Max | 2 | J | LEAP-1B25 | 412.42 | 10.92 | 1.78 | 20CM096 | V6, 2020 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Boeing 747 (400) | 4 | J | CF6-80C2B4 | 2057.592 | 48.24 | 4 | 2GE043 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Boeing 757 | 2 | J | RB211-535C | 798.48 | 24 | 1.78 | 1RR012 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Boeing 767-300 | 2 | J | CF6-80C2A1 | 1043.628 | 24.12 | 4 | 2GE036 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Boeing 777 | 2 | J | TRENT 890 | 1632.6 | 36 | 4 | 2RR027 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Boeing 787 | 2 | J | Genx-1B70/75/P2 | 1063.344 | 25.56 | 4 | 13GE162 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| C-130 Hercules | 4 | T | AE2100A | 270.48 | 12.504 | | T201 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| C-27 Spartan | 2 | T | AE2100A | 135.24 | 6.252 | | T201 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Canadair Challenger | 2 | J | ALF 502L-2 | 175.278 | 5.724 | 1.78 | 1TL001 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Casa C-212 | 2 | T | TPE331-12UA | 44.376 | 1.49261 | | T314 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Casa CN-235 | 2 | T | CT7-9B | 59.088 | 3.096 | | T053 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Cessna 172 | 1 | P | IO-360-A1B6 | 5.6568 | 0.084 | | PF03 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Cessna 182 | 1 | P | IO-540-T4A5D | 7.4046 | 0.15 | | PF12 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Cessna 208B | 1 | T | PT6A-114A | 16.536 | 0.60097 | | T705 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Cessna 402 | 2 | P | TSIO-520-WB | 24.852 | 0.732 | | PF07 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |

| Lidaparāta tips | Dzinēju skaits | Dzinēju tips | Uzstādītais dzinējs | LTO cikla degviela (kg/LTO*) | Manevrēšanas uz zemes degviela (kg/min) | APU degviela (kg/min) | Datu kods | Pārskatīšanas datums | Datu avots | Tvērums |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cessna 525 | 2 | B | FJ44-3A | 27.56 | 2.28 | 1.78 | B310 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Cessna 560XL | 2 | B | PW545A | 34.3356 | 3.744 | 1.78 | B004 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Cessna 680 | 2 | J | PW306B | 143.1108 | 5.064 | 1.78 | 7PW078 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Cessna 750 | 2 | J | AE3007C | 137.2608 | 4.524 | 1.78 | 8AL025 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Cessna Citation | 2 | B | JT15D-1 | 24.336 | 2.76 | 1.78 | 1PW035 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| CH-47 | 2 | H | T55-GA-714A | 254.58 | | | H305 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Cirrus SR22 | 1 | P | IO-550-B | 9.2556 | 0.228 | | PF01 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| CL300 | 2 | J | HTF7000 | 155.1 | 5.76 | 1.78 | 11HN003 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| CL415 | 2 | T | PW123E | 88.95 | 3.99862 | | T782 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| CL604 | 2 | J | CF34-3B | 176.0076 | 5.868 | 1.78 | 5GE084 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| CRJ200 | 2 | J | CF34-3B | 176.0076 | 5.868 | 1.78 | 5GE084 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| CRJ700 | 2 | J | CF34-8C1 | 261.862716 | 8.27628 | 1.78 | 5GE083 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| CRJ900 | 2 | J | CF34-8C5 | 280.272 | 7.68 | 1.78 | 8GE110 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| C-Serie1000 | 2 | J | PW1524G | 348.36 | 9.6 | 1.78 | 16PW111 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Dash 7 | 2 | T | PT6A-50 | 48.96 | 1.72829 | | T735 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Dash 8-400 | 2 | T | PW150A | 179.832205 | 6.54504 | | T798 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| DHC-6 Twin Otter | 2 | T | PT6A-27 | 29.97 | 1.512 | | T011 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Diamond DA-42 | 2 | P | TAE-125-01 | 5.0904 | 0.036 | | PF10 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |

| Lidaparāta tips | Dzinēju skaits | Dzinēju tips | Uzstādītais dzinējs | LTO cikla degviela (kg/LTO*) | Manevrēšanas uz zemes degviela (kg/min) | APU degviela (kg/min) | Datu kods | Pārskatīšanas datums | Datu avots | Tvērums |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dornier 228 | 2 | T | TPE331-5A | 34.098 | 1.1391 | | T326 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Dornier 328 (Jet) | 2 | J | PW306B | 143.1108 | 5.064 | 1.78 | 7PW078 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Dornier 328 (TP) | 2 | T | PW119B | 88.926 | 4.25787 | | T769 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Eclipse 500 | 2 | B | JT15D-1 | 24.336 | 2.76 | | 1PW035 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| EH 101 | 3 | H | Makila 1A1 | 186.03 | | | HF30 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| EMB 120 | 2 | T | AE3007A | 170.988 | 5.88 | | 4AL003 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| EMB 135/145 | 2 | J | CF34-8E2 | 258.324 | 7.44 | 1.78 | 8GE113 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| EMB 170/175 | 2 | J | CF34-10E2A1 | 340.116 | 10.08 | 1.78 | 8GE114 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| EMB 190/195 | 2 | J | CF34-10E6 | 343.956 | 10.08 | 1.78 | 10GE131 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| EMB 190-E2 | 2 | J | PW1921G | 335.8 | 8.4 | 1.78 | 20PW136 | V6, 2020 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| EMB 314 | 1 | T | PT6A-42 | 37.6 | 1.414 | | T728 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| EMB Legacy | 2 | J | PW118A | 74.388 | 3.20518 | 1.78 | T766 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Eurocopter AS332 | 2 | H | Makila 1A1 | 124.02 | | | HF30 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Eurocopter AS350 | 1 | H | ARRIEL 1D1 | 39.573 | | | H106 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Eurocopter AS365 | 2 | H | ARRIEL 1C2 | 71.928 | | | H105 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Eurocopter EC130/135 | 2 | H | ARRIUS 2B1 | 64.68 | | | H122 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Eurocopter EC145/155 | 2 | H | ARRIUS 2K | 66.726 | | | H124 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Falcon 2000 | 2 | J | PW308A | 168.516 | 5.34 | 1.78 | 7PW079 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |

| Lidaparāta tips | Dzinēju skaits | Dzinēju tips | Uzstādītais dzinējs | LTO cikla degviela (kg/LTO*) | Manevrēšanas uz zemes degviela (kg/min) | APU degviela (kg/min) | Datu kods | Pārskatīšanas datums | Datu avots | Tvērums |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Falcon 50 | 2 | B | TFE731-5 | 37.9176 | 3.36 | 1.78 | B131 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Falcon 7X | 3 | J | PW307A | 148.9548 | 5.364 | 1.78 | 8PW091 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Falcon 900EX | 3 | J | TFE731-60-1C | 61.8444 | 5.22 | 1.78 | B134 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Fokker F100 | 2 | J | TAY MK620-15 | 340.56 | 13.2 | 1.78 | 1RR020 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Fokker F27 | 2 | T | RR DART 528-7E | 101.736 | 6.204 | | FAEED226 | V5, 2017 | US FAA, AP-42 aircraft engine data base (1995) | 3 |
| Fokker F28 | 2 | J | SPEY 555 | 324.372 | 11.568 | 1.78 | 4RR035 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Fokker F50 | 2 | T | PW125B | 93.006 | 5.964 | | T033 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Fokker F70 | 2 | J | TAY MK620-15 | 340.56 | 13.2 | 1.78 | 1RR020 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Galaxy | 2 | J | PW306A | 143.1108 | 5.064 | 1.78 | 7PW077 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| GLEX | 2 | J | BR700-710A2-20 | 319.776 | 10.68 | 1.78 | 4BR009 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Global 5000 | 2 | J | BR700-710A2-20 | 319.776 | 10.68 | 1.78 | 4BR009 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Gulfstream G200 | 2 | J | PW306A | 143.1108 | 5.064 | 1.78 | 7PW077 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Gulfstream V | 2 | J | BR700-710A2-20 | 319.776 | 10.68 | 1.78 | 4BR009 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Hawker 800 | 2 | B | TFE731-5B | 42.8124 | 3.78 | 1.78 | B133 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Hawker Horizon | 2 | J | PW308A | 168.516 | 5.34 | 1.78 | 7PW079 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| HS125-700 | 2 | J | TFE731-3 | 35.784 | 3.12 | 1.78 | 1AS002 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| IL76 | 4 | J | PS-90A | 1423.248 | 40.32 | 4 | 13AA006 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Learjet 45 | 2 | B | TFE731-2-2B | 33.084 | 2.88 | 1.78 | 1AS001 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Learjet 60 | 2 | B | PW305 | 40.968 | 4.08 | 1.78 | B081 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| MBB BK117 | 2 | H | LTS101-750B.1 | 70.272 | | | H301 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |

| Lidaparāta tips | Dzinēju skaits | Dzinēju tips | Uzstādītais dzinējs | LTO cikla degviela (kg/LTO*) | Manevrēšanas uz zemes degviela (kg/min) | APU degviela (kg/min) | Datu kods | Pārskatīšanas datums | Datu avots | Tvērums |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MD 900 | 2 | H | PW206B | 47.928 | | | H020 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| MD11 | 3 | J | PW4460 | 1665.342 | 38.34 | 4 | 1PW052 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| MD83 (80-87) | 2 | J | JT8D-219 | 583.392 | 16.128 | 1.78 | 4PW071 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| MD95 | 2 | J | V2525-D5 | 473.892 | 15.36 | 1.78 | 1IA002 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Piaggio P180 | 2 | T | PT6A-66 | 44.28 | 1.80684 | | T752 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Pilatus PC-12 | 1 | T | PT6A-67A | 26.61 | 0.98198 | | T755 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Pilatus PC-21 | 1 | T | PT6A-68 | 24.9 | 0.9427 | | T763 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Pilatus PC-9 | 1 | T | PT6A-62 | 22.14 | 0.82486 | | T743 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Piper PA31 Cheyenne | 2 | T | PT6A-28 | 29.97 | 1.728 | | T012 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Piper PA32 Saratoga | 1 | P | IO-540-T4A5D | 7.4046 | 0.15 | | PF12 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Piper PA34 Seneca | 2 | P | TSIO-360C | 6.8244 | 0.084 | | FAEED160 | V5, 2017 | US FAA, AP-42 aircraft engine data base (1995) | 3 |
| Piper PA46 Malibu | 1 | T | PT6A-42 | 39.6 | 1.41405 | | T728 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| REIMS F406 Caravan | 2 | T | PT6A-112 | 25.692 | 1.02126 | | T703 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| RJ85 | 4 | J | ALF 507 | 320.4192 | 10.872 | 1.78 | 1TL004 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Robinson R22/44 | 1 | H | HO-320 | 6.768 | | | HP40 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| S-70A | 2 | H | Makila 1A1 | 124.02 | | | HF30 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |

| Lidaparāta tips | Dzinēju skaits | Dzinēju tips | Uzstādītais dzinējs | LTO cikla degviela (kg/LTO*) | Manevrēšanas uz zemes degviela (kg/min) | APU degviela (kg/min) | Datu kods | Pārskatīšanas datums | Datu avots | Tvērums |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| S-76C | 2 | H | PT6B-36A | 95.22 | | | H011 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Saab 2000 | 2 | T | AE2100A | 135.24 | 6.252 | | T201 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Saab 340 | 2 | T | CT7-9B | 59.088 | 3.096 | | T053 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| SH-60 Seahawk | 2 | H | Makila 1A1 | 124.02 | | | HF30 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Shorts 330 | 2 | T | PT6A-45A | 47.4 | 1.64973 | | T730 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Shorts 360 | 2 | T | PT6A-65AR | 56.34 | 1.96396 | | T748 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Super Lynx 300 | 2 | H | Makila 1A1 | 124.02 | | | HF30 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Swearingen SJ30 | 2 | J | FJ44-1A | 17.832 | 1.68 | 1.78 | B300 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| TB-200 Tobago | 1 | P | IO-360-A1B6 | 5.6568 | 0.084 | | PF03 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| TB-360 Tangara | 2 | P | O-320-E2A | 8.616 | 0.156 | | PF08 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| TBM 700 | 1 | T | PT6A-64 | 20.22 | 0.86414 | | T745 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| TU-204 | 2 | J | RB211-535E4 | 804.48 | 21.6 | 1.78 | 3RR028 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Other 1 engine helicopter | 1 | H | HIO-540 | 11.754 | | | HP44 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Other 1 piston aircraft | 1 | P | IO-540-T4A5D | 7.4046 | 0.15 | | PF12 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Other 1 turbo aircraft | 1 | T | TPE331-3 | 17.961 | 0.846 | | FAEED136 | V5, 2017 | US FAA, AP-42 aircraft engine data base (1995) | 3 |

| Lidaparāta tips | Dzinēju skaits | Dzinēju tips | Uzstādītais dzinējs | LTO cikla degviela (kg/LTO*) | Manevrēšanas uz zemes degviela (kg/min) | APU degviela (kg/min) | Datu kods | Pārskatīšanas datums | Datu avots | Tvērums |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Other 2 engine bizjets | 2 | B | JT15D-1 | 24.336 | 2.76 | 1.78 | 1PW035 | V5, 2017 | ICAO Engine Emission Database with ICAO UID | 3 |
| Other 2 engine helicopter | 2 | H | HIO-540 | 23.508 | | | HP44 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Other 2 piston aircraft | 2 | P | TSIO-520-WB | 24.852 | 0.732 | | PF07 | V5, 2017 | Zurich Airport Engine Database with data from the Swiss FOCA and from some manufacturers | 3 |
| Other 2 turbo aircraft | 2 | T | TPE331-3 | 35.922 | 1.692 | | FAEED136 | V5, 2017 | US FAA, AP-42 aircraft engine data base (1995) | 3 |
| Other 3 turbo aircraft | 3 | T | TPE331-3 | 53.883 | 2.538 | | FAEED136 | V5, 2017 | US FAA, AP-42 aircraft engine data base (1995) | 3 |
| Other 4 turbo aircraft | 4 | T | 501D22A | 357.156 | 18.456 | | FAEED135 | V5, 2017 | US FAA, AP-42 aircraft engine data base (1995) | 3 |

## Freonu emisiju faktori

| Gāzes nosaukums | Formula | Emisijas faktors | Avots | Tvērums |
|---|---|---|---|---|
| R-32 | FKW / HFKW, | 675 | IPCC 5th AR, 2014 | R-32 |
| R-410A | 50 % R32, 50 % R125 | 2088 | IPCC 5th AR, 2014 | R-410A |

## Globālās sasilšanas potenciāls

| $CO_2$ | $CH_4$ | $N_2O$ | Avots |
|---|---|---|---|
| 1 | 28 | 265 | IPCC 5th AR, 2014 |

# Saīsinājumi

| Saīsinājums | Skaidrojums |
|---|---|
| ACA | Airport Carbon Accreditation programma |
| ACI | Starptautiskā Lidostu padome (angļu val. Airport Council International) |
| ACI Europe | Starptautiskā Lidostu padome Eiropā |
| ACI ASQ | Starptautiskās Lidostu padomes lidostu servisa aptauja |
| APBAD | Aviācijas pakalpojumu un biznesa attīstības departaments |
| ANO | Apvienoto Nāciju Organizācija |
| airBaltic | "Air Baltic Corporation" AS |
| BREEAM | British Research Establishment Environmental Assessement Method ir starptautiski atzīta un šobrīd Eiropā ir visplašāk izmantotā sistēma, kas ļauj novērtēt dažāda tipa ēkas pēc dažādiem ilgtspējības kritērijiem. |
| BSR HyAirport | Interreg Baltijas jūras reģiona sadarbības programmas projekts "BSR ūdeņraža gaisa transports - Baltijas jūras reģiona lidostu sagatavošana zaļajam ūdeņradim" |
| ESG | Vides, sociālie un pārvaldības aspekti |
| ESRS | Eiropas Ilgtspējas ziņošanas standarts |
| CEF | Eiropas savienošanas instruments |
| CFLA | Centrālā finanšu un līgumu aģentūra |
| CINEA | Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūra |
| CITES | Konvencija par starptautisko tirdzniecību ar apdraudētajām savvaļas dzīvnieku un augu sugām |
| CO2 | Oglekļa dioksīds |
| Covid-19 | Infekcioza slimība, kuru izraisa SARS-CoV-2 vīruss |
| CSP | Centrālā statistikas pārvalde |
| CT | Cilvēktiesības |
| DPS | Drošības pārvaldības sistēma |
| DSL | Darba samaksas līmenis |
| EEZ | Eiropas Ekonomiskā zona |

| Saīsinājums | Skaidrojums |
|---|---|
| EK | Eiropas Komisija |
| ES | Eiropas Savienība |
| GRI | Global Reporting Initiative standarts |
| IATA | Starptautiskā Gaisa transporta asociācija |
| IKP | Iekšzemes kopprodukts |
| IKT | Informācijas un komunikāciju tehnoloģijas |
| Ilgtspējas stratēģija | VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" Ilgtspējas stratēģija 2022.-2030. gadam |
| INDIGO | Projekts "Zemu emisiju gaisa kuģu tehnoloģiju un lidostas darbību integrācija un digitālā demonstrācija" |
| IP | Ieinteresētās personas |
| IT | Informācijas tehnoloģijas |
| KID | Kvalitātes un ilgtspējas departaments |
| KF | Kohēzijas fonds |
| Komunikācijas stratēģija | VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" komunikācijas stratēģija 2022.–2027. gadam |
| KPI | Veiktspējas rādītāji |
| KPPN | Klientu pieredzes pārvaldības nodaļa |
| KSA | Korporatīvi sociālā atbildība |
| LAA | Latvijas Aviācijas asociācija |
| LGS | VAS "Latvijas gaisa satiksme" |
| LIAA | Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra |
| Likums | Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums |
| LPVA | Latvijas Personāla vadības asociācija |
| MC | Mācību centrs |
| MK | Ministru kabinets |
| NACE | Saimniecisko darbību statistiskā klasifikācija Eiropas Kopienā |
| NATO | Ziemeļatlantijas Līguma organizācija - militāra savienība |
| Net Zero | Apņemšanās samazināt $CO_2$ emisijas līdz nulles līmenim, līdz 2050. gadam |
| OECD | Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija |

| Saīsinājums | Skaidrojums |
|---|---|
| PD | Personāla departaments |
| PRM | Pasažieri ar ierobežotām pārvietošanās spējām |
| RIX GH | Rīgas lidostas Virszemes apkalpošanas departaments |
| Rīgas lidosta | VAS "STARPTAUTISKĀ LIDOSTA "RĪGA"" |
| Rail Baltica | Starptautisks dzelzceļa infrastruktūras projekts, izbūvējot 1 435 mm platuma sliežu ceļus un saistīto infrastruktūru, kura mērķis ir integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļu tīklā |
| SEG | Siltumnīcefekta gāzes, kas izraisa klimata pārmaiņas |
| SIF | Sabiedrības integrācijas fonds |
| SPD | Sešu sprāgstvielu palieku detektors |
| Stratēģija | VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" Vidēja termiņa darbības stratēģija 2021.–2027. gadam |
| Šengena | Bezvīzu ceļošanas zona Eiropā, kurā valstis ir atteikušās no iekšējām robežkontrolēm un uzņēmušās kopēju ārējo robežu kontroli |
| TEN-T | Eiropas transporta tīkls |
| TSK | Trokšņa stratēģiskā karte |
| VDA | Vispārējā datu aizsardzība |
| VEP | Vides un energopārvaldības programma |
| VID | Valsts ieņēmumu dienests |
| VVD | Valsts vides dienests |
| ZPI | Zaļais publiskais iepirkums |

10

# Neatkarīgā revidenta apliecinājuma ziņojums






SIA „Ernst & Young Baltic"
Muitas iela 1a
Rīga, LV-1010
Latvija
Tālr.: +371 6704 3801
riga@lv.ey.com
www.ey.com

Reģ.Nr. 40003593454
PVN maksātāja Nr. LV40003593454

Ernst & Young Baltic SIA
Muitas iela 1a
Rīga, LV-1010
Latvia
Tel.: +371 6704 3801
riga@lv.ey.com
www.ey.com

Reg. No: 40003593454
VAT payer code: LV40003593454

## NEATKARĪGA REVIDENTA APLIECINĀJUMA ZIŅOJUMS

DOKUMENTA DATUMS IR TĀ ELEKTRONISKĀS PARAKSTĪŠANAS LAIKS

VAS „STARPTAUTISKĀ LIDOSTA "RĪGA"" valdei

*Darba apjoms*
VAS „STARPTAUTISKĀ LIDOSTA "RĪGA"" (turpmāk tekstā – Sabiedrība) uzdevumā esam veikuši ierobežotas pārliecības apliecinājuma uzdevumu, kā definēts Starptautiskajos Apliecinājuma uzdevumu standartos (turpmāk tekstā – „Apliecinājuma uzdevums"), un sniedzam ziņojumu par STARPTAUTISKĀ LIDOSTA "RĪGA" Nefinanšu paziņojumu par 2024. gadu, kas ietverts STARPTAUTISKĀ LIDOSTA "RĪGA" Nefinanšu paziņojumā par 2024. gadu (turpmāk tekstā – Apliecinājuma uzdevuma priekšmets).

*Sabiedrības piemērotie kritēriji*
Sagatavojot Nefinanšu paziņojumu, Sabiedrība ievērojusi Globālās ziņošanas iniciatīvas (Global Reporting Initiative) vadlīniju (turpmāk tekstā – „GRI vadlīnijas") prasības (turpmāk tekstā – „Ziņošanas kritēriji"). Global Reporting Initiative ir tīkla bezpeļņas organizācija, kuras sekretariāts atrodas Amsterdamā, Nīderlandē.

*Sabiedrības atbildība*
Sabiedrības vadība ir atbildīga par Ziņošanas kritēriju izvēli un Nefinanšu paziņojuma sagatavošanu tā, lai tas visos būtiskos aspektos atbilstu šiem Ziņošanas kritērijiem. Šī atbildība ietver iekšējās kontroles izveidošanu un uzturēšanu, atbilstošu uzskaites datu saglabāšanu un aplēšu veikšanu, kas ir būtiskas Apliecinājuma uzdevuma priekšmeta sagatavošanai tā, lai attiecīgā informācija nesaturētu ne krāpšanas, ne kļūdu izraisītas būtiskas neatbilstības.

*Revidenta atbildība*
Mūsu pienākums ir sniegt secinājumu par Apliecinājuma uzdevuma priekšmetu, pamatojoties uz mūsu iegūtajiem pierādījumiem.

Mēs veicām Apliecinājuma uzdevumu saskaņā ar 3000. (pārskatīts) Starptautisko Apliecinājuma uzdevumu standartu „Apliecinājuma uzdevumi, kas nav vēsturiskas finanšu informācijas revīzija vai pārbaude uzdevumi" (turpmāk testā arī kā - 3000. (pārskatīts) SAUS). Šis standarts nosaka, ka Apliecinājuma uzdevums mums jāplāno un jāveic tā, lai mēs varētu sniegt secinājumu par to, vai mums ir zināms par jebkādām būtiskām izmaiņām, kas būtu jāveic attiecībā uz Apliecinājuma uzdevuma priekšmetu, lai tas atbilstu Kritērijiem, un jāsniedz attiecīgs ziņojums. Piemēroto procedūru raksturs, laiks un apjoms noteikts, pamatojoties uz mūsu spriedumiem, tostarp, uz mūsu veikto risku novērtējumu saistībā ar iespējamām krāpšanas vai kļūdu izraisītām būtiskām neatbilstībām.

Mēs uzskatām, ka iegūtie pierādījumi ir pietiekami un atbilstoši, lai sniegtu secinājumu par ierobežotas pārliecības Apliecinājuma uzdevuma priekšmetu.

*Neatkarība un kvalitātes kontrole*
Mēs esam ievērojuši neatkarības prasības un apliecinām, ka esam ievērojuši arī Starptautiskās grāmatvežu ētikas standartu padomes izdotajā Starptautiskajā profesionālu grāmatvežu ētikas kodeksā iekļautās prasības. Mēs arī apliecinām, ka mums ir visas šī Apliecinājuma uzdevuma veikšanai nepieciešamās zināšanas un pieredze.

EY arī piemēro 1. starptautisko kvalitātes kontroles standartu (SKKS) „Kvalitātes kontrole firmās, kas revidē vai pārbauda finanšu pārskatus, vai sniedz citus apliecinājuma vai saistītos pakalpojumus", kas nosaka, ka mums jāizstrādā, jāievieš un jālieto kvalitātes vadības sistēma, tostarp politika vai procedūras, kas nodrošina atbilstību ētikas prasībām, profesionālajiem standartiem un piemērojamām tiesību aktu prasībām.

*Veiktās procedūras*
Ierobežotas pārliecības apliecinājuma uzdevumos veiktās procedūras pēc sava rakstura, laika un apjoma atšķirtas no procedūrām, kas tiek veiktas pietiekamas pārliecības apliecinājuma uzdevumos. Līdz ar to ierobežotas pārliecības apliecinājuma uzdevuma ietvaros iegūtā pārliecības pakāpe ir būtiski zemāka, nekā tā būtu bijusi, veicot pietiekamas pārliecības apliecinājuma uzdevumu. Mūsu procedūras izstrādātas, lai iegūtu mūsu secinājuma izteikšanai nepieciešamo ierobežota līmeņa pārliecību, un nenodrošina visus pierādījumus, kas būtu nepieciešami pietiekamas pārliecības gūšanai.

Lai gan, nosakot mūsu procedūru raksturu un apjomu, mēs izvērtējām vadības iekšējo kontroļu efektivitāti, mūsu Apliecinājuma uzdevuma mērķis nebija sniegt apliecinājumu par iekšējo kontroļu efektivitāti. Mēs neveicām iekšējo kontroļu testēšanu vai tādas procedūras, kuru ietvaros tiktu pārbaudīta IT sistēmās veiktā datu apkopošana vai aprēķini.

Ierobežotas pārliecības apliecinājuma uzdevuma ietvaros tiek veiktas intervijas ar personām, kuras ir atbildīgas par Nefinanšu paziņojuma un saistītās informācijas sagatavošanu, un piemērotas analītiskas un citas atbilstošas procedūras.

Mēs veicām šādas procedūras:
- intervijas ar vadības pārstāvjiem un atsevišķu struktūrvienību līmenī, lai izvērtētu, vai Nefinanšu paziņojumā iekļautā kvalitatīvā un kvantitatīvā informācija ir pilnīga, precīza un pietiekama;
- iekšējo un ārējo dokumentu izskatīšana, lai izvērtētu, vai Nefinanšu paziņojumā iekļautā kvalitatīvā un kvantitatīvā informācija ir pilnīga, precīza un pietiekama;
- sistēmu un procesu struktūras novērtējums, kas tiek izmantotas, lai iegūtu, pārvaldītu un pārbaudītu Nefinanšu paziņojumā iekļauto informāciju;
- Nefinanšu paziņojumā iekļautās informācijas pārbaude, intervējot vadības pārstāvjus;
- finanšu informācijas un Nefinanšu paziņojuma informācijas salīdzināšana ar 2024. gada pārskatu;
- Nefinanšu paziņojuma vispārējais un formāta novērtējums, ņemot vērā uzrādītās informācijas atbilstību piemērojamajiem kritērijiem;
- darbības rezultātu pārbaude izlases veidā gan operacionālajā, gan korporatīvajā līmenī;
- izlases veida dokumentu pārbaude, lai gūtu apstiprinājumu vadības pārstāvju un augstāko amatpersonu intervijās sniegtajiem apliecinājumiem.

Mēs veicām arī citas procedūras, kuras esošajos apstākļos uzskatījām par nepieciešamām.

Mēs neesam veikuši nekādas procedūras un nesniedzam mūsu secinājumu attiecībā uz datiem par iepriekšējiem periodiem vai nākotnes plāniem un mērķiem, kuri ietverti Nefinanšu paziņojumā, kā arī datiem par Eiropas Savienības Taksonomijas prasību izpildi, kas ietverti Nefinanšu paziņojumā.

*Secinājums*
Pamatojoties uz mūsu veiktajām procedūrām un gūtajiem pierādījumiem, mums nav zināmas nekādas būtiskas izmaiņas, kas būtu jāveic, 2024. gada Nefinanšu paziņojumā, lai nodrošinātu tā atbilstību Ziņošanas kritērijiem.

SIA „ERNST & YOUNG BALTIC"
Licence Nr. 17

Diāna Krišjāne
Valdes priekšsēdētāja

Dace Negulinere
LR zvērināta revidente
Sertifikāts Nr. 175

Rīgā,

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU