



ГОДОВОЙ ОТЧЕТ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГАО “LATVIJAS DZELZCEĻŠ”

ЗА **2017** ГОД

СОДЕРЖАНИЕ

Обращение президента ГАО “Latvijas dzelzceļš” Эдвина Берзиньша	3	Влияние на среду	68
Обращение вице-президента ГАО “Latvijas dzelzceļš” Айвара Стракшаса	6	Подход к управлению	68
Обращение вице-президента ГАО “Latvijas dzelzceļš” Эрика Шмукста	7	Заботы о среде	69
Обращение вице-президента ГАО “Latvijas dzelzceļš” Айниса Стурманиса	8	Обхозяйствование отходов	69
Информация об отчете	10	Уменьшение загрязнения воздуха и грунтовых вод	70
Указатель индикаторов	12	Шумы и вибрации	72
Профиль предприятия	14	Уход за окружающей средой	75
Управление и структура предприятия	17	Энергоэффективность	76
Совет LDz	18	Использование материалов	76
Правление LDz	20	Водоснабжение	76
Дочерние предприятия LDz и результаты их деятельности в 2017 году	22	Социальное влияние	77
Контроль внутренних процессов	29	Подход к управлению	77
Обеспечение правомочности деятельности LDz	30	Работники	78
Результаты деятельности	31	Отношения работников и руководства	79
Работники	34	Внутренняя коммуникация	79
Социальная ответственность LDz	35	Безопасность труда	81
Этика	44	Возможности обучения и образования	84
Цепочки поставок, партнеры	45	Измерение ответственности продукта	86
Ответственность перед внешними инициативами	46	Подход к управлению	86
Деятельность в отраслевых и общественных организациях	47	Роль информационных технологий	87
Деятельность в международных организациях	49	Несчастные случаи на путях	88
Идентификация существенных аспектов, участие сторон влияния	53	Общественная безопасность	90
Экономическое влияние	57	Общественное измерение	91
Подход к управлению	57	Подход к управлению	91
Важные события 2017 года	58	Развитие культурно-образованного общества	93
Созданная экономическая стоимость	60	Политика даров и пожертвований	93
Использование финансирования из фондов ЕС	61	Механизмы жалоб	94
Влияние развития инфраструктуры	65	Политическая ответственность	95
Непрямое экономическое влияние	66	Право землепользования	95
Организация закупок	67	Доступность среды	96
		Сообщение об утверждении независимого ревизора	98
		Годовой отчет ГАО “Latvijas dzelzceļš” за 2017 год	101
		Консолидированный сокращенный отчет Латвийской железной дороги за 2017 год	162

G4-1

ЭДВИН БЕРЗИНЬШ

Председатель правления, президент ГАО
“Latvijas dzelzceļš”



Сознавая существенную роль транспортно-логистической отрасли в народном хозяйстве Латвии, а также социально-экономическое влияние ГАО “Latvijas dzelzceļš” (далее в тексте – LDz, Латвийская железная дорога, предприятие), предприятие в последние годы целенаправленно работало над повышением социальной ответственности и культуры мышления на перспективу, над совершенствованием и повышением эффективности процессов управления, над формированием сбалансированного сотрудничества со сторонами влияния.

В 2017 году был опубликован первый годовой отчет устойчивого развития, составленный по международно признанным установкам G4 Global Reporting Initiative (GRI). Он стал важным шагом для утверждения собственного понимания ценностей долгосрочной работы как среди широкой латвийской общественности, так и на международном уровне. Существенно к тому же, что LDz оказалось первым отраслевым предприятием Балтии, открывшим подобную практику нефинансовой отчетности. Надо надеяться, что в этом и последующих годах её начнут реализовывать и другие предприятия.

За 2017 год было сделано многое. LDz и руководимый им концерн запустили процесс перемен, результаты которого станут видны в последующие годы, однако и эти перемены в сферах стратегического руководства и корпоративного управления предприятием, человеческих ресурсов, технологического развития и международного партнерства базируются на основных принципах долгосрочного развития.

Отчет устойчивого развития LDz обрисовывает значительную часть этого процесса и дает возможность ознакомиться с информацией, характеризующей предприятие намного более детально и углубленно, чем результаты хозяйственной деятельности.

Оглядываясь на 2017 год как на местном, так и на международном рынке, нужно отметить, что LDz и вся транспортно-логистическая отрасль Латвии продолжали сталкиваться с вызовами и обострением конкуренции в международном масштабе. Но вопреки этому в отчетном году шаг за шагом проводилась большая работа по повышению международной узнаваемости предприятия, укреплению его позиций на международной арене, а также по расширению возможностей развития отрасли в Латвии.

Летом прошлого года LDz и крупнейшие латвийские порты представляли транспортно-логистическую отрасль нашей страны на проходившей в Казахстане международной выставке “EXPO Astana 2017”. Это было не просто участие в значительном международном мероприятии бок о бок с лидерами мировой экономики. Выставка означала и возможность налаживания новых контактов с потенциальными партнерами по сотрудничеству. Имела она и практический результат: 16 октября в Риге встречали первый контейнерный поезд по маршруту Урумчи – Алтынколь – Рига – Роттердам. Организацию этого поезда можно смело назвать практическим результатом проходивших во время выставки переговоров с деловыми партнерами с Казахстанской железной дороги и предприятий ее группы.



С точки же зрения экологических технологий мы познакомили гостей “EXPO Astana 2017” с разработанным прототипом водородного локомотива и потенциалом этого решения, заслужив внимание посетителей выставки, в том числе профессионалов отрасли.

О том, что LDz замечено на международном рынке, а созданные им маршруты отмечены на транзитной карте мира, свидетельствует заключенный в конце июня договор о сотрудничестве с одним из влиятельнейших логистических предприятий мира “DHL Global Forwarding”. Таким образом, LDz стало одним из партнеров этого предприятия, участвующим в достижении глобально выдвинутой цели – к 2020 году в грузовых перевозках из Китая в Европу достичь уровня 1 миллиона контейнеров в год. Параллельно с освоением китайского рынка LDz в 2017 году активно работало над налаживанием новых контактов в Индии и Иране.

Чтобы развивать сотрудничество с отдаленными странами, необходимы тесные отношения с ближайшими соседями. Изо дня в день мы продолжаем сотрудничать и с российскими, и с белорусскими коллегами. В целях укрепления отношений и налаживания новых контактов в январе 2017 года в Минске было открыто постоянное представительство LDz. Это был стратегически важный шаг, не только связанный с развитием имеющихся партнерских отношений, но и рассчитанный на создаваемый под Минском совместный белорусско-китайский индустриальный парк “Великий Камень”. В реализации этого проекта заинтересованы и LDz, и Латвия в целом, так как обеспечение грузовых перевозок способствует расцвету экономики страны. Для обеспечения прозрачности при организации перевозок в октябре между LDz и Белорусской железной дорогой было заключено соглашение о создании грузового экспресс-поезда “Минск – Рига”.

Предпосылкой для дальнейшего международного развития служит обеспечение как конкурентоспособных перевозочных решений, так и инфраструктуры. В долгосрочной перспективе его позволит достичь электрификация Латвийской железнодорожной сети, которая создаст серьезные конкурентоспособные преимущества для организации большого объема грузовых перевозок. В январе 2017 года Кабинет министров одобрил предложение Министерства сообщения и LDz на первом этапе проекта электрифицировать железнодорожные линии от Даугавпилса и Резекне в направлении Риги. Экспертные

подсчеты свидетельствуют, что положительное влияние проекта проявится не только после его завершения, когда организация перевозок на электротяге станет дешевле используемой ныне дизельной тяги. Уже в ходе своей реализации проект положительно скажется на развитии местной экономики, расширив косвенное влияние железнодорожной отрасли на латвийское народное хозяйство.

Железная дорога уже сейчас является в Латвии наиболее экологичным видом транспорта, но после электрификации ее влияние на среду уменьшится еще больше, так как будет минимизирован объем вредных выбросов, а также риски загрязнения, связанные с дизельной тягой.

Пусть и косвенно, но LDz связан с одним из масштабнейших проектов будущего сотрудничества стран Балтии – строительством железнодорожной линией “Rail Baltica”, которая может сыграть значительную роль в развитии Латвии, как выдающегося регионального логистического центра. LDz с надеждой смотрит на этот проект, позволяющий создать в Латвии соединение двух типов железнодорожной колеи разной ширины, что даст возможность обрабатывать еще большие объемы грузов из разных регионов мира, а также развивать эффективное сотрудничество с западноевропейскими партнерами.

Как реализация масштабных инфраструктурных проектов, так и обеспечение повседневной деятельности возможны только благодаря работникам предприятия, которые являются главной ценностью LDz. Учитывая, насколько сложным был 2017 год, следует сказать спасибо всем работникам предприятия и концерна, которые не только с пониманием отнеслись к ситуации, но и активно включились в разработку новых решений как путем участия в разработке будущего стратегического позиционирования предприятия и связанных с ним инициатив, так и участвуя в совершенствовании текущих рабочих процессов с использованием “Банка идей LDz”.

LDz – это латвийское предприятие и именем Латвии в его названии мы особенно гордимся, одновременно ощущая дополнительную за это ответственность. Хотя в основе расцвета и развития предприятия лежит успешное международное сотрудничество, мы считаем, что развивать следует и внутренние рынки. В 2017 году мы уделяли этому особое внимание, и результаты такой работы видны в данных годового отчета: объем внутренних перевозок за год увеличился на 10%.



Наладилось тесное сотрудничество с зерноводческими предприятиями, для нужд которых был создан специальный сезонный круговой маршрут по доставке зерновых грузов из Земгале в Рижский порт. Таким образом, сотрудничая с отраслевыми предприятиями, перевозчиками и портами, мы убедились в том, что внутренний рынок еще имеет неосвоенный потенциал, который стоит развивать в будущем.

В долгосрочной перспективе мы усматриваем возможности сотрудничества и с АО "Pasažieru vilciens" по развитию внутренних пассажирских перевозок, позволяющих при планировании эффективности мобильности общества использовать железнодорожную инфраструктуру.

Возвращаясь к устойчивому развитию и управлению, мы рады тому, что, несмотря на вызовы и трудности отрасли, эксперты в 2017 году высоко оценили достижения LDz. Согласно ежегодно составляемому "Prudentia" и "NASDAQ Rīga" рейтингу наиболее ценных предприятий Латвии, стоимость LDz с 2007 года выросла в 3,8 раза – оно признано четвертым по ценности предприятием Латвии. В Индексе устойчивости мы были включены в золотую категорию а наши дочерние предприятия ООО "LDz Cargo" и ООО "LDz Ritošā sastāva serviss" – в серебряную и бронзовую категории. Эти оценки рождают уверенность, что, думая о будущем, мы сможем преодолеть любые краткосрочные вызовы.

“

Опыт 2017 года свидетельствует – нужно быть смелым в движении к новым амбициозным целям. Мы трудимся в отрасли, которая каждый день убеждает нас, что нет ничего далекого ни географически, ни с точки зрения развития, и нынешний год мы посвятим новым стратегическим инициативам и работам, которые подтвердят это. В 2018 году каждый сможет убедиться, что Латвийская железная дорога меняется, шаг за шагом внося улучшения в текущие процессы и одновременно выдвигая новые, удаленные цели, чтобы выделиться в логистике, технологическом развитии, отраслевом образовании и других областях.



LDZ-1

АЙВАР СТРАКШАС

Член правления, вице-президент ГАО
“Latvijas dzelzceļš”



2017 год был сложным для отрасли и предприятия, однако результаты работы свидетельствуют, что при сравнительно существенном снижении объема перевозок мы все-таки сохранили финансовую стабильность.

“ Задача Латвийской железной дороги – обеспечивать качественное, конкурентоспособное содержание инфраструктуры независимо от объемов перевозок и связанных с ними доходов.

Правда, к концу года объемы перевозок начали понемногу расти, и эта тенденция продолжалась также в первые месяцы 2018 года. Подобная примета свидетельствует о стабилизации и известной прогнозируемости рынка.

Хотя оборот предприятия в прошлом году снизился, его падение было меньше, чем у объемов перевозок, что говорит об эффективности работы, проделанной для оптимизации процессов бизнеса.

Результат, полученный от основной деятельности, положителен, тогда как прирост прибыли, отраженный в годовом отчете, объясняется проведенным в результате реформы налоговой политики включением отложенного налога в показатели прибыли. В связи с этим вырос собственный капитал, что имеет значение при начале работы

над масштабными инвестиционными проектами, в том числе по электрификации железнодорожной сети, где необходимо обеспечивать большой объем софинансирования.

В то же время, несмотря на сложную ситуацию, предприятие в 2017 году смогло обеспечить прирост средней оплаты труда на 3%, способствуя, таким образом, удержанию квалифицированных специалистов.

Также в минувшем году шла подготовительная работа и проводились дискуссии с социальными партнерами и участниками отрасли о том, чтобы в 2018 году Кабинет министров принял предусмотренный законом “О железной дороге” и важный для отрасли Индикативный план развития железнодорожной инфраструктуры на пятилетний период, а Министерство сообщения и LDz могли заключить основанный на нем многолетний договор. Эти документы, как и находящаяся на окончательном согласовании стратегия деятельности LDz на среднесрочный период, определят дальнейшую деятельность предприятия и механизм обеспечения финансового равновесия для управляющего инфраструктурой в случае, когда объемы перевозок и связанные с ними доходы не будут покрывать расходы, необходимые для содержания инфраструктуры.





ЭРИК ШМУКСТС

Член правления, вице-президент ГАО
“Latvijas dzelzceļš”

Откликаясь на вызовы отрасли, LDz в конце 2017 года начало масштабную работу по реорганизации структурных подразделений, непосредственно связанных с техническим руководством и организацией перевозок.

“ **Объем перевозок в прошлом году был меньше, поэтому и нужны были решения по развитию новых направлений деятельности, эффективной обработке имеющихся объемов и – в то же время – по сохранению в концерне квалифицированных специалистов.**

Наибольшие перемены затронули Рижский и Даугавпилсский участки эксплуатации, объединенные в одну структуру – Дистанцию управления движением. При этом была отделена Дистанция обслуживания вагонов, имеющая более широкие перспективы развития, в том числе за пределами концерна LDz. Насколько удачной будет работа специалистов вагонного хозяйства и какой выигреш принесет подобное решение, станет ясно уже в 2018 году, однако от него стоит ожидать новые стимулы для развития бизнеса.

В интересах работников для обеспечения непрерывной нагрузки было принято и решение доверить структурному подразделению LDz – Дистанции пути – не только работы по текущему содержанию инфраструктуры, но и проведение ремонтов, чем до сих пор занималось дочернее предприятие LDz OOO “LDz infrastruktūra”. Таким образом, сознавая, что в ближайшие годы не ожидается больших капремонтов пути, мы обеспечили работой квалифицированных специалистов в этой области. Их прежняя работа носила сезонный характер, ведь подготовка инфраструктуры, ее текущее содержание и обслуживание выполняются, в основном, зимой, тогда

как ремонты – летом. Объединив эти обязанности в одном структурном подразделении и переведя туда людей, мы в настоящее время можем обеспечить всем занятым содержанием пути специалистам непрерывную загрузку и таким образом сохранить работников с необходимой специализацией и опытом.

В прошлом году продолжал сокращаться грузопоток от российских партнеров, поэтому следовало активнее осваивать новые рынки, а также укреплять сотрудничество с ближайшими соседями. Хотя это не принесет плодов в ближайшее время, но в отчетном году были проведены несколько контейнерных поездов из Китая и в обратном направлении, а также начата работа по участию в развитии коридора Север – Юг.

Эти коридоры создаются при сотрудничестве Латвии с рядом стран СНГ, поэтому LDz продолжает участвовать в работе Совета по железнодорожному транспорту стран Содружества, объединяющего железнодорожные администрации 18 стран Евразии и решающего практические вопросы сотрудничества. В октябре 2017 года в Риге состоялось очередное заседание Совета, на котором встретились руководители железных дорог России, Белоруссии, Казахстана, стран Средней Азии, Закавказья и Балтии и даже далекого Ирана. В каждой стране действует своя юридическая и технологическая система, однако данный формат позволяет совместно решать существенные проблемы отрасли. Для LDz это заседание стало подтверждением тому, что, несмотря на различные политические и международные события, мы готовы работать вместе, решать общие вопросы, сотрудничать и сейчас, и в будущем.



АЙНИС СТУРМАНИС

Член правления, вице-президент ГАО “Latvijas dzelzceļš”



Оглядываясь на проделанную в 2017 году работу по развитию железнодорожной инфраструктуры и технологических решений, нужно выделить три основных направления деятельности.

Первое – определение перспектив и стратегии предприятия, а также реализация стратегически важных проектов.

В 2017 году была разработана среднесрочная стратегия деятельности LDZ на 2017-2022 годы. Она получила отзыв Межведомственного координационного центра, на основе которого в начале 2018 года для направления в Кабинет министров было подготовлено предложение о применении на период действия стратегии 0% дивидендов с прибыли.

Проведена значительная работа по подготовке и реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры. От Центрального агентства по финансам и договорам в минувшем году были получены решения об утверждении проектов модернизации Рижского и Даугавпилсского железнодорожных узлов, объявлены закупки на проектирование и строительство.

Большой труд вложен в разработку проекта электрификации железнодорожной сети. В результате развития технологий удалось снизить общую стоимость первого этапа проекта (Даугавпилс – Крустпилс; Резекне – Крустпилс – Рига) с 519 до 411 млн. евро, что позволило предприятию привлечь софинансирование самому, без государственных вложений. 5 декабря 2017 года Кабинет министров поддержал дальнейшее продвижение первого

этапа проекта. Это значительный шаг по расцвету и укреплению конкурентоспособности латвийского народного хозяйства и транспортно-логистической отрасли в изменчивых условиях рынка, когда стремительно обостряется конкуренция как в глобальном масштабе, так и между ближайшими странами и регионами.

2018 год станет решающим для начала реализации проекта электрификации железнодорожной сети – после получения решений Центрального агентства по финансам и договорам и Европейской комиссии об утверждении проекта, а также решений международных кредиторов о привлечении к реализации проекта кредитных ресурсов. Одновременно продолжается работа над привлечением внешних средств после 2020 года – для дальнейшей электрификации железнодорожной сети в направлении Вентспилсского порта и реконструкции электрифицированных сейчас линий. В тесном сотрудничестве с Белорусской железной дорогой решаются также вопросы электрификации участка Даугавпилс – Индра – Граница с Белоруссией. С коллегами по проекту “Rail Baltica” начата работа над техническими решениями, связанными с перестройкой Центрального вокзала и планированием инфраструктуры для железнодорожной линии колеи 1435 мм.

Второе направление работы – применение новейших технологических решений для повышения эффективности трудовых процессов. В 2017 году шла подготовка к реализации проекта Единого центра управления движением, создание которого поможет единому подходу к организации железнодорожных перевозок по всей Латвии.



Управление движением тесно связано с использованием современных информационных технологий, и в этой сфере в прошлом году сделаны существенные улучшения международного железнодорожного сообщения. Латвийская железная дорога внедрила обмен электронными накладными на грузовые перевозки с белорусскими, российскими, эстонскими, а в начале 2018 года – и литовскими коллегами. Обеспечение оперативного обмена информацией влияет на нашу конкурентоспособность, в том числе в контексте Европейского союза, где современные цифровые решения во многих местах еще не так распространены, как у нас.

В дополнение к этому разработана система электронных расчетов, которую в организацию грузовых перевозок постепенно внедряет ООО “LDz Cargo”, предлагая грузовладельцам организовывать перевозки, не выходя из офиса. Это позволяет улучшить клиентский сервис и лояльность к конкретному предприятию, оказывающему услуги.

Также в прошлом году проводилось внедрение, казалось бы, менее значительных, но эффективных по затратам и ресурсам решений, например, оптимизация печатных устройств, которая полностью будет завершена в 2018 году. Опыт других предприятий свидетельствует, что таким образом можно сэкономить до 20-30% расходов, связанных с распечаткой документов, а это значительный объем в условиях, когда необходимо обеспечивать эффективность предприятия.

Третье направление деятельности – рачительное хозяйствование и бережное отношение к окружающей среде.

В отчетном году уделялось внимание дальнейшему обследованию объектов, загрязняющих и деградирующих среду, а также разработке плана действий по ним.

Мы также продолжали заниматься улучшением железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, в том числе повышая безопасность пересечения путей и улучшая доступность среды.

3 марта 2017 года ГАО “Latvijas dzelzceļš” получило сертификат, подтверждающий успешное внедрение системы энергоуправления в соответствии с требованиями стандарта LV EN ISO 50001:2012 в сфере “Обслуживание услуг управляющего публичной железнодорожной инфраструктурой и недвижимости ГАО “Latvijas dzelzceļš”.

При поддержании системы энергоуправления в соответствии с требованиями стандарта на предприятии ведется мониторинг использования энергоресурсов, проводятся внутренние аудиты и обучение работников, в результате чего энергоресурсы используются более эффективно и уменьшаются финансовые средства, необходимые для обеспечения предприятия электроэнергией и тепловым отоплением.

По всем упомянутым направлениям работа будет продолжена и в 2018 году, неуклонно способствуя расцвету Латвийской железной дороги, как группы технологически развитых транспортно-логистических предприятий.



2017 год был отмечен для LDz как определением новых перспектив и стратегии предприятия и реализацией стратегически важных проектов, так и движением к инновациям и внедрением новейших технологических решений в повседневную работу. Этот год также станет решающим для начала реализации проекта электрификации железнодорожной сети.





G4-22

G4-23

G4-28

G4-29

G4-30

G4-31

G4-32

G4-33

ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОТЧЕТЕ

Первый отчет устойчивого развития ГАО “Latvijas dzelzceļš”, составленный согласно основным (Core) требованиям международно признанных установок G4 Global Reporting Initiative (GRI), был подготовлен о деятельности предприятия в 2016 году. Основные требования G4 включают в себя публикацию информации о социальном, экономическом и экологическом влиянии предприятия, а также о практике управления. При подготовке отчета существенная роль принадлежит влиянию предприятия на взгляды сторон по тем областям, где влияние предприятие особенно велико или значительно в более широком контексте. Настоящий отчет является вторым, подготовленным на основании установок GRI, – он отражает деятельность предприятия в 2017 году.

Отчетный период

1 января – 31 декабря 2017 года

Регулярность отчетности

Первый отчет ГАО “Latvijas dzelzceļš” по международно признанным установкам G4 GRI был подготовлен в 2016 году. За ним следует отчет за 2017 год, базирующийся на установках G4 GRI. В дальнейшем также планируется ежегодно составлять отчеты GRI, оценивая возможности применения новейших стандартов GRI, а также предполагая в будущем готовить отчет устойчивого развития GRI для всего концерна Латвийской железной дороги.

Дата публикации

15 мая 2018 года (на латышском языке). Отчет доступен на сайте paskati.ldz.lv на латышском, английском и русском языках, а также передан для публикации в базу данных GRI database.globalreporting.org (на английском языке).

Предыдущие отчеты

В период с 2014 по 2016 год ГАО “Latvijas dzelzceļš” публиковало ежегодное Сообщение о корпоративной социальной ответственности, при подготовке которого не использовались определенные стандарты. В ходе совершенствования практики нефинансовой отчетности первый подготовленный по установкам G4 GRI отчет устойчивого развития LDz охватывает деятельность предприятия в 2016 году.

Принципы создания отчета

При подготовке отчета устойчивого развития за 2016 год ГАО “Latvijas dzelzceļš” детально изучило мнения сторон влияния, в том числе государственных органов, негосударственного сектора, клиентов, партнеров, представительств интересов работников и представителей других областей, и выяснило их взгляды на те сферы, в которых ГАО “Latvijas dzelzceļš” имеет наибольшее влияние или существуют наиболее высокие риски влияния в связи с существенными аспектами устойчивости. Была разработана матрица существенных аспектов, положенная в основу первого отчета GRI, а также использованная для подготовки отчета за 2017 год. Опираясь на данное исследование и матрицу, ГАО “Latvijas dzelzceļš” в отчете устойчивого развития в полной мере отразило общую стандартную информацию (General Standard Disclosures – 43 индикатора) о своей деятельности, а также предоставило данные по 39 существенным аспектам. В отчете имеется также информация о действиях предприятия, которые, на его взгляд, связаны с долгосрочной деятельностью, вкладом в общество или изучением и снижением определенных рисков, но не были акцентированы в качестве существенных аспектов при обследовании сторон или не входят в установки G4 GRI. В отчете устойчивого развития по отдельным разделам отмечены индикаторы установок G4 GRI или определенные самим предприятием существенные аспекты, помеченные индикатором LDz-х.



Методы получения данных	При подготовке отчета использовались информация и данные о деятельности предприятия и существенных аспектах сообщения, предоставленные структурами и структурными подразделениями ГАО "Latvijas dzelzceļš". В отчет включены только проверенные и обоснованные данные, а также указания на то, что конкретные данные о существенной сфере влияния предприятия не собираются и не анализируются.
Утверждение ревизора	Согласно изданному Советом по международным стандартам ревизий и утверждений Международному стандарту утвердительных поручений 3000 (SAUS 3000), проверку отчета устойчивого развития ГАО "Latvijas dzelzceļš", не являющуюся ревизией или проверкой исторической финансовой информации, провела аудиторская компания "PricewaterhouseCoopers". Выбор ревизора опирался на тот факт, что "PricewaterhouseCoopers" является и ревизором финансового отчета ГАО "Latvijas dzelzceļš".
Контакты	Контактная информация для вопросов или комментариев по отчету устойчивого развития ГАО "Latvijas dzelzceļš" 2017: ella.petermane@ldz.lv .

G4-17

В первый раз решение о разработке отчета устойчивого развития LDz по международно признанным установкам GRI было принято в конце 2013 года. Президентским советом LDz была создана Комиссия концерна "Latvijas dzelzceļš" по корпоративной социальной ответственности, в рамках которой началась систематическая работа по планированию мероприятий социальной ответственности концерна, в том числе – по исследованию установок отчета устойчивого развития, выбору конкретного стандарта и подготовке плана.

G4-36

G4-39

G4-42

G4-48

Комиссия по корпоративной социальной ответственности работает под руководством президента LDz. Она осуществляет надзор за деятельностью предприятия в сфере корпоративной социальной ответственности и устойчивого развития и, в сотрудничестве с представителями различных структур предприятия, планирует шаги предприятия в сферах экономического влияния, экологии и социальных аспектов. Комиссия принимает рекомендательные решения, рассматриваемые привлеченными структурами предприятия, а их дальнейшее продвижение в случае необходимости утверждает Президентский совет LDz.

В комиссии по корпоративной социальной ответственности сотрудничают представители высшего руководства LDz, дирекции по развитию, технической и финансовой дирекций, дирекций по юридическим и административным делам, по персоналу, недвижимости, коммуникации и международным отношениям, дирекции безопасности, а также технической инспекции и бюро по закупкам, участвующие также в разработке и утверждении содержания отчета устойчивого развития. В комиссии работают также делегированные представители дочерних предприятий LDz, отвечающие за внедрение в деятельность своих предприятий политики и действий, установленных на уровне концерна.

До 2016 года под руководством комиссии ежегодно разрабатывались отчеты по корпоративной социальной ответственности, содержащие информацию о работе предприятия за календарный год, однако эти отчеты не формировались по определенным стандартам или установкам. Первый GRI отчет устойчивого развития LDz был подготовлен за 2016 год, а за ним следует отчет за 2017 год.



УКАЗАТЕЛЬ ИНДИКАТОРОВ

Общая стандартная информация

Стратегия и анализ		Идентификация существенных аспектов		Информация об отчете		Этика	
G4-1	3	G4-17	11	G4-28	10	G4-56	44
		G4-18	53	G4-29	10	G4-57	44
		G4-19	53	G4-30	10	G4-58	44
		G4-20	54	G4-31	10		
		G4-21	54	G4-32	10		
		G4-22	10	G4-33	10		
		G4-23	10				
Профиль предприятия		Участие сторон влияния		Управление			
G4-3	14	G4-24	53	G4-34	17		
G4-4	14	G4-25	53	G4-36	11		
G4-5	14	G4-26	53	G4-39	11		
G4-6	14	G4-27	54	G4-42	11		
G4-7	17			G4-43	35		
G4-7	18			G4-45	35		
G4-7	22			G4-47	35		
G4-8	16			G4-48	11		
G4-9	31						
G4-10	34						
G4-11	34						
G4-11	77						
G4-12	45						
G4-13	17						
G4-13	18						
G4-13	22						
G4-14	46						
G4-15	46						
G4-16	47						



УКАЗАТЕЛЬ ИНДИКАТОРОВ

Существенные аспекты

Подход к управлению		Влияние на среду		Измерение ответственности продукта		Общественное измерение	
G4-DMA	57	G4-EN1	76	G4-PR1	86	G4-SO4	94
G4-DMA	68	G4-EN2	67	G4-PR1	90	G4-SO6	95
G4-DMA	77	G4-EN3	76	G4-PR2	88	G4-SO11	94
G4-DMA	86	G4-EN4	76				
G4-DMA	91	G4-EN6	76				
		G4-EN8	76				
		G4-EN10	76				
		G4-EN15	69				
		G4-EN16	69				
		G4-EN23	69				
		G4-EN24	69				
		G4-EN27	69				
		G4-EN29	69				
		G4-EN34	69				
Экономическое влияние		Социальное влияние		Право землепользования		Специфические для предприятия индикаторы	
G4-EC1	60	G4-LA1	78	MM6	95	LDz-1	6
G4-EC4	61	G4-LA4	79			LDz-2	29
G4-EC7	65	G4-LA5	81			LDz-3	30
G4-EC8	65	G4-LA6	83			LDz-4	67
G4-EC8	66	G4-LA7	81			LDz-5	93
		G4-LA8	81			LDz-6	93
		G4-LA10	84			LDz-7	96
		G4-LA12	77				



G4-3

G4-4

G4-5

G4-6



ПРОФИЛЬ ПРЕДПРИЯТИЯ

“Latvijas dzelzceļš” – государственное акционерное общество, 100% капитала которого принадлежат государству. Держателем долей капитала является Министерство сообщения Латвийской Республики. В интересах народного хозяйства страны LDz управляет, содержит и развивает публичную железнодорожную инфраструктуру в Латвии. LDz оказывает услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, обработке грузовых поездов, техническому обслуживанию и осмотру вагонов, распределению и продаже электроэнергии, услуги по аренде, информационным технологиям и электронной связи, а также услуги принцепала.

Юридический адрес LDz – Рига, ул.Гоголя, 3, LV-1050, однако структурные подразделения предприятия расположены и в других местах Риги, а также по всей Латвии (в том числе в Елгаве, Лиенае, Даугавпилсе, Крустпилсе, Резекне, Вентспилсе и др.). Для успешной деятельности предприятия особенно важен Латгальский регион, где трудится значительное число работников LDz. Наибольшую часть объемов деятельности LDz составляет обработка транзитных грузов, которые прибывают в Латвию, главным образом, через восточную государственную границу. В Латгалии занимаются их первичной обработкой, распределением и формированием последующего движения поездов. Особенно много железнодорожников во втором по величине латвийском городе Даугавпилсе, но немало работников LDz трудятся также в Резекне и Крустпилсе – это крупные железнодорожные узлы по обработке грузов перед их доставкой в какой-либо из ведущих латвийских портов.

LDz – управляющее предприятие концерна LDz. В концерн входят и шесть дочерних обществ, занимающихся грузовыми перевозками, модернизацией и обслуживанием подвижного состава, логистическими решениями, охраной инфраструктуры и грузов, а также обеспечением других услуг.

Средняя численность персонала в концерне LDz в 2017 году составляла 11 192 человека, включая работников, отсутствующих по причине нетрудоспособности или находящихся в отпуске по уходу за ребенком. Среднее количество работающих в 2017 году составляло 10 395 человек. 6497 из них работали в управляющем предприятии ГАО “Latvijas dzelzceļš”. Концерн LDz – крупнейший работодатель Латвии, а также один из крупнейших налогоплательщиков страны. В бюджеты государства и самоуправлений LDz на уровне концерна внес в качестве налогов в 2017 году 123,8 млн.евро, из них 70,2 млн.евро уплатило в государственный и муниципальные бюджеты ГАО “Latvijas dzelzceļš”. За последние 10 лет концерн LDz внес в бюджеты государства и самоуправлений более 1 млрд.евро.

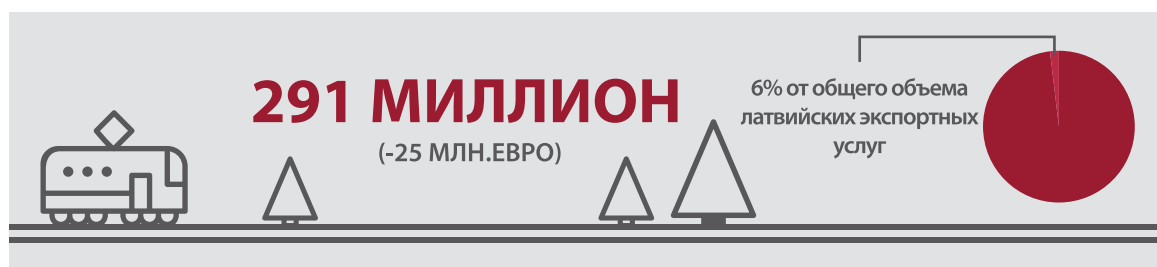
LDz – единственное предприятие в Латвии, управляющее публичной железнодорожной инфраструктурой. Большую часть его доходов образует внесенная перевозчиками плата за пользование инфраструктурой, размер которой, согласно утвержденной Комиссией по регулированию общественных услуг методике, определяет АО “LatRailNet”.



В 2017 году доходы от платы за инфраструктуру составили 124,6 млн.евро, или 69,2% общего нетто-оборота LDz. Из них 69,5%, или 86,5 млн.евро получены от грузовых перевозок, а 30,4%, или 37,9 млн.евро – от пассажирских (в том числе 28,7%, или 35,8 млн. евро – от независимого, принадлежащего государству акционерного общества “Pasažieru vilciens”). Оставшиеся 0,1% образовали прочие коммерсанты, ведущие хозяйственную деятельность с использованием инфраструктуры LDz.

Подобной пропорцией грузовых и пассажирских перевозок Латвия отличается от большинства

стран Евросоюза, где публичная железнодорожная инфраструктура используется, главным образом, для пассажирских перевозок. В Латвии большую часть объема работы образуют международные грузовые перевозки, или экспорт транспортных услуг. По информации Банка Латвии, в 2017 году он составлял 291 млн.евро от общего объема латвийских экспортных услуг. Однако это на 25 млн.евро меньше, чем в 2016 году, на что повлияли экономическая ситуация и геополитические факторы на рынке грузовых перевозок. В целом экспорт железнодорожных транспортных услуг образует 6% общего объема латвийских экспортных услуг.



Преимуществом Латвии, позволяющим привлекать грузовой транзит, является выгодное географическое положение – доступ к Балтийскому морю и три незамерзающих зимой порта, а также пути колеи 1520 мм, эффективно соединяющие Латвию со странами СНГ, в свою очередь, имеющими соединение с более удаленными странами Азиатского региона, например, с Китаем. К тому же грузы из Латвии морским путем можно в течение 24 часов доставлять в любой из портов Скандинавии.

За последние годы под влиянием внешнеэкономических обстоятельств общий объем перевезенных грузов снизился, однако железная дорога по-прежнему остается наиболее конкурентоспособным – с точки зрения времени и затрат – видом транспорта. К тому же LDz все активнее работает с международными партнерами, чтобы сохранить существующие грузопотоки и найти новые возможности для сотрудничества. В развитии транспортно-логистических процессов значительная роль традиционно принадлежит межгосударственному сотрудничеству железнодорожных предприятий, а в странах-партнерах на Востоке особенно ожидают, что развитие отрасли направляют предприятия с государственным капиталом.

Наиболее значимыми целевыми рынками для LDz и транспортно-логистической отрасли Латвии по-прежнему остаются Россия и Белоруссия, а также страны Центральной Азии. Продолжая диверсификацию групп и сегментов грузов и учитывая снижение объемов грузов с традиционных целевых рынков, в последние годы

LDz активно налаживает и укрепляет сотрудничество с Китаем, Индией и Ираном, заинтересованными в местоположении Латвии для доставки своей продукции в Скандинавию и более обширный регион Северной Европы. В сотрудничестве с китайскими партнерами LDz организует отправку поездов из Китая и обратно, а также участвует в развитии соединения нового транспортного коридора Север – Юг с Южной Азией (особенно с Индией и Ираном).

Основная задача предприятия – содержание конкурентоспособной инфраструктуры независимо от колебаний объема перевозок и от того, насколько быстро и успешно развивается работа на новых рынках. Необходимость обеспечения прогнозируемого развития и содержания железнодорожной инфраструктуры определяет закон “О железной дороге”, который, согласно нормативным актам Европейского союза, предусматривает разработку Индикативного плана развития железнодорожной инфраструктуры и заключение связанного с ним многолетнего договора между Министерством сообщения и управляющим публичной железнодорожной инфраструктурой (LDz). Эти документы устанавливают требования, выдвигаемые государством к управляющему инфраструктурой, а также механизм обеспечения управляющему инфраструктурой финансового равновесия, если доходы от перевозок не позволяют достичь намеченных целей. В 2017 году шла активная работа над подготовкой этих документов на 2018-2022 годы.

На тот же период разработана среднесрочная стратегия LDz, одобренная советом LDz. Окончательное ее утверждение связано с принятием Кабинетом министров соответствующего решения, которое на период

действия стратегии устанавливало бы объем ежегодно выплачиваемых государству дивидендов в размере 0%. Принятие такого решения ожидается в первом полугодии 2018 года.

G4-8

G4-8

Управляемая LDz инфраструктура включает в себя не только пути, железнодорожные станции и остановочные пункты, но и другие существенные элементы, необходимые для повседневной деятельности и безопасности движения: системы СЦБ, телекоммуникационную инфраструктуру, различные инженерно-технические сооружения.



Созданная, развиваемая и модернизируемая на LDz железнодорожная инфраструктура гарантирует предоставление качественных услуг в сфере пассажирских и грузовых перевозок. LDz обеспечивает услуги из/в крупнейшие города Латвии, региональные центры, а также до восточных границ страны, предоставляя сообщение с тремя крупнейшими латвийскими портами – Ригой, Вентспилсом и Лиепаей. Грузовые перевозки по инфраструктуре Латвийской железной дороги выполняют три перевозчика: входящее в состав концерна LDz ООО “LDz Cargo” и два частных перевозчика – АО “Baltijas Tranzīta serviss” и АО “Baltijas Ekspressis”.

Наряду с грузовыми перевозками железнодорожная инфраструктура используется для постоянно растущих за последние годы пассажирских перевозок. Она обеспечивает сеть магистральных маршрутов во все регионы страны (перевозки обеспечивает независимое, принадлежащее государству акционерное общество “Pasažieru vilciens”), а также позволяет выполнять международные пассажирские перевозки в Россию и Белоруссию (реализуют ООО “LDz Cargo” и Белорусская железная дорога).

В конце 2017 года разрешение на международные пассажирские перевозки между Латвией и Литвой от Государственной железнодорожной технической инспекции получили Литовские железные дороги, которые открыли перевозки на участке от литовской границы до Даугавпилса в начале 2018 года. При планировании Дирекцией автотранспорта маршрутов общественного транспорта на ближайшие 10 лет LDz и АО “Pasažieru vilciens” актуализировали вопрос о развитии внутреннего пассажирского сообщения с использованием существующих линий, по которым железнодорожные пассажирские перевозки сейчас не выполняются либо осуществляются с минимальной интенсивностью. Работа над этим вопросом продолжится в 2018 году, и LDz со своей стороны обобщит информацию о возможностях повышения скорости движения поездов и других решениях.

УПРАВЛЕНИЕ И СТРУКТУРА ПРЕДПРИЯТИЯ

G4-7

LDz – государственное капитальное общество, и 100% его долей принадлежит государству. Управляющим долями государственного капитала является Министерство сообщения.

G4-34

G4-13

Решением Кабинета министров в 2016 году был создан совет LDz. Он подчинен собранию акционеров, тогда как совету подчиняется правление LDz.

Руководство оперативными вопросами предприятия осуществляет Президентский совет, в состав которого входят президент LDz и три вице-президента, и каждый из них отвечает за определенную сферу деятельности предприятия (общее руководство, технические вопросы, финансовые вопросы и развитие инфраструктуры).

Повседневную работу предприятия обеспечивает генеральная дирекция LDz с входящими в ее состав 9 дирекциями и 5 структурами, занимающимися внутренним аудитом, закупками, услугами принципала и другими функциями. Еще 6 структурных подразделений, размещенных как в Риге, так и в Даугавпилсе и других местах Латвии, занимаются текущей работой на путях, станциях и остановочных пунктах, а также обеспечивают эффективную деятельность информационных систем предприятия.

В 2017 году началась реструктуризация предприятия, целью которой являются пересмотр бизнес-процессов и необходимые изменения в них, призванные повысить эффективность деятельности LDz. На основе плана реструктуризации и проведенной подготовки 1 января 2018 года вместо прежних Рижского и Даугавпилсского участков эксплуатации приступили к работе два новых структурных подразделения LDz – Дистанция управления движением и Дистанция обслуживания вагонов. По рекомендации надзорного органа – Государственной железнодорожной администрации – изменения были внесены и в организацию маневровой работы на конечных станциях грузовых перевозок. Если до сих пор ею занималось дочернее общество LDz ООО “LDz Cargo”, то с 1 января 2018 года маневровую работу организует LDz, обеспечивая равное оказание услуг маневровой работы для всех перевозчиков. В ходе реструктуризации новые обязанности были переданы и Дистанции пути, которая впредь будет не только выполнять работы по текущему содержанию пути, но и ремонтировать его, что прежде находилось в компетенции ООО “LDz infrastruktūra”.

Все упомянутые изменения обеспечивают прозрачное разделение функций предприятия и повышают эффективность выполнения определенных работ.

Схема организационной структуры ГАО “Latvijas dzelzceļš”



СОВЕТ LDZ

G4-7

G4-13

В 2016 году по рекомендации Межведомственного координационного центра и решению Кабинета министров был создан совет LDz, работу которого определяет регламент совета LDz. В течение 2017 года в составе совета LDz произошли изменения: прежний руководитель совета Ансис Зелтинш оставил свой пост в конце лета, и на его место председателя совета был назначен независимый член совета Айгар Лайзанс. Должность члена совета покинул также Роджер Янис Григулис. Для правомочности совета и наличия кворума в должности члена совета был утвержден директор Департамента

транзитной политики Министерства сообщения Андрис Малдупс.

2 февраля 2018 года Министерство сообщения утвердило совет LDz в новом составе, назначив его председателем председателя правления ГАО "Latvijas Valsts ceļi" Яниса Ланге, а посты членов совета сохранили Айгар Лайзанс и Андрис Малдупс.



АЙГАР ЛАЙЗАНС

Председатель совета LDz
(август 2017 года – февраль 2018 года)

Независимый член совета LDz с июля 2016 года

В Латвийском сельскохозяйственном университете получил степень доктора инженерных наук, а также степень магистра по управлению предпринимательской деятельностью (MBA) – в Рижской Бизнес-школе РТУ. Был первым вице-президентом и коммерческим директором АО "Preses pams", с 2009 года занимался реализацией проектов пограничного сотрудничества INTERREG IV A, специализирующихся на поощрении науки, охране среды и коммерциализации. В настоящее время является проректором по учебной части, членом Сената и Конвента Латвийского сельскохозяйственного университета, профессором Института энергетики Технического факультета.

2017 год не был легким для отрасли транзита и логистики – он оказался сложным, так как под влиянием различных обстоятельств имели место значительные колебания объемов железнодорожных грузовых перевозок, порождавшие для предприятия новые вызовы. Однако они позволили лучше оценить, что следует привести в порядок на самом предприятии, особенно с точки зрения долгосрочной перспективы.

Упорядоченное взаимодействие между советом и правлением стало главным результатом первого года работы совета. Соединение знаний, компетенций и опыта членов совета, а также работа в команде позволяли обеспечивать профессиональный подход и внесли позитивный вклад в совершенствование процессов управления предприятием. В качестве одного из примеров можно упомянуть регулярный и систематический надзор за бизнес-делками. Именно независимый взгляд членов совета, дополняющий оценки работников предприятия, повышал качество принимаемых решений и позволял исключить возможность принятия субъективных, односторонних решений. В результате сотрудничества были упорядочены и улучшены внутренние процессы и процедуры на предприятии.

На протяжении всего 2017 года совет внимательно следил за планами предприятия по повышению эффективности, а также выражал свою точку зрения, одновременно контролируя сохранение и развитие главной ценности предприятия – его работников. Оптимизацию работы, следствием которой может стать изменение численности персонала, в сложных рыночных обстоятельствах нужно проводить особенно осторожно, чтобы сохранить и укрепить компетенцию предприятия. Этот процесс на предприятии проходит в тесном взаимодействии с профсоюзом, и совет в нем также участвует.



В середине года была утверждена среднесрочная стратегия деятельности LDz на 2017-2020 годы, нацеленная на долгосрочную работу и рассматривающая как экономические аспекты, человеческие ресурсы, так и экологические факторы. Вовлечение работников и общества в целом в обеспечение устойчивого развития LDz, затрагивающий упорядочение окружающей среды и снижение влияния предприятия на экосистему, вошло в повседневную жизнь Латвийской железной дороги.

С точки зрения совета высоко оценивается и проект электрификации железнодорожной сети, одобренный латвийским правительством и ответственными за транспорт и логистику европейскими институциями, а также идея создания маневрового локомотива, работающего на водороде, которую LDz представило на выставке "Expo Astana 2017" в столице Казахстана Астане. Эти решения направлены на внедрение экологичных технологий и поощрение энергетической независимости – то есть на долгосрочное будущее логистических систем Латвии и Европы.

**АНДРИС МАЛДУПС**

Член совета LDz
с ноября 2017 года

Директор Департамента транзитной
политики Министерства сообщения

Получил степень магистра инженерных наук в Латвийском сельскохозяйственном университете, степень магистра по управлению бизнесом – в Рижской Бизнес-школе РТУ, специальность руководителя международных отношений – в Институте международных отношений Латвийского университета.

В сфере развития транзитной отрасли работает в Министерстве сообщения с 1997 года. В последние годы основное внимание уделяет развитию в логистической отрасли услуг добавленной стоимости, особенно увеличению объема контейнерных грузов и евразийских перевозок, развитию портовых и складских услуг, а также поощрению индустриальных проектов в свободных портах и специальных экономических зонах Латвии.



ПРАВЛЕНИЕ LDZ

Правление LDz состоит из его председателя и трех членов правления. Одновременно все четыре представителя правления предприятия образуют Президентский совет LDz, принимающий решения о деятельности предприятия. Каждый из членов Президентского совета осуществляет надзор за важными для работы предприятия и концерна сферами ответственности.



ЭДВИН БЕРЗИНШ

Председатель правления, президент

СФЕРА ОТВЕТСТВЕННОСТИ – КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Э.Берзинш является председателем правления LDz с 2016 года, а членом правления LDz был с 2011 года. Получил степень магистра права и степень профессионального магистра по управлению предприятиями и учреждениями (MBA) по норвежско-латвийской магистерской программе “Инновации и предпринимательская деятельность” (PTU). Был руководителем Департамента международного сотрудничества Латвийской Академии полиции, юридическим консультантом “Lattelecom”, руководителем Юридического департамента и членом правления АО “Latvijas kuģniecība”. Э.Берзинш является вице-президентом Латвийской конфедерации работодателей, членом президиума и Совета Латвийской торгово-промышленной камеры, членом Конвента советников PTU, председателем латвийско-белорусского и латвийско-казахстанского Советов по деловому сотрудничеству от латвийской стороны, членом Конвента советников и Думы юридического факультета Высшей бизнес-школы “Tugība”. В декабре 2017 года Э.Берзинш был утвержден в должности члена Руководящего комитета Международного союза железных дорог (UIC) и Европейского сообщества железных дорог и предприятий инфраструктуры (CER).



АЙВАР СТРАКШАС

Член правления LDz, вице-президент

СФЕРА ОТВЕТСТВЕННОСТИ – ФИНАНСОВЫЕ ВОПРОСЫ

В должности члена правления LDz с 2005 года. В 2017 году Министерство сообщения повторно утвердило А.Стракшаса в должности члена правления LDz.

Степень магистра экономики получил в Латвийском сельскохозяйственном университете (LLU). Был советником министра земледелия ЛР, членом правления АО “Nepotēku un zemes banka”, членом Совета АО “Latvijas Pasts”, председателем Совета Инспекции по надзору за потерями и азартными играми, советником министра финансов ЛР.



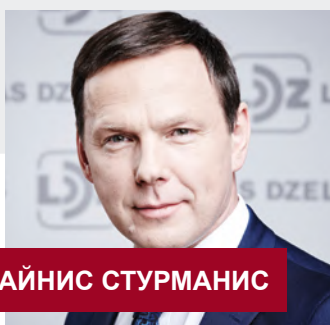
**ЭРИК ШМУКСТС**

Член правления LDz,
вице-президент

СФЕРА ОТВЕТСТВЕННОСТИ – ВОПРОСЫ ТЕХНИЧЕСКОГО РУКОВОДСТВА

На железной дороге начал работать в 1983 году дежурным стрелочного поста. С 2008 года является членом правления LDz. В 2017 году Министерство сообщения повторно утвердило Э.Шмукста в должности члена правления LDz.

Образование получил в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта, ранее окончил Даугавпилсский техникум железнодорожного транспорта. Руководил Управлением грузовых перевозок ГАО “Latvijas dzelzceļš”, в 2007-2008 годах был председателем правления дочернего предприятия LDz – ООО “LDz Cargo”. В 2017 году получил высшую награду LDz – “За личный вклад в отрасль железнодорожного транспорта”.

**АЙНИС СТУРМАНИС**

Член правления LDz,
вице-президент

СФЕРА ОТВЕТСТВЕННОСТИ – РАЗВИТИЕ, ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

В должности члена правления LDz утвержден в 2016 году. В концерне LDz работает с 2005 года. В 2007-2011 годах был председателем правления дочернего предприятия концерна – ООО “LDz infrastruktūra”, затем руководил дочерним предприятием концерна АО “LatRailNet”, занимающимся определением платы за инфраструктуру и распределением мощностей железнодорожной инфраструктуры.

В Институте международных связей и таможни РТУ получил степень бакалавра инженерных наук по экономике, а также квалификацию экономиста по специальности таможенное управление. Обучался по магистерской программе Общего управления качеством в Институте управления качеством РТУ. Руководил Курземским региональным управлением налогового контроля, Вентспилсской налоговой инспекцией, а также другими структурными подразделениями Службы государственных доходов.



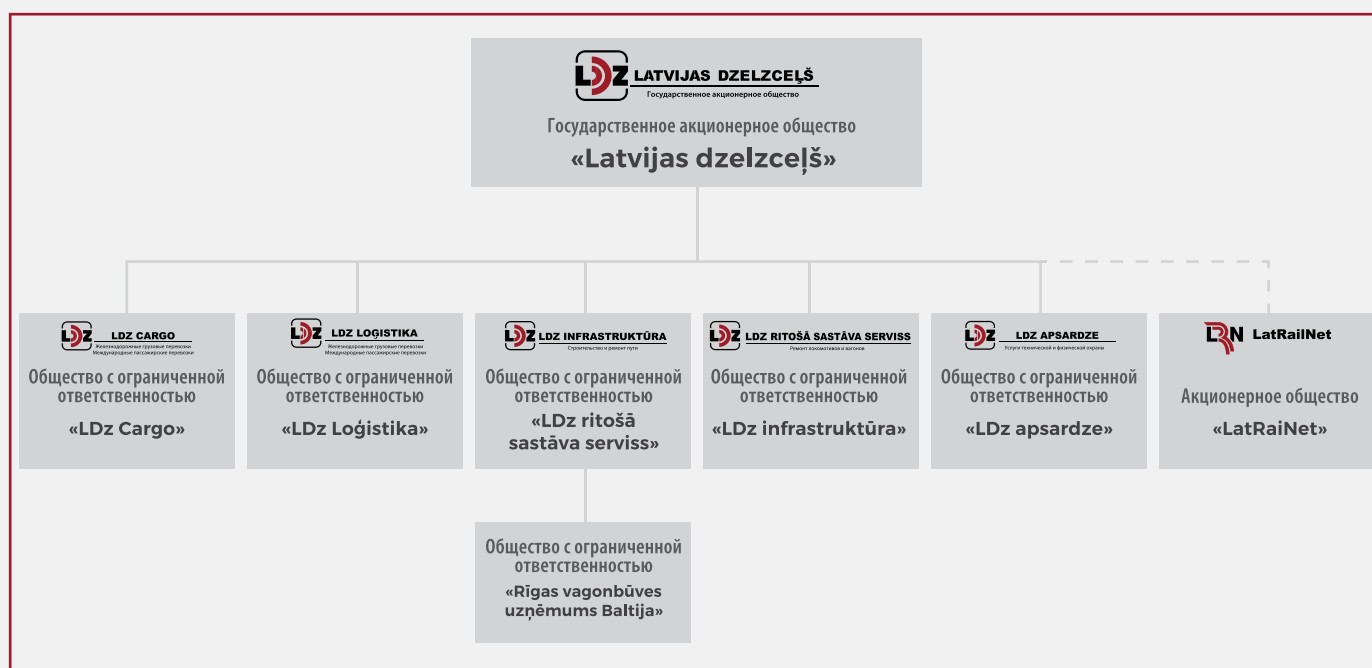
ДОЧЕРНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ LDZ И ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В 2017 ГОДУ

LDz является руководящим предприятием концерна LDz, в который входят шесть дочерних предприятий

G4-7

G4-13

Структура концерна была создана в 2007 году в соответствии с нормативными актами Европейского союза, предусматривающими либерализацию рынка в сфере железнодорожных перевозок. Создание структуры концерна обеспечило отделение функций перевозок от функций содержания и развития железнодорожной инфраструктуры, разделив таким образом финансовые потоки и исключив риски перекрестных субсидий.





LDZ CARGO

Железнодорожные грузовые перевозки
Международные пассажирские перевозки

СВЕТЛАНА БЕРГА

Председатель правления

АЛЕКСАНДР КАЗАЧКОВ

Член правления

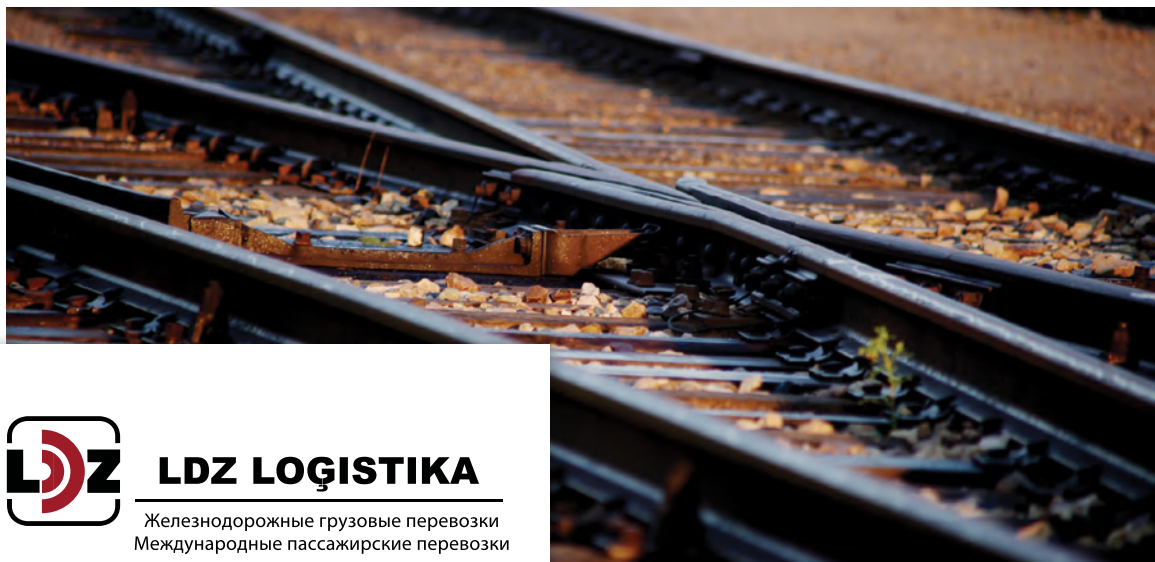
Осуществляет внутренние и международные грузовые перевозки, а также международные пассажирские перевозки в Москву и Санкт-Петербург.

ООО "LDz Cargo" является одним из лидеров железнодорожных грузовых перевозок в Балтии, а также одним из ведущих предприятий экспортных услуг в Латвии.

В 2017 году, в процессе эффективизации процессов на предприятии, были проведены изменения в руководстве ООО "LDz Cargo" – количество членов правления снизилось с четырех до двух. Пост председателя правления сохранила Светлана Берга, в составе правления остался также Александр Казачков. Прежние члены правления Владимир Грязнов и Андрис Рекис продолжили работу на предприятии на других должностях.

В 2017 году под влиянием процессов, происходивших в отрасли в целом, снизился объем грузовых перевозок ООО "LDz Cargo", однако предприятие сфокусировалось на развитии внутренних перевозок (например, разработав совместно с ООО "LDz Logistika" новое эффективное решение по перевозкам зерновых на территории Латвии), а также во второй половине 2017 года перейдя на внедрение безбумажных технологий по всему циклу перевозки грузов и предложив клиентам воспользоваться преимуществами электронной накладной.




LDZ LOGISTIKA

 Железнодорожные грузовые перевозки
 Международные пассажирские перевозки

ВЕРНЕР ЛУСИС

Председатель правления (2017 год)

ГУНДАРС АБОЛС

Председатель правления (с 15.02.2018)

ЭДУАРД ЧЕРНЯВСКИЙ

Член правления

Предоставляет услуги экспедирования грузов и логистики, в том числе объединенный интермодальный сервис, включающий в себя использование различных видов транспорта и инфраструктуры с обеспечением логистических услуг “агентства одной остановки” во внутренних и международных перевозках.

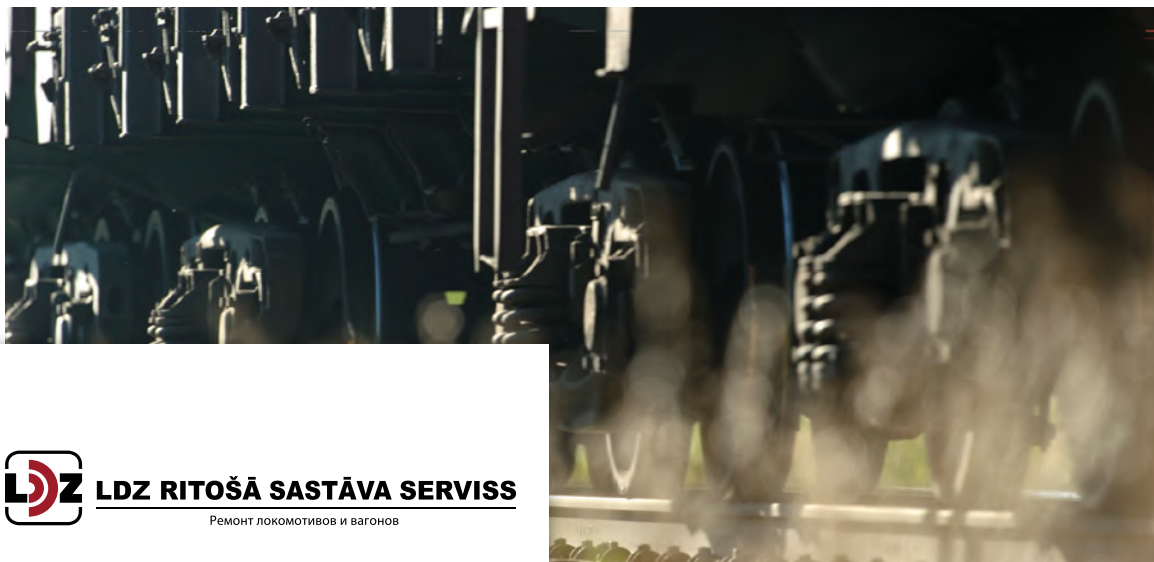
Предприятие является официальным агентом ведущего российского интермодального контейнерного оператора ПАО “ТрансКонтейнер” и оператором контейнерных поездов “ЗУБР” и “Балтика-Транзит” в Латвии. ООО “LDz Logistika” обеспечивает организацию международных железнодорожных экспортных, импортных и транзитных перевозок в странах Балтии и СНГ. Предприятие работает в тесном сотрудничестве с перевозчиками, портами, терминалами, а также другими предприятиями, оказывающими услуги транспортировки грузов как в Латвии, так и за рубежом. Председателем правления предприятия в 2017 году был Вернер Лусис.

В 2017 году в сотрудничестве с партнерами из Азиатского региона предприятие разработало для клиентов новые транзитные маршруты для отправки грузов из Китая в Европу через латвийские порты. Были заключены несколько договоров и меморандумов о сотрудничестве с зарубежными отраслевыми предприятиями, в том числе с немецкой логистической компанией “RTSB” и филиалом дочернего общества Белорусской железной дороги “Belintertrans Germany”, а также с дочерним предприятием Иранской железной дороги, работающим в сфере логистики. ООО “LDz Logistika” развивало начатое LDz сотрудничество с одним из ведущих в мире предприятий логистической отрасли “DHL Global Forwarding”.

В мае 2017 года предприятие организовало два контейнерных поезда из Рижского порта в китайский город Кашгар, а октябре того же года – контейнерный поезд через Казахстан из китайского Урумчи.

Осенью 2017 года между LDz и Белорусской железной дорогой был заключен меморандум о сотрудничестве по созданию грузового экспресс-поезда Минск – Рига. Первые перевозки по этому маршруту ООО “LDz Logistika” открыло в феврале 2018 года.



**LDZ RITOŠĀ SASTĀVA SERVISS**

Ремонт локомотивов и вагонов

ЭДГАР АБРАМС**Председатель правления****САНДИС ВЕТРА****Член правления (с 15.02.2018)****СЕРГЕЙ КАРПАЧЁВ****Член правления**

Осуществляет ремонт, модернизацию, обслуживание и экипировку подвижного состава, занимается сдачей в аренду и модернизацией магистральных грузовых и маневровых локомотивов, хранением и реализацией горючего для железнодорожных перевозчиков и других клиентов, обеспечивает услуги химико-технической и измерительной лаборатории. В структуру предприятия входят: Даугавпилсский центр ремонта локомотивов с цехом в Резекне, Рижский центр ремонта локомотивов с цехами в Елгаве и Лиенае, Даугавпилсский центр ремонта вагонов, химико-техническая и измерительная лаборатория в Риге с инспекторской группой в Даугавпилсе. Для производства грузовых вагонов с 2012 года работает совместное предприятие ООО "Rīgas vagonbūves uzņēmums Baltijā", в котором 100% долей капитала принадлежит ООО "LDz ritošā sastāva serviss". Предприятие основано с целью развития вагоностроения в Латвии.

В начале 2017 года ООО "LDz ritošā sastāva serviss" сдало в эксплуатацию первый модернизированный в сотрудничестве с чешским предприятием "ČZ LOKO" двухсекционный магистральный тепловоз 2M62UM. К концу года в грузовых перевозках по Латвии были задействованы уже 7 подобных локомотивов, более чем оправдавших возлагавшиеся на них надежды. Изначально планировалось, что месячный пробег локомотивов составит в среднем 10 тыс.км, тогда как фактически они проезжали по 13 тыс.км. В декабре был установлен новый рекорд – один из тепловозов проехал за месяц более 16 тыс.км.

В течение 2017 года предприятие фокусировалось на прохождении сертификации, необходимой для обеспечения обслуживания и ремонта вагонов для зарубежных партнеров – российского предприятия "Объединенная Вагонная Компания" и одного из мировых лидеров в сфере подвижного состава "Amsted Rail". Предприятие начало работу по изучению новейших технологий, в том числе по возможностям применения технологий трехмерной печати в транспортной отрасли.





Строительство и ремонт пути

ЯНИС ЦЕЙЦАНС

Председатель правления

ВАЛЬДЕМАР ДАЛЕЦКИЙ

Член правления

Специализируется на строительстве и реконструкции пути. Предприятие обеспечивает услуги по ремонту путей, стрелочных переводов, путевых машин и механизмов. В обязанности ООО "LDz infrastruktūra" входят капитальный ремонт пути, замена стрелочных переводов, ремонт путевых машин и нестандартного оборудования, сварка рельсов и перевозка длинномерных рельсов.

В 2017 году предприятие начало менять организацию работ. Оно продолжит оказывать рельсосварочные услуги и сдавать в аренду технику, необходимую для ремонта пути. После пересмотра производственных процессов в концерне ремонт инфраструктуры в дальнейшем будет заниматься структурное подразделение ГАО "Latvijas dzelzceļš" – Дистанция пути. Так как объем капитальных ремонтов за последние годы сократился, к тому же в большинстве случаев его можно проводить только в летний сезон, то подобная реструктуризация позволит обеспечивать квалифицированных мастеров-путейцев нагрузкой в течение всего года: в период, когда ремонтные работы не производятся, работники будут заниматься текущим содержанием пути.



**LDZ APSARDZE**

Услуги технической и физической охраны

АРНИС МАЦУЛЕВИЧ**Председатель правления****ЛИНДА БАЛТИНЯ****Член правления**

Одно из ведущих латвийских предприятий в сфере оказания охранных услуг. Предприятие работает почти по всей территории страны – охранные группы базируются в Риге, Резекне, Даугавпилсе, Екабпилсе, Елгаве, Лиепае и Вентспилсе. Работники предприятия обеспечивают охрану железнодорожных объектов, в том числе поддерживают порядок на Рижском международном автовокзале.

Совместно с казахстанским предприятием “Samai” дочернее предприятие LDz обеспечивает охрану железнодорожных грузов на всем их пути от стран Балтии до Казахстана.

В 2017 году предприятие продолжало расширять свою деятельность, наряду с услугами охраны железнодорожных грузов предлагая также услуги предприятиям и частным лицам. С этой целью в регионах были созданы новые охранные подразделения. Заключены несколько новых договоров о надзоре за крупными объектами вне железной дороги. Например, “LDz apsardze” обеспечивает охрану Рижского Международного автовокзала.





ЮСТИНА ХУДЕНКО

Председатель правления

ГУНТАРС ЛАПИНЫШ

Член правления

Независимое акционерное общество выполняет существенные функции управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования – принимает решения о распределении мощностей и назначении поездов, в том числе определении и оценке подключения. Согласно методике, утвержденной Комиссией по регулированию общественных услуг, АО “LatRailNet” принимает решения о размере платы за использование железнодорожной инфраструктуры публичного пользования.

В 2017 году АО “LatRailNet”, согласно принятой в стране методике, рассмотрело вопрос об изменениях платы за использование железнодорожной инфраструктуры публичного пользования на 2018 год. С 1 января 2018 года плата за пользование инфраструктурой установлена в размере 11,08 евро за 1 поезд-км для грузовых поездов (без налога на добавленную стоимость), 7,27 евро – для пассажирских электропоездов, 6,10 евро – для пассажирских дизель-поездов, 6,94 евро – для пассажирских поездов с тепловозом и 2,52 евро – для узкоколейных поездов.*

* Поездо-км – единица измерения, используемая для расчета и взимания платы и показывающая, сколько километров проехал поезд, вне зависимости от веса состава. Другая единица измерения – т-км – показывает, на какое расстояние (в километрах) перевезена каждая тонна груза, и позволяет определять не только выполненный пробег, но и весовую нагрузку на инфраструктуру. Чем тяжелее поезд и чем большее расстояние он проехал, тем больше он повлиял на состояние железнодорожной инфраструктуры.

В 2018 году АО “LatRailNet” продолжит разработку новой схемы платы за инфраструктуру, которая вступит в силу в 2019 году и в которую будут внесены существенные изменения, по сравнению с действующим ныне порядком расчета. Это предусмотрено нормативными актами, принятыми Еврокомиссией, и законом “О железной дороге”. Регулярные дискуссии с представителями отрасли о новой схеме расчета и взимания платы начались уже в 2017 году. Ее потенциальное влияние было учтено в разработанном Министерством сообщения проекте Индикативного плана развития железнодорожной инфраструктуры.



КОНТРОЛЬ ВНУТРЕННИХ ПРОЦЕССОВ LDZ

LDZ-2

Внутренние процессы предприятия и эффективность действующего механизма контроля за ними регулярно оценивает Отдел внутреннего аудита LDz. Он находится в прямом подчинении президента LDz, не зависит от прочих структурных подразделений LDz и не участвует в выполнении непосредственных функций и задач LDz. Отдел внутреннего аудита осуществляет независимый надзор за системой внутреннего контроля и оценивает эффективность ее деятельности, что, в свою очередь, помогает Президентскому совету, дирекциям, структурам и структурным подразделениям LDz, а также правлениям капитальных обществ концерна эффективнее выполнять свои функции.

Рекомендации аудиторских сообщений в зависимости от сути их реализации разделяются по трем категориям важности – высокой, средней и низкой.



Рекомендации по аудитам, проведенным в 2017 году, относились к средней или низкой категории важности, что свидетельствует о том, что нуждающиеся в совершенствовании аспекты не влияют на стратегию предприятия, его финансы и качество информации, а также на его способность действовать в установленных законом пределах.

В целях улучшения функций внутреннего аудита оценивается возможность в будущем передать отдел внутреннего аудита LDz в подчинение совета LDz, чтобы таким образом обеспечить его полную независимость от исполнения текущих функций предприятия и других структурных подразделений.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРАВОМОЧНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ LDZ

LDZ-3

Правомочность деятельности LDz обеспечивает подчиненная Президентскому совету дирекция по юридическим и административным делам. Ее задачей являются подготовка отзывов юридического характера, представительство правовых интересов LDz и его дочерних обществ, разработка договоров, а также анализ

подготовленных структурами LDz проектов распоряжений и нормативных актов с юридической точки зрения.

В 2017 году, по сравнению с 2016 годом, выросло количество документов, обработанных и зарегистрированных дирекцией по юридическим и административным делам.



В 2017 году юристы LDz активно участвовали в деятельности рабочих групп по сотрудничеству LDz и ООО "Eiropas dzelzceļa līnijas", в рамках проекта "Rail Baltica" обеспечивая юридическую поддержку по вопросам запланированного отчуждения, перестройки и совместного использования недвижимости LDz, которые в будущем затронут деятельность LDz. Особенно это относится к работе Рижского Центрального пассажирского вокзала как во время реализации проекта "Rail Baltica", так и при совместной эксплуатации вокзала для общих нужд LDz и вновь созданной железнодорожной инфраструктуры.

Представители дирекции по юридическим и административным делам участвовали в подготовке различных межправительственных соглашений в сфере железнодорожного транспорта с соответствующими российскими и белорусскими органами. Были также подготовлены документы для открытия и начала работы постоянного представительства LDz в Минске (Белоруссия).

Большой труд вложен в разработку Коллективного трудового договора концерна LDz, вступившего в силу 1 февраля 2017 года. Впоследствии на протяжении года шла подготовка изменений к договору, которые вступили в силу 1 января 2018 года.

Весь год продолжалась работа над созданием многолетнего договора между Министерством сообщения и LDz.

Юристы участвовали также в разработке Основных принципов деловой этики партнеров по сотрудничеству с концерном LDz. В целях соблюдения требований закона "О предотвращении легализации незаконно полученных средств и финансирования терроризма" было проведено и объемное исследование системы внутреннего контроля по оказанию внешних бухгалтерских услуг.

В ближайшем будущем при помощи дирекции планируется внедрение на LDz надежной электронной подписи, применение которой повысит эффективность текущих рабочих процессов.

В 2018 году LDz также уделит большое внимание подготовке и внедрению требований регулы Европейского парламента и Совета Европы 2016/679 от 27 апреля 2016 года о защите физических лиц относительно обработки личных данных и свободном обороте этих данных, которая вступает в силу 25 мая 2018 года.



РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

G4-9

LDz, как управляющий публичной железнодорожной инфраструктурой, работает на территории Латвии, однако пользователи инфраструктуры (перевозчики) в основном оказывают свои услуги зарубежным клиентам, поэтому на результаты хозяйственной деятельности предприятия влияют экономические процессы в мире. В 2017 году существенное влияние на результаты работы и возможности развития транспортно-логистической отрасли Латвии, и LDz в том числе, оказало концентрирование России на развитии собственных портов, из-за чего наблюдалось падение объема грузов в Латвийском транзитном коридоре. Хотя на протяжении всего 2017 года и шла работа по освоению новых рынков, а также по сохранению существующих грузопотоков, подобное падение невозможно быстро компенсировать за счет стремительного роста грузов другого происхождения.

Для развития сотрудничества с нынешними партнерами и поисками новых возможностей в 2017 году было открыто

постоянное представительство LDz в белорусской столице Минске. Предприятие также активно участвовало в работе латвийско-российской межправительственной комиссии, в которой сотрудничеству в секторе транспорта и логистике отводилась решающая роль.

Приоритетом LDz и предприятий концерна в 2017 году стало расширение географии своей деятельности – как путем налаживания новых контактов в Китае и Центральной Азии, так и освоение рынков Южно-Азиатского региона – Индии и Ирана.

Итоги начатых процессов возможно будет подвести лишь в будущем, однако 2017 год свидетельствует о том, что, несмотря на общее снижение объемов перевозок, LDz удалось сохранить финансовую стабильность.

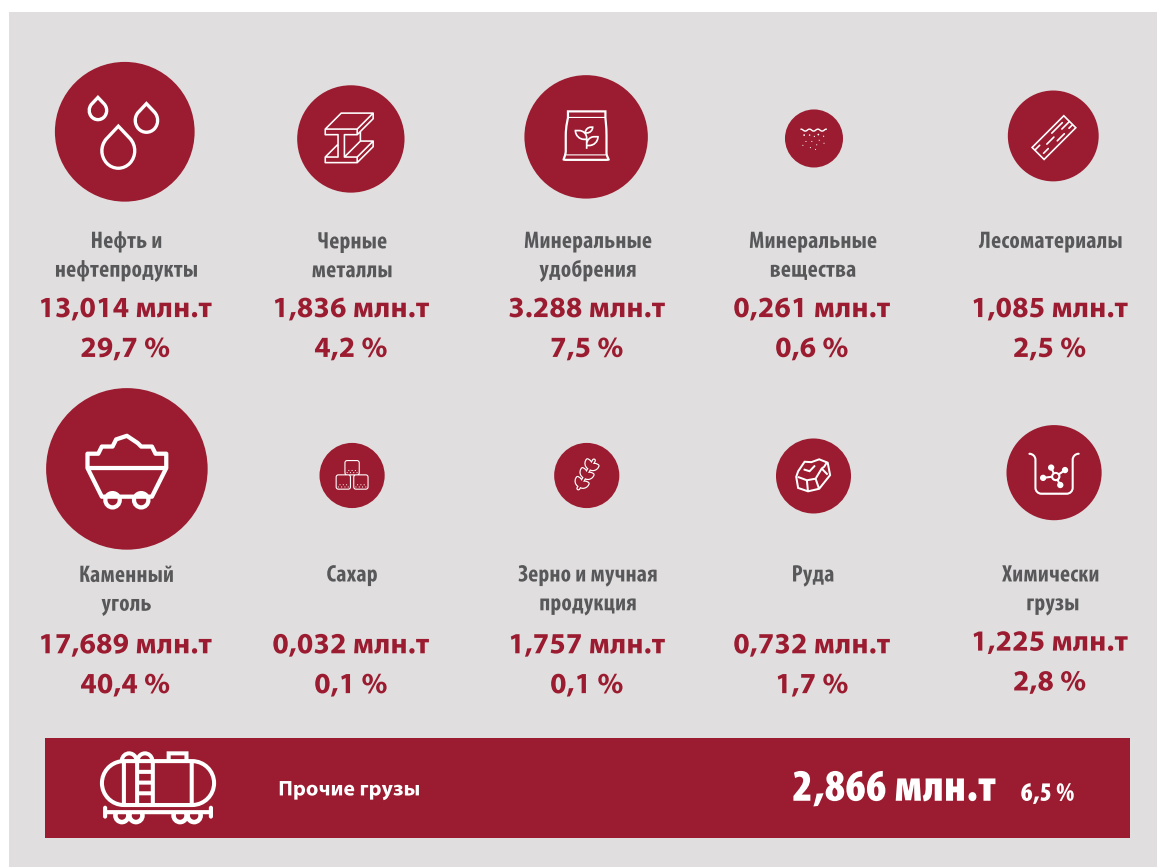


Большую часть оборота LDz образуют доходы от платы за пользование инфраструктурой, и под влиянием общего снижения перевозок снизились и эти финансовые показатели. Однако падение оборота меньше, чем снижение объема грузовых перевозок (которые больше всего влияют на доходы за пользование инфраструктурой), что свидетельствует об эффективности проведенной оптимизации. Дополнительно следует подчеркнуть, что в сфере грузовых перевозок наблюдаются различия между снижением общего объема грузов в тоннах и

снижением в тонно-километрах. Последний показатель свидетельствует о том, что хотя грузов транспортировали и меньше, но везли их на более удаленные расстояния, чем прежде. Это подтверждает и прирост объема грузов в Вентспилском и Лиепайском портах в 2017 году.

Традиционно больше всего по инфраструктуре LDz перевозится каменного угля, нефти и нефтепродуктов, а также минеральных удобрений.





В сфере грузовых перевозок по-прежнему доминируют грузы российского происхождения – их удельный вес составляет 73,7%. Удельный вес грузов по другим государствам выглядит следующим образом: Белоруссия – 19,3%, Литва – 4,7%, Украина – 0,8%, Казахстан – 0,3%, Эстония – 0,6%, Узбекистан – 0,3%, грузы происхождения прочих стран – 0,3%.

Дополнительный доход дает сдача в аренду недвижимости, находящейся в собственности или управлении LDz и не требующейся для обеспечения основной деятельности предприятия, как зависимым обществам LDz, так и клиентам со стороны (юридическим и физическим лицам). С соблюдением нормативных актов Латвийской Республики и внутреннего регламента LDz заключаются договоры на аренду помещений или земли, а также договоры на съем жилых помещений.

Всего в 2017 году были заключены 212 договоров на аренду, заимствование и ограничение прав пользования, а также соглашений по изменению договоров. Дирекция недвижимости LDz осуществляет также передачу собственности в пользование третьим лицам на основании

договоров заимствования. Подобные заключаются, например, при создании избирательных участков в помещениях станций, создании и содержании мест памяти репрессированных местными самоуправлениями, а также устройстве общественных туалетов. Помещения также передаются в пользование Государственному агентству обеспечения – для обеспечения функций охраны государственной границы, Государственному центру доноров крови – для приема доноров, а также для осуществления других общественно значимых функций. В 2017 году было заключено 8 договоров заимствования.

Если принадлежащее LDz имущество не нужно для осуществления основной деятельности предприятия, то может быть принято решение об отчуждении имущества. В 2017 году были заключены 4 договора на продажу недвижимости LDz. Общая сумма сделок составляет 56 834 евро.

Дирекцией недвижимости

212 ДОГОВОРОВ



аренды



заимствования



ограничения прав
пользования

Доходы от сдачи в аренду земли и помещений

3 МЛН.ЕВРО



Аренда помещений

2,8 МЛН.ЕВРО



Аренда земли

0,16 МЛН.ЕВРО

Дополнительные доходы LDz приносит продажа электроэнергии внешним клиентам. В ноябре 2017 года Комиссия по регулированию общественных услуг до 11 ноября 2037 года продлила лицензию LDz на распределение электроэнергии. Потребителям электроэнергии LDz предоставляет услуги согласно закону “О рынке электроэнергии”, закону “О регуляторе общественных услуг”, закону “Об энергетике” и правилам

Кабинета министров Nr.50 “О продаже и использовании электроэнергии”. Электроэнергию у LDz потребители покупают чаще всего там, где отсутствует инфраструктура других поставщиков электроэнергии, например, в малонаселенных местах вблизи железной дороги, и где, согласно выданной лицензии, LDz имеет право оказывать услуги распределения электроэнергии.

LDz поставляет электроэнергию

4867

физическим лицам

340

юридическим лицам



Доходы от продажи электроэнергии – 6,8 млн.евро

Зона действия электроэнергетической лицензии LDz охватывает часть территории Латвии общей площадью 155 км². Услуги распределения и продажи электроэнергии предоставляются 4867 физическим и 340 юридическим лицам, а также дочерним обществам LDz. Электроэнергия поставляется также для обеспечения электротяги пассажирских поездов АО “Pasažieru vilciens”.



РАБОТНИКИ

C4-10

C4-11

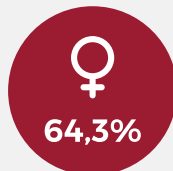
LDz является одним из крупнейших работодателей страны и предоставляет постоянные рабочие места по всей Латвии, в том числе значительная часть работников занята в Латгальском регионе. В 2017 году в трудовых отношениях с концерном LDz находились 11 192 человека, включая отсутствующих по причине нетрудоспособности или находящихся в отпуске по уходу за ребенком. В ГАО "Latvijas dzelzceļš" среднее количество работников в 2017 году составляло 6497* человек. Это на 311 человек меньше, чем годом ранее. Однако в предыдущем году на предприятии как завершались

трудовые отношения с работающими (в том числе с 211 работниками, ушедшими на пенсию), так и принимались на работу новые специалисты. Причем количество вновь принятых специалистов увеличилось: в 2017 году трудовые отношения в LDz начали 663 человека, тогда как годом ранее – 556 человек. Таким образом, предприятие, в деятельности которого все большую роль играет развитие технологий, способствует привлечению новых специалистов, одновременно обеспечивая эффективную передачу опыта старших работников их молодым коллегам.

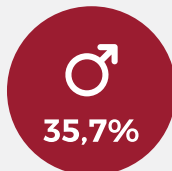
Среднее количество работников на предприятии рассчитывается как количество работников на последнее число каждого месяца, поделенное на количество месяцев в году. В подобный расчет включаются все работники, с которыми у предприятия на конкретный период времени имелись трудовые отношения, в том числе работники, отсутствующие по причине нетрудоспособности или находящиеся в отпуске по уходу за ребенком.

Количество работников на 31.12.2017

6264

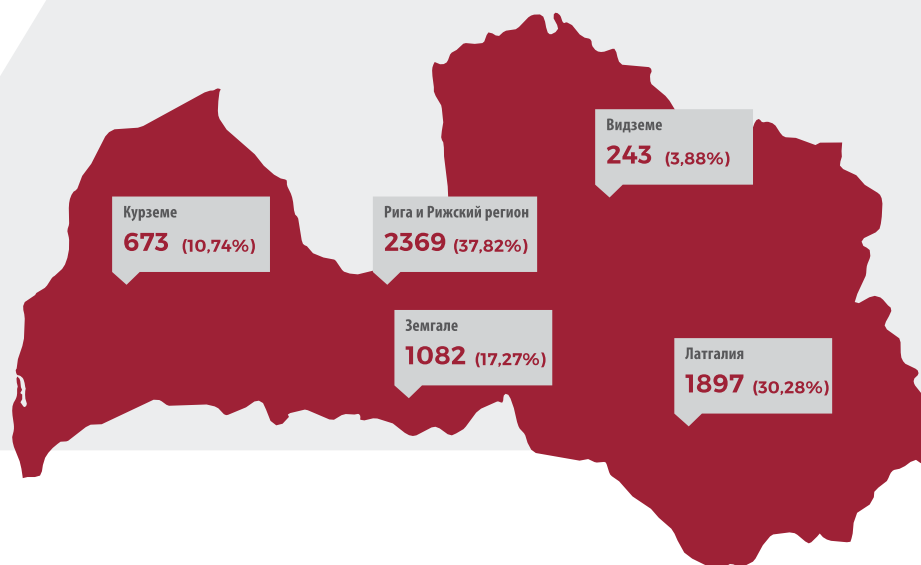
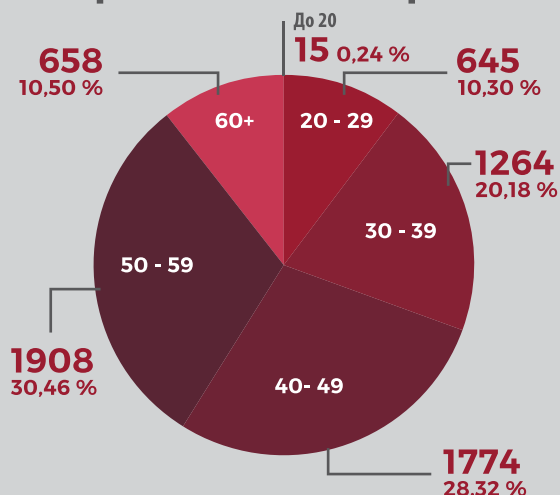


Мужчины



Женщины

Возрастные категории:



На LDz не практикуется политика гендерных квот, и работники всех уровней, в том числе высшего и среднего руководящего звена, задействуются в соответствии с их профессиональными знаниями, навыками и опытом. К тому же на LDz введена единая система оплаты труда, основанная на честных и объективных критериях – все должности классифицированы по единой методике, и размер оплаты труда устанавливается согласно объему, интенсивности и сложности выполняемой работы, а также согласно определенному для каждой должности уровню ответственности. Вознаграждение зависит от выполняемых

должностных обязанностей, а не пола или местонахождения работника.

Для пробуждения у будущих специалистов интереса к железной дороге LDz на летний период предоставляет рабочие места школьникам, давая им возможность познакомиться с рабочей средой, получить опыт трудовых отношений и получить свою, возможно, первую зарплату за выполненный труд. Всего в 2017 году в концерне LDz работали 274 школьника.

СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ LDZ

G4-43

G4-45

G4-47

С 2013 года в концерне LDz действует Политика корпоративной социальной ответственности концерна “Latvijas dzelzceļš” (КСО). Она была разработана комиссией по корпоративной социальной ответственности, которую возглавляет президент LDz. Документ определяет четыре основные сферы влияния предприятия, и немаловажно, что они согласуются с международно принятыми сферами устойчивого развития.

Основные сферы корпоративной социальной ответственности



Ежегодно эксперты комиссии КСО разрабатывают и утверждают на первом заседании года План соответствующих определенным сферам влияния мероприятий корпоративной социальной ответственности на календарный год, выполнение которого анализируется в начале следующего года.

В 2017 году в сфере КСО было реализовано несколько важных инициатив.

В сфере предпринимательской среды, продолжая начатую в 2016 году практику, было проведено много мероприятий, связанных с политикой предотвращения коррупции, в том числе разработаны, опубликованы и интегрированы в договоры основные принципы Деловой этики партнеров по сотрудничеству, опубликованы формы анонимных извещений и продолжалась работа по оценке рисков.

Заботясь о развитии предпринимательской среды не только в своей отрасли, LDz в 2017 году продолжало активную работу в руководстве ведущих предпринимательских организаций – Латвийской конфедерации работодателей и Латвийской торгово-промышленной камеры, а также в различных форматах международного сотрудничества.

Чтобы способствовать внедрению хорошей практики долгосрочного управления на LDz и популяризировать Латвию в целом, предприятие участвовало в работе Института корпоративной устойчивости и ответственности, а также Балтийского института корпоративного управления.

В отношении работников в 2017 году продолжалось упорядочение внутренних процессов, а также шла реструктуризация для улучшения деятельности предприятия. Важно, что в этом процессе участвовало руководство всех структурных подразделений, обеспечивая принятие сбалансированных и хорошо продуманных решений в интересах предприятия.

Одной из важнейших инициатив 2017 года стало создание Банка идей LDz, позволяющего каждому работнику предприятия подавать свои предложения и идеи по улучшению деятельности концерна.

На протяжении всего года руководящая команда работала над созданием долгосрочной стратегии позиционирования предприятия, постепенно привлекая все более широкий круг руководителей структурных подразделений и представителей дочерних предприятий к будущему развитию предприятия и реализуемым инициативам. Важно, что в реализацию инициатив включается все больше специалистов разного уровня, представляющих как техническую сферу, так и обслуживание клиентов, инновационное развитие, управление средой, функции администрирования и поддержки и другие области.

В сфере защиты окружающей среды LDz в 2017 году предприняло серьезные шаги по повышению эффективности предприятия и снижению негативного воздействия на среду благодаря проведенному энергоаудиту и внедрению системы энергоуправления.

К важным долгосрочным решениям принадлежит одобренная Кабинетом министров в 2017 году реализация проекта электрификации Латвийской железнодорожной сети до 2023 года. Электрификация позволит существенно снизить количество выбросов в атмосферу, создаваемых локомотивами на дизельной тяге. К тому же снизится и удельный вес жидких загрязнений, попадающих в окружающую среду. Расчеты свидетельствуют, что количество выбросов CO₂ после реализации первого этапа электрификации уменьшится на 45-46 тыс.т в год, тогда как выбросы оксидов углерода (NO_x) снизятся на 409-417 т в год. Сейчас в Латвии электрифицированы только 14% железнодорожных линий, тогда как в среднем по Европе этот показатель равен 55%.

По отношению к обществу одним из масштабнейших проектов, запущенных в 2017 году, является замысел развития территории Музея истории Латвийской железной дороги. Была объявлена закупка на лучшее архитектурное решение, и в конце года с победителем закупки – архитектурным бюро NRJA – началась работа по планированию проекта. Реализовав проект развития территории, музей не только полнее включится в современную динамичную культурную среду и жизнь города, но и станет более доступным и открытым для любого посетителя.

Одновременно LDz продолжает сотрудничество с давними партнерами, в том числе с организаторами Большого Вселатвийского субботника и другими общественными организациями, а также сотрудничает с учебными заведениями в деле подготовки молодых специалистов.

Для повышения информированности общества и напоминания о безопасности вблизи железной дороги в 2017 году по-прежнему проводились кампании по информированию общества. На этот раз особое внимание уделялось тому, сколь значительным фактором риска является использование мобильных технологий вблизи железнодорожных путей.



Работники

В первой половине 2017 года по инициативе президента LDz Эдвина Берзиньша был создан Банк идей LDz, в который любой работник концерна может в электронном виде подать свое предложение о том, как улучшить деятельность предприятия. К рассмотрению идей привлекаются выпускники Академии руководителей LDz (руководители среднего звена) и эксперты, оценивающие, реализуема ли идея.

Всего за 2017 год было получено 30 идей, три из которых уже реализованы, а еще 10 постепенно будут внедряться в 2018 году. Среди них – обеспечение определенного климата на объектах LDz, замена бумажных журналов на электронные, обновление штативов для проверки реле. Несколько идей от работников поступили в связи с уже начатыми улучшениями в деятельности LDz, например, об улучшении освещения станций или улучшениях на станции Даугавпилс-Сортировочный, где соответствующие работы проводятся в рамках финансирования ЕС.



Идея работника



Электронная почта
Э.Берзиньша



Привлечение экспертов
для оценки идеи



В случае положительного
заключения идея поступает в
экспертную комиссию



Положительное
заключение



Реализация идеи

Каждый год LDz обеспечивает участие своих работников в популярных латвийских мероприятиях народного спорта: в Рижском марафоне "Lattelecom", Латвийском велопробеге Единства, Женском забеге, – где коллектив концерна традиционно является одним из наиболее многочисленных среди латвийских предприятий. В свою очередь, в рамках концерна в сотрудничестве с Профсоюзом железнодорожников и отрасли сообщений

Латвии проводится летняя Спартакиада, во время которой работники LDz могут помериться силами со своими коллегами-железнодорожниками из соседних стран. Работники постоянно могут заботиться о своей физической подготовке, посещая тренировки баскетбольной, волейбольной и хоккейной команд либо пользуясь выгодными предложениями различных спортивных центров.



Количество участников крупнейших спортивных мероприятий



Латвийский велопробег
Единства

300+



Рижский марафон
«Lattelecom»

302



Женский
забег

74

Спартакиада LDz

15 КОМАНД ~ 225 УЧАСТНИКОВ + БОЛЕЛЬЩИКИ

Чтобы поощрять лояльность работников к предприятию, а также дать им возможность проявить свой творческий подход, LDz уже на протяжении нескольких лет проводит в концерне конкурс фотографий на железнодорожную тематику. С помощью голосования в Интранете работники определяют лучший, на их взгляд, снимок, автор которого получает награду.

В 2017 году победительницей была признана фотография дежурного по вагонному парку станции Даугавпилс Александра Иванова. 12 лучших фотографий были также включены в настенный календарь на 2018 год, а в начале этого года за присланные работниками LDz фотографии могли голосовать и выбирать своих фаворитов пользователи социальных сетей.



Автор фотографии – Александр Иванов

О том, что на LDz работают и люди с талантами фотохудожников, свидетельствуют успехи поездного диспетчера LDz Дмитрия Ионицы. Его фотография была признана одной из лучших на фотоконкурсе, организованном Европейским сообществом железных дорог и предприятий

инфраструктуры (CER). Работа Ионицы вместе с фотографиями железнодорожников из 11 других европейских стран была выставлена для осмотра на заключительном мероприятии «European Railway Award» в Брюсселе.





Чтобы отметить профессионализм работников и укрепить их чувства принадлежности к своему предприятию, LDz ежегодно проводит различные конкурсы, определяя лучших специалистов по определенным группам профессий, а также чествуя лучших работников. В конце ноября были награждены лучшие дорожные мастера, и 16 участникам конкурса была присвоена квалификация “Дорожный мастер 1-го класса”.

На ежегодных мероприятиях чествуют лучших работников по разным категориям. В их числе был и вице-президент LDz Эрик Шмукстс, имеющий более чем 30-летний стаж работы на предприятии и получивший в 2017 году высшую награду LDz – “Золотой локомотив” за личный вклад в отрасль железнодорожного транспорта. До сих пор за всю историю предприятия было вручено всего три “Золотых локомотива”.

Общество

Заботясь о просвещении общества и сохранении индустриального наследия, а также учитывая постоянный рост посетителей, летом 2017 года LDz объявило переговорную процедуру по **Развитию территории Музея истории Латвийской железной дороги**. Целью проекта был поиск такого решения, которое не только полнее включит территорию в современную динамичную культурную среду и жизнь города, но и позволит музею стать более доступным и открытым для любого посетителя, превратившись таким образом в активный культурно-образовательный центр ближнего Задвинья. Всего на конкурс поступили 6 предложений, однако три из них не соответствовали установленным требованиям, поэтому были исключены из дальнейшего участия

в закупочной процедуре. Третье место на конкурсе получили персональное объединение ООО “12 LĪNIJAS” и Илзе Мекша, второе – бюро ООО “2727”, а победителем было признано архитектурное бюро NRJA, получившее право на реализацию своей идеи. В основе решения архитектурного бюро NRJA положено предложение визуально удлинить находящееся на территории музея историческое здание депо и связать его с другими объектами на территории, использовав крышу такой же архитектуры, что и у исторического здания, благодаря чему общая территория получит единое развитие.





Музей истории Латвийской железной дороги

Количество посетителей

2017 **50 175 (+199)**
2016 **49 976**

Мероприятия

2017 **45 (+10)**
2016 **35**

Доходы

2017 **121 798 € (+15 283 €)**
2016 **106 515 €**

Деятельность

435

экскурсий
(7219 школьников в группах)

45

Уроков безопасности

20

занятий «Путешествие в прошлое»

68

поездов на дрезине

Одной из существенных сфер влияния корпоративной социальной ответственности LDz остается забота о безопасности населения вблизи железной дороги. Целью **кампании 2017 года «Отбрось телефон и живи!»** было снижение количества несчастных случаев на железной дороге из-за невнимательности людей, пользующихся мобильными телефонами при пересечении путей или рядом с ними. Использование мобильных технологий было ведущим мотивом прошлого года во всем мире с акцентом на безопасность вблизи железной дороги.

Кампания проводилась в три этапа – незадолго до летних каникул, с началом нового учебного года, а также с увеличением темного времени суток и наступлением зимы, когда погодные условия ухудшают видимость. Немаловажно, что на среднем этапе кампании к формулировке ее посылов была привлечена широкая общественность: всех желающих приглашали разместить оригинальный текст своего предупреждения на платформе atmettelefonu.lv. Пять лучших полученных голосовых предупреждений были записаны и прозвучали в качестве социальной рекламы в радиоэфире.



247
текста с предупреждениями

2857
участников голосования

Победитель, получивший **447 ГОЛОСОВ**

“Телефон может подождать. Тебя – могут не дождаться!”




Предпринимательская среда

14 сентября в Риге прошла **организованная LDZ ежегодная международная конференция “Вызовы глобального транспортного сообщения”**, на которой встретились и обсудили будущее развитие лидеры отрасли из Китая, Индии, Германии, России, Белоруссии, Швейцарии, Финляндии и Латвии. Встреча отраслевых экспертов подобного уровня в Латвии особенно важна, так как свидетельствует о том, что Латвия считается выгодным логистическим узлом, получающим и отправляющим грузы по всем направлениям. Латвия служит пунктом, соединяющим Балтийское и Черное моря;

она является частью международного транспортного коридора Север – Юг и воротами в Скандинавию и другие страны Северной Европы с восточного направления (из Центральной Азии и Китая, имеющего огромный потенциал развития в сфере сухопутной логистики грузов). Одновременно с конференцией состоялась дискуссия высококвалифицированных экспертов по логистике (“DHL Global Forwarding”, “Duisport AG”, “RTSB”, “TransContainer” и др.), посвященная развитию Евразийских транспортных коридоров.



 **400**
участников

 **34**
страны

Оценка участников:

 **90%**

Многообразие тем

 **92,67%**

Полученные полезные знания

Наиболее высокую оценку получил приглашенный докладчик:



Герд Леонард,
Швейцария, футурист, гуманист,
исполнительный директор “The Futures Agency”

Наиболее значимые для отрасли выступления:



Ларс Неннхаус,
АО “Дуйсбургский порт”
Зафер Энгин, “DHL Global Forwarding”



На протяжении всего 2017 года LDz активно участвовало в действиях ведущих предпринимательских организаций – Латвийской конфедерации работодателей и Латвийской торгово-промышленной камеры, – связанных с совершенствованием предпринимательской среды в Латвии, разработкой налоговой политики и сотрудничеством предпринимательских организаций на внешних рынках. LDz стало автором идеи и одним из ведущих партнеров ЛТПК по созданию и обеспечению деятельности Латвийского национального павильона

на международной выставке “Astana EXPO 2017” в столице Казахстана. Казахстан является одним из важнейших партнеров латвийской транспортно-логистической отрасли в Азии, поэтому участие в подобном мероприятии было особенно значимым и увенчалось более тесным сотрудничеством на межгосударственном уровне. Уже осенью 2017 года в Риге встречали первый контейнерный поезд из китайского города Урумчи, прибывший в Латвию через Казахстан.



Количество посетителей
Латвийского павильона

264 784



Среднее количество
посетителей за день

2847



4
Мероприятия
транспортно-логистической
отрасли, организованные
Латвией



Окружающая среда

Чтобы обеспечить эффективное решение вопросов среды, в 2017 году на LDz была внедрена Программа среды и энергоуправления, целью которой является снижение негативного воздействия хозяйственной деятельности LDz на окружающую среду, в том числе путем устранения или снижения попадания загрязняющих веществ в среду, снижения уровня шумов и потребления энергоресурсов.

В качестве серьезных потребителей энергоресурсов были идентифицированы: расход топлива маневровыми тепловозами, расход тепловой энергии на отопление зданий, расход электроэнергии на обогрев стрелочных переводов и наружное освещение. Главные меры для повышения энергоэффективности – модернизация парка маневровых тепловозов и оптимизация систем теплоснабжения (закрытие малых и неэффективных котельных, замена топлива на более экологичное, реконструкция и модернизация теплоузлов, использование централизованного теплоснабжения, утепление зданий, модернизация наружных осветительных систем станционных парков и перронов), которые позволят не

только экономить горючее, топливо и электроэнергию, снижая удельный вес потребления горючей, тепловой и электроэнергии, но и одновременно сократить выбросы вредных веществ.

Каждый год LDz откликается на призыв заботиться о чистоте окружающей среды, поэтому активно участвует в Большом Вселатвийском субботнике, за день до него проводя субботник для работников LDz. В нем участвуют сотни работников концерна, приводя в порядок находящиеся в ведении LDz территории, а также отправляясь на помощь своим друзьям. Они наводят чистоту в Родительском доме Детской клинической университетской больницы и на территории Раудской школы-интерната, а также помогают пенсионерам-железнодорожникам в Елгаве, Даугавпилсе, Тукумсе, Вентспилсе и Риге провести уборку в их жилищах. В последние годы особое внимание во время субботников уделялось озеленению территорий вблизи железной дороги и в повседневной железнодорожной рабочей среде. Однако в отдельных местах, особенно вдоль путей, не обходится и без уборки мусора.

В 2017 году в работах по уборке участвовали 243 работника.





ЭТИКА

G4-56

В концерне LDz действуют **три важных инструмента**, влияющих на этику поведения как в рамках концерна, так и во взаимодействии с деловыми партнерами.

G4-57

G4-58

Со 2 декабря 2014 года каждый работник LDz и его дочерних предприятий обязан постоянно соблюдать **Кодекс этики**, определяющий хорошую практику концерна и основные принципы профессиональной этики и поведения работников. Включенные в кодекс принципы необходимо соблюдать при исполнении своих трудовых обязанностей, во взаимном общении, а также в отношениях с акционерами или участниками, государственными, муниципальными и негосударственными органами, клиентами, поставщиками и иными третьими лицами.

О нарушениях Кодекса этики следует сообщать Комиссии по корпоративной социальной ответственности, которая обязана рассмотреть возможное нарушение и принять решение по дальнейшим действиям.

Кодекс этики опубликован и доступен на сайте LDz.

Для предотвращения возможных случаев мошенничества, коррупции и конфликта интересов 4 марта 2016 года была утверждена **Политики предотвращения мошенничества** концерна "Latvijas dzelzceļš". Ее целью является создание среды внутреннего контроля, способной обеспечить обнаружение возможных случаев мошенничества, установить уровни ответственности для оценки мероприятий контроля и проведения проверок по возможным случаям мошенничества. Политика предотвращения мошенничества тесно связана с Кодексом этики, а надзор за ней и проведение контроля в концерне возложены на руководителя по

предотвращению мошенничества – руководителя дирекции безопасности. В 2017 году находящийся в его ведении отдел предотвращения мошенничества получил 24 сообщения, по 7 из них подготовлены доклады для руководства предприятия (подробнее о политике и ее инструментах см. стр.94).

Подача сообщений в отдел предотвращения мошенничества возможна посредством сайта LDz – во внутренней сети (Интранете) доступна форма анонимного сообщения; это можно сделать также лично, по телефону или по электронной почте.

6 апреля 2017 года были утверждены Основные принципы деловой этики партнеров по сотрудничеству концерна "Latvijas dzelzceļš". Их следует соблюдать любому деловому партнеру предприятий концерна. Основные принципы распространяются как на партнеров, выбранных по закупочным процедурам, так и на других договорных партнеров, поставляющих LDz товары или услуги. **Основные принципы деловой этики партнеров по сотрудничеству** относятся к рабочей среде, налогам и разрешениям на коммерческую деятельность, к честной коммерческой практике и хорошему управлению. Перед началом сотрудничества с LDz или каким-либо из его дочерних предприятий деловые партнеры должны ознакомиться с этими принципами и подтвердить свое соответствие им, гарантировав, что их будут соблюдать участвующие в сотрудничестве работники.

Основные принципы деловой этики партнеров по сотрудничеству опубликованы и доступны на сайте LDz.



ЦЕПОЧКИ ПОСТАВОК, ПАРТНЕРЫ

G4-12

LDz, как одно из ведущих предприятий Латвии и Балтии в сфере транспорта, логистики и инфраструктуры, действует во взаимосвязи с другими участниками рынка и партнерами по сотрудничеству, поэтому при подготовке отчета устойчивого развития GRI в 2016 году был определен круг сторон влияния предприятия. Это дает LDz ясность и понимание того, как успешнее работать в отрасли, способствуя расцвету и собственному, и государственной экономики. Готовя первый отчет, основанный на установках GRI, LDz изучило стороны влияния: поставщиков, клиентов и других партнеров, – выяснило их точку зрения на актуальные сферы деятельности LDz и создало “радар сторон влияния”, уточнив механизм отношений с каждой из них.

LDz на 100% принадлежит государству. Надзор за деятельностью предприятия осуществляет Министерство сообщения. Отношения обеих сторон регулирует законодательство ЛР – закон “Об управлении долями капитала публичного лица и капитальными обществами”, а также правила Кабинета министров, при этом повседневное сотрудничество с Министерством, как органом отраслевого надзора, складывается очень тесное.

LDz сотрудничает и с другими участниками, занимающимися общим развитием отрасли – отраслевыми ассоциациями, управлениями портов и другими организациями.

Существенной стороной влияния является Профсоюз железнодорожников и отрасли сообщений Латвии (LDzSA), ибо LDz принадлежит к числу крупнейших налогоплательщиков страны и имеет к тому же сильные традиции социального диалога. С LDzSA заключен многолетний договор, регулирующий взаимоотношения сторон, а также действует Коллективный трудовой договор, или соглашение между работодателем

и профсоюзом, гарантирующее соблюдение прав работающих. Коллективный договор предусматривает дополнительные блага и преимущества для каждого работника концерна LDz в зависимости от его трудового стажа, семейного положения, рабочей нагрузки, участия в обучении молодых специалистов и других факторов. Для получения дополнительных благ железнодорожники не обязательно должны быть членами LDzSA.

Так же важны для отрасли и отношения с клиентами, в случае LDz – с предприятиями по перевозке грузов и пассажиров. Взаимное сотрудничество с ними регулирует методика определения платы за инфраструктуру, устанавливающая финансовые обязательства обеих сторон. Планируя проекты модернизации и развития инфраструктуры, LDz учитывает потребности и интересы отрасли, своевременно приглашая все стороны к дискуссиям по намеченным проектам развития.

Отношения с поставщиками регулирует закон “О закупках для предоставляющих общественные услуги”, поскольку LDz является капитальным обществом, на 100% принадлежащим государству. На выбранных как путем закупочных процедур, так и другим способом поставщиков товаров и услуг распространяются разработанные LDz Основные принципы деловой этики партнеров по сотрудничеству.

LDz имеет нескольких партнеров из негосударственного сектора. Сотрудничество с этими сторонами влияния реализуется путем участия в структурах их управления, вовлечения в конкретные мероприятия и проекты, а также на уровне взаимных консультаций.



ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД ВНЕШНИМИ ИНИЦИАТИВАМИ

G4-14

G4-15

LDz является одним из крупнейших латвийских предприятий со значительным количеством работников и большим объемом налогов в государственный и муниципальный бюджеты, вследствие чего предприятию важно налаживать и поддерживать добрые отношения с внешними сторонами влияния и ответственно относиться к их инициативам. В 2017 году LDz продолжало участвовать в различных внешних инициативах, поощряя таким образом ответственную коммерческую практику и двигаясь к лучшему корпоративному управлению.

Уже второй год в **определяемом Институтом корпоративной устойчивости и ответственности Индексе устойчивости LDz попадает в Золотую категорию** за вклад предприятия в сферу устойчивости. Впервые оценка подобного уровня была получена в 2016 году, ранее предприятие несколько лет

попадало в Серебряную категорию. Дочернее предприятие LDz – ООО “LDz Cargo” – в 2017 году попало в Серебряную категорию, другое дочернее предприятие – ООО “**LDz ritošā sastāva serviss**”, впервые участвовавшее в Индексе устойчивости, стало обладателем Бронзовой категории. Участие в Индексе устойчивости LDz планирует и в 2018 году, в том числе с улучшением достижений дочерних обществ, уже принимавших участие в мероприятии.

LDz участвует и в организованной Институтом корпоративной устойчивости и ответственности “Неделе ответственного бизнеса”. В 2017 году предприятие делилось опытом создания Банка идей LDz, как инструмента повышения мотивации и лояльности работников, способствующего их привлечению к развитию предприятия.



В 2017 году LDz участвовало в **пилотном проекте Балтийского Института корпоративного управления по оценке корпоративного управления предприятий**. Она проводилась одновременно во всех трех странах Балтии, результаты оценки станут доступны в 2018 году.

Наряду с самостоятельно организованными деловыми мероприятиями LDz регулярно участвует в организованных другими партнерами конференциях и семинарах, включается в дискуссии по значимым для отрасли и народного хозяйства вопросам. В 2017 году значительная часть времени была посвящена рассмотрению различных

вопросов транспортно-логистической отрасли и их обсуждению и с представителями отраслевых ассоциаций, и с государственными органами. Особенно существенные дискуссии развернулись по ряду вопросов, связанных с железнодорожной инфраструктурой. В этой связи LDz вносило в Саэйм и Кабинет министров, а также представляло информацию в форматах различных отраслевых дискуссий и знакомило со своей позицией по вопросам электрификации железнодорожной сети, Индикативного плана развития железнодорожной инфраструктуры, многолетнего договора и платы за пользование железнодорожной инфраструктурой.



Предприятие также активно участвовало в работе предпринимательских организаций по решению обширного круга вопроса, например, представляя свою точку зрения и делаясь опытом по вопросам налоговой политики, соответствующего рынку труда образования, развития международных экономических отношений и по другим темам. Учитывая международную природу железнодорожной отрасли и перспективы межгосударственного развития, LDz активно участвует в работе как организаций железнодорожной отрасли Европейского союза, так и в отраслевых организациях стран СНГ. К тому же президент предприятия Эдвин Берзиньш в конце 2017 года вошел в состав Руководящего комитета Европейского региона Международного союза железных дорог, где является единственным представителем стран Балтии.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОТРАСЛЕВЫХ И ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

G4-16

Сознавая свою роль в способствовании расцвету экономики страны, LDz, как один из крупнейших работодателей и налогоплательщиков Латвии, участвует в формировании прозрачной, ответственной и опирающейся на взаимное сотрудничество предпринимательской среды. Для достижения этой цели очень важно выслушивать мнения и предложения деловых партнеров, активно участвовать в дискуссиях, защищать свое мнение и интересы. Это возможно при сотрудничестве с различными негосударственными организациями, прямо или косвенно связанными с железнодорожной отраслью, и путем поощрением хорошей практики в предпринимательской среде.

LDz состоит и защищает свои интересы в ряде негосударственных организаций национального масштаба, в том числе в Латвийской ассоциации транзитного бизнеса (LTBA), Латвийской конфедерации работодателей (LDDK), Латвийской торго-

промышленной камере (LTRK), Латвийско-китайском совете по бизнесу, Балтийском институте корпоративного управления и Институте корпоративной устойчивости и ответственности.

LDz представлено в руководстве нескольких организаций. Среди прочего президент LDz Эдвин Берзиньш является вице-президентом LDDK, а также сопредседателем от латвийской стороны в созданных этой организацией Советах по деловому сотрудничеству между Латвией и Белоруссией, между Латвией и Казахстаном. Э.Берзиньш также входит в президиум и совет LTRK и в правление ведущей отраслевой организации LTBA. Вице-президент LDz Айнис Стурманис является председателем комитета LTRK по транспортной инфраструктуре; вице-президент Айвар Стракшас сотрудничает в Национальном стратегическом совете LTRK.



ЛАТВИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ТРАНЗИТНОГО БИЗНЕСА (LTBA)

LDz является членом этой организации, а председатель правления LDz Эдвин Берзиньш входит в состав правления LTBA с 2016 года. Ассоциация объединяет представителей отрасли (управляющие инфраструктурой, перевозчики, предприятия, работающие в портах, логистические предприятия и др.), совместно решающих важные для развития отрасли вопросы. В 2017 году на заседаниях ассоциации проходили дискуссии по ряду существенных для развития и содержания железнодорожной инфраструктуры вопросов, в том числе по проекту электрификации Латвийской железнодорожной сети, разработке Индикативного плана развития железнодорожной инфраструктуры и включенным в него вопросам, о порядке расчета и размере платы за пользование публичной железнодорожной инфраструктурой, а также по возможностям освоения новых для всей отрасли транспорта и логистики рынков и формированию логистических предложений.





ЛАТВИЙСКАЯ КОНФЕДЕРАЦИЯ РАБОТОДАТЕЛЕЙ (LDDK)

LDz состоит в LDDK с 1996 года, и председатель правления LDz Эдвин Берзиньш с 2016 года является вице-президентом LDDK, будучи таким образом и членом совета Национального трехстороннего совета по сотрудничеству. Э.Берзиньш также сопредседательствует в образованных LDDK форматах сотрудничества – советах по деловому сотрудничеству Латвии и Белоруссии, Латвии и Казахстана и в трехстороннем совете по сотрудничеству отрасли транспорта и связи. В 2017 году LDz участвовало в организованных LDDK дискуссиях по государственной налоговой политике, обсуждало с членами LDDK реализацию проекта электрификации железной дороги, а также способствовало международному сотрудничеству с предприятиями стран Восточной Европы и Средней Азии, участвуя в двусторонних встречах международных организаций и обсуждая общие цели развития народного хозяйства.



ЛАТВИЙСКАЯ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ КАМЕРА (LTKR)

LDz является членом LTKR с 2014 года, а председатель правления LDz Э.Берзиньш является членом совета и президиума LTKR с 2015 года. В 2016 году предприятие инициировало создание в LTKR комитета по транспортной инфраструктуре, как способствуя этим формированию платформы отраслевых дискуссий для рассмотрения важных вопросов развития, так и подготовив утвержденные президиумом LTKR Основные установки управления инфраструктурой транспорта и логистики. В 2017 году LDz участвовало в обсуждении нормативных актов, влияющих и регулирующих как транспортно-логистическую отрасль, так и коммерческую среду других видов деятельности, в том числе в рамках Национального стратегического совета LTKR принимало участие в рассмотрении и обсуждении основных принципов новой налоговой политики и связанных с ней законопроектов.

Важнейшим проектом сотрудничества в 2017 году признано организованное LTKR участие латвийских предпринимателей в выставке “Astana EXPO 2017” в столице Казахстана. LDz было одним из ведущих участников Латвийского павильона, а также организатором прошедшей в июле 2017 года в рамках выставки Недели транспорта и логистики.



ЛАТВИЙСКО-КИТАЙСКИЙ СОВЕТ ПО БИЗНЕСУ

LDz является членом этой организации с 2015 года. Использует налаженные этой организацией контакты и переговорные механизмы, поощряющие развитие сотрудничества транспортно-логистической отрасли Латвии с обширным китайским рынком и его участниками. В 2017 году имел место обмен информацией по важным событиям во внутренних процессах Китая, влияющих на экономические аспекты сотрудничества.



ИНСТИТУТ КОРПОРАТИВНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ

LDz является корпоративным членом института с 2016 года и принимает участие в его деятельности, участвуя в ежегодной оценке Индекса устойчивости и с каждым годом улучшая свои достижения в нем. Участвует также в организованных институтом мероприятиях по обмену практикой хорошего управления (семинары, обучение, Неделя ответственного бизнеса). В 2017 году специалисты предприятия делились опытом создания Банка идей LDz как во время Недели ответственного бизнеса, так и на организованных совместно с Государственной инспекцией по труду семинарах для работодателей.



БАЛТИЙСКИЙ ИНСТИТУТ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ

LDz является корпоративным членом института с 2016 года и участвует в организуемых им мероприятиях по обмену хорошей практикой в Латвии и за рубежом, в учебе руководителей высшего звена, публичных семинарах и конференциях. В 2017 году предприятие подало заявку на участие в проводимой институтом оценке корпоративного управления, проходящей одновременно на 15 балтийских предприятиях. Процедура завершится в середине 2018 года, и тогда появится возможность познакомиться с ее результатами, рекомендациями и сравнительным анализом.



ОБЩЕСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ЛАТВИИ (LDzB)

LDz является юридическим членом общества с 2003 года. Общество объединяет более 1000 профессионалов железнодорожной отрасли Латвии, поэтому вступление LDz в него было закономерным, принимая во внимание большое количество представленных в нем участников отрасли. Предприятие участвует в организуемых обществом мероприятиях для железнодорожных инженеров, а также в различных общественных мероприятиях по укреплению сообщества железнодорожников. В 2017 году Инженерно-техническое объединение LDzB организовало Дни железнодорожных инженеров, привлекая членов общества к разработке предложений для Банка идей LDz. Банк идей получил пять практических и технически воплотимых в жизнь идей, реализация которых сейчас рассматривается.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

LDz участвует в работе ведущих железнодорожных организаций Европейского союза – Европейского сообщества железных дорог и предприятий инфраструктуры (CER), Международного союза железных дорог (UIC), Международного комитета по железнодорожному транспорту (CIT) и Международной организации по сотрудничеству железнодорожных полиций и служб безопасности (COLPOFER). Такое же активное сотрудничество реализуется с организациями

стран СНГ, поскольку большая часть грузовых перевозок LDz связана со странами этого региона. Укрепляется и сотрудничество с государствами Азиатского региона.

Развитие международного сотрудничества было одним из основных фокусов деятельности LDz в 2017 году.



МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (UIC)

Координирует сотрудничество по актуальным для железных дорог вопросам на мировом уровне, способствуя согласованной деятельности железнодорожных систем. Организация объединяет 194 участника со всего мира. UIC разрабатывает стандарты и поощряет инновации на железной дороге. Членов организации регулярно информируют об основных событиях, документации и новых регулах, позволяющих предвидеть правовые и технические изменения в отрасли. Участие в организации дает возможность своевременно планировать эти нововведения и интегрировать их в процессы управления бизнесом. В настоящее время LDz участвует в рабочих группах, решающих вопросы безопасности, статистики и документации, а также обмена данными железных дорог при разработке RailTopoModel, которая может занять

важное положение при гармонизации сетевых отчетов. Дважды в год LDz участвует в Генеральной ассамблее и Конгрессе безопасности UIC.

Значительным **достижением для Латвии стало утверждение президента LDz Э.Берзиньша в должности члена Руководящего комитета UIC в декабре 2017 года.** Работа в Руководящем комитете позволяет LDz повышать узнаваемость Латвии и Балтийского региона при сотрудничестве с крупнейшими железными дорогами Европы, выражать позицию LDz в соответствии с интересами транспортной отрасли Латвии и находить новые возможности для развития.



Главные вопросы рабочей программы UIC – развитие коридоров европейской железнодорожной сети, развитие транспортных коридоров Европа – Азия, финансирование для развития инфраструктуры, дигитализация и интероперабельность железных дорог. Продолжается работа по созданию единых стандартов, исследованиям и программам развития устойчивости, а также по вопросам безопасности. В 2017 году был закончен

справочник по руководству проектами, доступный всем членам UIC, а также завершен пилотный проект системы управления качеством QMS (Quality Management System) по Европейскому региону. В пилотном проекте участвовали 11 организаций – членов UIC. В последующие два года QMS будет внедряться как в самом UIC, так и среди входящих в него организаций.



ЕВРОПЕЙСКОЕ СООБЩЕСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ПРЕДПРИЯТИЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ (CER)

Объединяет европейские предприятия железнодорожной инфраструктуры и перевозчиков. CER представляет интересы своих членов при формировании политики ЕС, главным образом, в целях поддержки и развития более эффективной предпринимательской деятельности и нормативной среды в отрасли. В настоящее время организация насчитывает более 70 членов и партнеров. LDz участвует в рабочих группах ассистентов CER, занимающихся вопросами среды и инфраструктуры, таможенными и юридическими проблемами, пассажирскими и грузовыми перевозками, разработкой приложения TAF TSI (приложение обеспечивает стандартизированный обмен информацией в реальном времени между участвующими в перевозочном процессе железнодорожными предприятиями, например, об опозданиях, отменах рейсов и задержках на стыках), а также в рабочей группе директоров по персоналу.

В конце 2017 года президент LDz Эдвин Берзиньш был одновременно утвержден в Руководящих комитетах и UIC, и CER, таким образом получив возможность активно участвовать в обсуждении политики железнодорожной отрасли Европейского союза.

Главными приоритетами CER и железнодорожной отрасли являются внедрение Технической опоры 4-го железнодорожного пакета ЕС, сотрудничество европейских железных дорог в билетной системе и обмене данными, развитие инноваций и дигитализации, в том числе в сфере систем сигнализации и автоматизированного управления поездами, а также развитие новых грузовых коридоров и совершенствование условий интермодальности.

В конце 2017 года LDz приняло решение включиться в работу платформы PRIME, созданной Европейской

комиссией для управляющих инфраструктурой и исполнителей ее существенных функций. Участие в PRIME обязательно для всех управляющих европейской инфраструктурой, которые должны подключиться к ней не позднее конца 2018 года.

PRIME была запущена в 2013 году, как единая платформа межгосударственного сотрудничества управляющих инфраструктурой, с целью развития европейской железнодорожной сети. Она охватывает сотрудничество по созданию основных сетевых коридоров и коридоров железнодорожных грузовых перевозок, реализацию плана внедрения системы управления движением европейских железных дорог (ERTMS), а также обмен опытом и хорошей практикой. Европейская комиссия также участвует в работе PRIME, чтобы поддерживать непосредственную связь с железнодорожными предприятиями и выявлять проблемы отрасли, совместными силами работая над их решением.

В рамках PRIME два раза в год проводятся пленарные заседания на руководящем уровне, а также идет работа в нескольких подгруппах на уровне экспертов (дигитализация, финансовые вопросы, определение единых показателей деятельности отрасли, правовые акты, безопасность, взимание платы, сотрудничество с регулятором и другие вопросы). LDz имеет возможность участвовать в рабочих группах, высказывать свой взгляд на вещи и выражать позицию по важным для себя вопросам, таким образом участвуя и в формировании железнодорожной политики Европейского союза. Для LDz очень важно участие в новых транспортных коридорах, а развитие транспортных коридоров входит в перечень основных пунктов повестки дня деятельности PRIME.





International Rail Transport Committee
Comité international des transports ferroviaires
Internationales Eisenbahntransportskomitee

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОМИТЕТ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ (CIT)

Помогает железным дорогам внедрять законы международного железнодорожного транспорта. CIT разрабатывает и поддерживает информацию о публикациях и документах юридического характера, связанных с международными железнодорожными перевозками; стандартизирует договорные отношения между клиентами, перевозчиками и управляющими инфраструктурой; представляет интересы перевозчиков в переговорах с законодателями. Железнодорожное агентство Европейского союза (EURA) занимается вопросами внедрения директив и правовых актов

Европейского союза. С 2019 года агентство станет авторизованным европейским учреждением, выдающим перевозчикам единые сертификаты безопасности ЕС и разрешения на работу более чем в одной стране. В эту организацию входят представители дочернего предприятия LDz – ООО “LDz Cargo”, участвующие в рабочей группе CIT/OSJD (CIT/Организация сотрудничества железных дорог) по накладной CIM/СМГС, а также два раза в год – в Генеральной ассамблее CIT.



МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО СОТРУДНИЧЕСТВУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОЛИЦИЙ И СЛУЖБ БЕЗОПАСНОСТИ (COLPOFER)

Объединяет силы железных дорог и железнодорожных полиций во имя создания единого подхода к безопасности в системе европейских железных дорог. Общая задача организации – на территории железной дороги защищать людей, собственность и активы от разрушающих и преступных действий. Эксперты LDz в этой организации входят в рабочие группы “Защита от терроризма” и “Кибербезопасность”, где решаются

вопросы действий в случаях террористического акта или угроз, происходит обмен опытом наилучшего многостороннего сотрудничества с представителями власти и другими железнодорожными компаниями, а также рассматриваются проблемы безопасности информационных технологий. Дважды в год проходят крупные конференции, в которых принимают участие и представители LDz.



ЕВРОПЕЙСКОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО (теперь - Железнодорожное агентство Европейского союза, EURA)

Вступление в силу Технической опоры 4-го железнодорожного пакета заменило Европейское железнодорожное агентство Железнодорожным агентством Европейского союза. Агентство занимается вопросами внедрения директив и правовых актов Европейского союза. С 2019 года агентство станет

авторизованным европейским учреждением по выдаче перевозчикам единых сертификатов безопасности ЕС и разрешений на работу более чем в одной стране, а также займется первичными проверками инфраструктурных грантов ERTMS.



ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ОСЖД)

ОСЖД развивает сотрудничество в сфере железнодорожного транспорта, формируя в Евразийском регионе единое железнодорожное пространство и повышая конкурентоспособность трансконтинентальных перевозок. В ОСЖД входят 28 стран, 7 железных дорог в статусе наблюдателей и 40 предприятий в статусе присоединенных (ассоциированных) предприятий. Структура организации состоит из 5 комиссий и 2 рабочих групп. Эксперты LDz регулярно участвуют в совещаниях рабочих групп и комиссий, а также в ежегодной Конференции генеральных директоров и

Сессии министров транспорта. По принципу ротации LDz организует и совещания ОСЖД в Латвии. В 2017 году в Латвии проходили совещание по Единому транзитному тарифу и совещание по 2-му приложению к СМГС о правилах закрепления грузов. Эти мероприятия собрали экспертов-железнодорожников из стран-участниц ОСЖД для обмена документами и экспертными оценками по актуальным темам сотрудничества.





СОВЕТ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ (ЦСЖТ)

Координирует работу администраций железных дорог с шириной колеи 1520 мм. В настоящее время организация объединяет 28 стран. Ее участники совместно решают вопросы как оперативного, так и перспективного сотрудничества. ЦСЖТ состоит из 9 комиссий, 15 рабочих групп и 5 экспертных групп по разным областям. За время своей деятельности ЦСЖТ подготовил более 260 соглашений, правил, инструкций и других нормативных документов, направленных на развитие и технологическое единство железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок.

Осенью 2017 года в Риге после 7-летнего перерыва прошло очередное, 67-е заседание Совета по железнодорожному транспорту. Заседание Совета – важнейшее мероприятие ЦСЖТ, проходящее два раза в год, на котором руководители железных дорог всех стран-участниц совместно принимают решения по вопросам эксплуатации железных дорог и тарифов на пользование грузовыми вагонами. На двухдневное заседание, состоявшееся в Риге, прибыли более 200 участников, в том числе руководители железнодорожных администраций России, Белоруссии, стран Центральной Азии, Ирана и др.



КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПО ТРАНССИБИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ (КСТП)

Главные задачи его работы – повышение объема перевозок по Транссибирской магистрали и развитие грузовых перевозок Азия – Европа с использованием железнодорожной инфраструктуры. Развивая перевозки по Латвийскому транзитному коридору, LDz в сотрудничестве с партнерами организовало в 2017 году тестовый поезд Иу – Рига, проследовавший по Транссибу. КСТП уделяет большое внимание развитию

контейнерных поездов и ежегодно проводит совещания экспертов, на которых обсуждаются и организованные дочерними предприятиями LDz контейнерные поезда “Балтика Транзит” и “Зубр”, их актуальное положение и планы развития. КСТП объединяет железнодорожные предприятия, порты, судоходные компании, государственные органы, операторов и экспедиторов.

LDz также имеет статус члена в следующих организациях:

- Общество поощрения экономических связей Латвии и Белоруссии
- Организация работодателей железнодорожной отрасли Латвии
- Латвийская ассоциация управления персоналом
- Латвийская ассоциация телекоммуникаций
- Международный совет музеев
- Латвийское общество музеев



ИДЕНТИФИКАЦИЯ СУЩЕСТВЕННЫХ АСПЕКТОВ, УЧАСТИЕ СТОРОН ВЛИЯНИЯ

G4-18

G4-19

G4-24

G4-25

G4-26

При подготовке по установкам GRI отчета устойчивого развития за 2017 год LDz опиралось как на собственную точку зрения по существенным аспектам устойчивого развития, так и на оценку сторон влияния, выявленную с помощью более чем десятка индивидуальных и групповых интервью при подготовке отчета за 2016 год.

С этой целью изначально была сформирована цепочка поставки ценностей LDz – были идентифицированы как поставщики и клиенты, так и другие партнеры, для которых характерно наибольшее взаимное влияние

с LDz. Используя матрицу обследования сторон влияния и определив, с точки зрения цепи поставок, заинтересованные стороны, существенные для создания добавленной стоимости, были установлены как внутренние, так и внешние заинтересованные стороны. На основании данного исследования был создан радар сторон влияния и определены наиболее значительные представители каждой из сторон, мнение которых было изучено в процессе подготовки отчета GRI. Полученные данные и были использованы при подготовке отчета устойчивого развития за 2017 год.



1. Идентификация заинтересованных сторон

Определение организаций и предприятий, имеющих наибольшее значение в процессе создания добавленной стоимости LDz



2. Идентификация потенциально важных аспектов

Изучение аспектов, упомянутых в материалах установок G4 GRI, и отбор аспектов, потенциально значимых для деятельности LDz



3. Идентификация реально значимых аспектов

Оценка потенциально важных аспектов и определение с помощью интервью тех из них, которые являются наиболее значимыми и для LDz, и для идентифицированных сторон влияния



4. Определение материальных аспектов

Идентификация содержания сообщения и определение границ для существенных материальных аспектов



5. Сообщение о существенных аспектах в отчете устойчивого развития за 2017 год



- G4-20
- G4-21
- G4-27

В ходе изучения существенных экономических, социальных и экологических аспектов, связанных с деятельностью LDz, проводились исследования и интервью с идентифицированными и отобранными сторонами влияния, а также выяснялась их точка зрения на аспекты устойчивого развития LDz. Стороны влияния опрашивали на предмет аспектов, связанных с деятельностью LDz: экономического влияния, социальных и связанных с безопасностью общества аспектов, влияния на среду, корпоративного управления, рабочей среды и других областей.

Радар сторон влияния



На основании радара сторон влияния были определены наиболее значительные представители каждой из заинтересованных сторон, чьи мнения были изучены в процессе подготовки отчета GRI (при подготовке следующих отчетов планируется охватить более широкий круг сторон влияния).

Внешние заинтересованные стороны	Внутренние заинтересованные стороны
КЛИЕНТЫ АО "Pasaziervu vilciens", ООО "Baltijas Tranzīta serviss" ООО "LDz Cargo"	АКЦИОНЕР Министерство сообщения
ПОСТАВЩИКИ (обеспечивающие ресурсы для работы) АО "Swedbank"	Совет ГАО "Latvijas dzelzceļš"
ПАРТНЕРЫ ПО СОТРУДНИЧЕСТВУ Объединение инвалидов и их друзей "Apeirons"	Дирекция по развитию
УЧЕБНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ Рижский Технический университет	Профсоюз железнодорожников и отрасли сообщений Латвии
ОРГАНИЗАЦИИ ЭКОЛОГОВ Латвийский "Зеленый пункт"	Правление ГАО "Latvijas dzelzceļš"
АССОЦИАЦИИ Ассоциация крупных городов Латвии, Латвийская конфедерация работодателей	

Готовя первый отчет, основанный на установках GRI, LDz провело обследование и интервью со всеми упомянутыми выше внешними и внутренними сторонами влияния. Во время интервью обсуждались существенные экономические, социальные и экологические аспекты, связанные с деятельностью LDz. При интервью выяснялись также взгляды на аспекты устойчивости применяемые G4 GRI к предприятиям любых отраслей. В то же время отраслевые установки GRI определяют для сухопутного транспорта (шоссейных и железных дорог) 25 дополнительных аспектов, которые рекомендуется оценивать или включать информацию о них в отчет устойчивого развития, ибо они на международном уровне признаны значимыми для различных сторон влияния, особенно в железнодорожной отрасли. Их можно считать рекомендациями или запросами сторон влияния по тем областям, которые предприятию важно контролировать или сообщать о них.

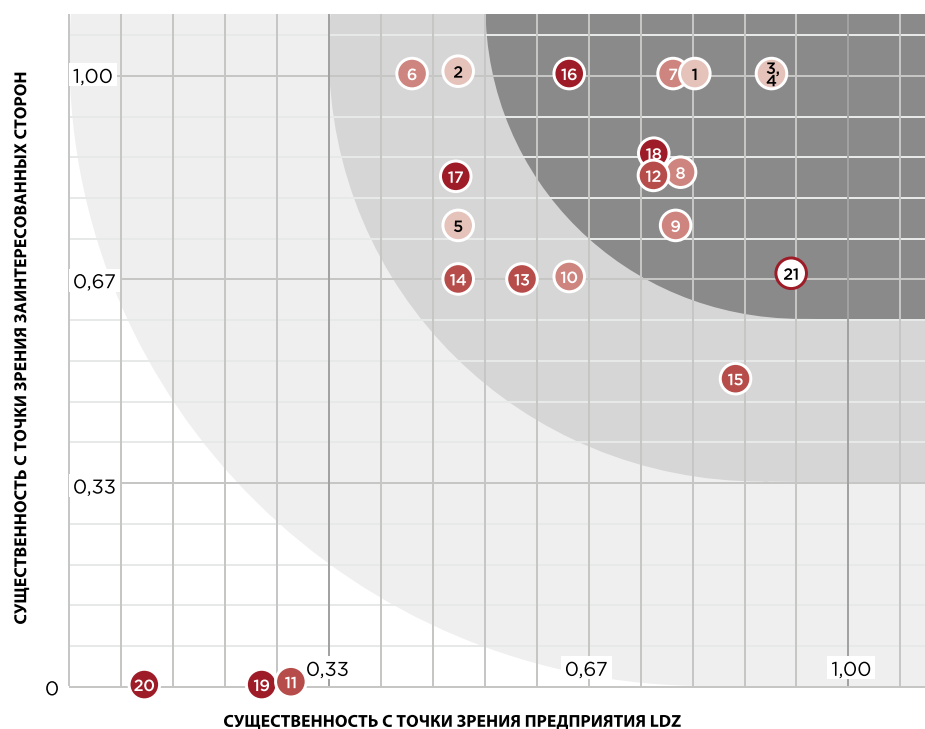
Из этих 25 аспектов, определенных отраслевыми установками GRI, при оценке деятельности LDz и обследовании заинтересованных сторон были выделены 4 аспекта, включенные в интервью со сторонами влияния и в матрицу существенности.



Категория устойчивого развития	Темы
Измерение среды	Звуки и вибрации
Общественное измерение	Право землепользования Доступность среды для людей с особыми потребностями
Другое	Корпоративное управление (по позициям гендерного равноправия руководства)

В соответствии с оценкой внутренних и внешних заинтересованных сторон по измерениям значимой существенности аспектов была сформирована матрица существенности аспектов (Materiality matrix). Она свидетельствует, что самыми существенными аспектами как внутренние, так и внешние стороны влияния считают экономическое влияние LDZ и отдельные показатели влияния на окружающую среду, тогда как в качестве менее важных указывают ряд показателей, связанных с обществом и рабочей средой.

В то же время следует отметить, что подведение итогов интервью показывает отсутствие особенно существенных различий в оценках внутренних и внешних сторон влияния. Исключением являются отдельные вопросы, связанные с весьма специфическими областями или внутренней средой предприятия, которые не кажутся важными для внешних сторон влияния.



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

1. Вклад предприятия в народное хозяйство
2. Стоимость, созданная и распределенная предприятием
3. Полученная финансовая поддержка
4. Непрямое экономическое влияние
5. Практика закупок



ЗАБОТЫ О СРЕДЕ

6. Потребление ресурсов
7. Потребление энергии и энергоэффективность
8. Эмиссии, сточные воды, отходы, загрязнение почвы
9. Звуки и вибрации
10. Влияние услуги на среду



РАБОТНИКИ И РАБОЧАЯ СРЕДА

16. Долгосрочная стратегия по привлечению работников
17. Безопасность труда
18. Развитие работников
19. Дискриминация работников
20. Корпоративное управление предприятием (в контексте гендерного равноправия)



ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПРОДУКТА

21. Безопасность клиентов



ОБЩЕСТВО

11. Право землепользования
12. Доступность среды для людей с особыми потребностями
13. Антикоррупционные мероприятия
14. Политическая ответственность
15. Действия по ограничению конкуренции





ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ВЛИЯНИЕ

ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ

G4-DMA

Согласно доступным публичным данным, LDz входит в пятерку наиболее ценных предприятий Латвии, к тому же за последнее десятилетие его позиции удалось существенно улучшить. Перечень самых ценных предприятий Латвии, составленный “Prudentia” и “NASDAQ Rīga”, свидетельствует, что с 2007 года стоимость LDz выросла в 3,8 раза, т.е. стала почти в четыре раза больше. За 10 лет с начала реорганизации, когда железнодорожные перевозки были отделены от содержания инфраструктуры и сформировались прозрачная структура концерна и модель его деятельности, LDz удалось с 17-го места в списке наиболее ценных предприятий Латвии подняться на 4-ю позицию.

В 2017 году предприятие также входило в число крупнейших работодателей и налогоплательщиков страны, а это означает, что оно оказывает большое влияние на развитие латвийского народного хозяйства. Его существенную роль в экономике за 2016 год, как значительнейшую сферу влияния предприятия, подчеркивали и все опрошенные представители сторон влияния LDz.

Чтобы уточнить масштабы и объем влияния, в 2017 году LDz приступило к подготовке детального исследования макроэкономического влияния транспорта и логистики, которое позволит и эффективно планировать развитие концерна и предприятия, и вносить продуманные и

обоснованные предложения в институции, принимающие решения по разработке документов с планами будущего развития.

В 2017 году LDz продолжало активное сотрудничество с негосударственными организациями, которое предприятие считает важной сферой своей деятельности по укреплению как своего, так и государственного влияния, помогающей защитить свои интересы, а также заботиться об интересах работающих. LDz является активным участником или партнером социальных партнеров правительства – крупных негосударственных организаций, на высоком уровне защищающих интересы работодателей, наемных работников и коммерсантов (Латвийская конфедерация работодателей, Латвийская торгово-промышленная камера и Союз свободных профсоюзов Латвии), что позволяет таким образом участвовать в обсуждении макроэкономических процессов на высшем уровне.

LDz, как содержателю железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, необходимо заботиться о том, чтобы она оставалась качественной и соответствовала требованиям как национального, так и международного масштаба. В этих целях LDz использует возможности привлечения финансирования Евросоюза, реализуя проекты модернизации железнодорожной инфраструктуры.



На уровне предприятия LDz совершенствует процессы внутреннего контроля и надзора, призванные обеспечить максимальную прозрачность процессов управления предприятием и всем концерном. В то же время, изучая актуальную ситуацию в отрасли, идут пересмотр

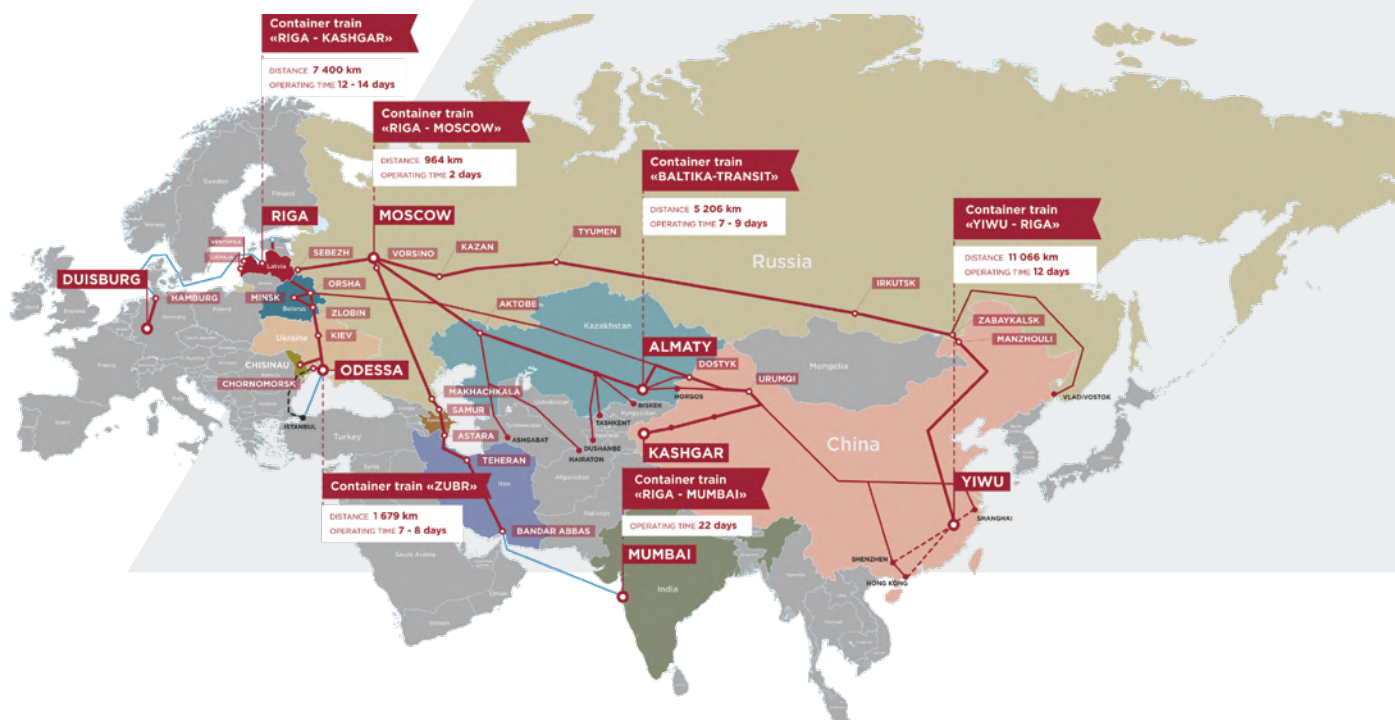
внутренних процессов и перераспределение функций в ходе реструктуризации, что позволяет уменьшать дублирование функций и обеспечивать экономию ресурсов.

ВАЖНЫЕ СОБЫТИЯ 2017 ГОДА



В 2017 году в транспортно-логистической отрасли продолжались перемены. Чтобы сохранить свою международную конкурентоспособность и поддерживать стабильность при меняющихся обстоятельствах, LDz необходимо было непрерывно реагировать на перемены и приспосабливаться к ним. Россия обращает все больше внимания на развитие собственных портов и продолжает уменьшать грузопотоки за пределы страны. Активным

игроком в сфере логистики пытается стать и Литва, занимаясь популяризацией возможностей Клайпедского порта. Под влиянием этих обстоятельств LDz вместе с другими участниками отрасли (особенно крупными латвийскими портами) активно обращается к разработке и предложению новых логистических маршрутов из Азиатского региона к портам Латвии и далее – в страны Западной Европы и Скандинавии.



Потенциал Латвии как важного транзитного узла подтвердило подписанное в конце июня 2017 года соглашение LDz с ведущей компанией по оказанию услуг воздушных, морских и автомобильных грузовых перевозок “DHL Global Forwarding”. Меморандум о сотрудничестве предусматривает сотрудничество обеих предприятий по созданию мультимодального сообщения между Китаем и Латвией – как путем создания маршрутов грузовых перевозок, так и консолидируя услуги в общем центре в Риге. В начале ноября представители “DHL Global Forwarding” посетили Ригу с визитом и лично познакомились с предложениями и возможностями транспортно-логистической отрасли Латвии.

Большой потенциал сотрудничества усматривает и Казахстан, выбравший Латвию в качестве главного грузового логистического узла в Балтии. 29 сентября в ходе визита казахстанского вице-преьера Аскара Мамина в Ригу президент LDz Э.Берзиньш и вице-президент Казахской железной дороги Санжар Елубаев подписали меморандум о сотрудничестве по развитию транзитных маршрутов, в том числе о совместной работе по развитию строящегося на китайско-казахстанской границе логистического центра Хоргос и обеспечению новых транзитных потоков через него. Несколько недель спустя в Рижском порту встречали первый контейнерный поезд из китайского города Урумчи, прибывший в Латвию через Казахстан.

Одним из давних партнеров LDz является Белоруссия, и для развития сотрудничества в январе 2017 года в Минске было открыто постоянное представительство LDz в Белоруссии, а 3 октября было подписано соглашение между LDz и Белорусской железной дорогой. Оно предусматривает более быструю и выгодную доставку

грузов между Ригой и Минском, в том числе подготовку нового предложения – грузового экспресс-поезда “Минск – Рига”, который по запросу клиента мог бы в течение 28 часов проследовать из Минска в Ригу или в обратном направлении. Первый рейс этого экспресс-поезда в начале 2018 года до Минска был выполнен даже за более короткий срок – немногим более 20 часов.

2 августа в Риге впервые после четырехлетнего перерыва встретилась рабочая группа Латвийской и Российских железных дорог. В ходе встречи была достигнута договоренность о продолжении взаимного сотрудничества в целях повышения объемов грузовых перевозок из Евразии, в том числе из Индии и Китая, в рамках транспортного коридора Север – Юг с использованием инфраструктуры LDz и Российских железных дорог. Включившись в создание транспортного коридора Север – Юг, LDz в 2017 году участвовало в совещании Делового клуба по этому транспортному коридору в Москве, а также во встречах с индийскими и иранскими партнерами, заинтересованными в создании данного коридора и обеспечении постоянного грузопотока по нему.

Для повышения информированности потенциальных партнеров и их привлечения к Латвийскому транзитному коридору, а также для поддержания отношений с уже имеющимися партнерами LDz вместе с ведущими латвийскими портами в 2017 году участвовало в таких международных выставках, как “Logistics 2017” (Индия), “TransRussia 2017” (Россия), “Transport Logistic 2017” (Германия), “Rail Expo 2017” (Иран), “CILF 2017” (Китай), “TransUzbekistan 2017” (Узбекистан), “TransKazakhstan” (Казахстан) и “China International Transportation & Logistic Expo” (CITLE, Китай).



Руководство LDz регулярно участвует в международных форумах и конференциях, проходящих в Европе и Азии: 27-я международная выставка путевых машин в Германии, XII международный бизнес-форум “Стратегическое партнерство 1520” в России, Неделя транзита и логистики на выставке “Astana EXPO 2017” в Казахстане, VI Международный салон железнодорожной

техники и технологий “EXPO 1520” в России, совещание Генеральной ассамблеи КСТП в Китае, международный форум транспорта и логистики в Иране, а также 91-е совещание Генеральной ассамблеи UIC во Франции.

СОЗДАННАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СТОИМОСТЬ

G4-EC1

Осозданной LDz экономической стоимости свидетельствуют финансовые показатели предприятия. Хотя под влиянием внешнеэкономических обстоятельств 2017 год нельзя назвать периодом расцвета, однако предприятие работало стабильно, сохранило финансовое равновесие, повысило среднюю оплату труда на 3% и по-прежнему находилось среди крупнейших плательщиков налогов в бюджеты государства и самоуправлений.



Созданная экономическая
стоимость

213,3 МЛН.ЕВРО



Доходы от основной
деятельности

180,2 млн.евро



Себестоимость
оказанных услуг

191,2 млн.евро



Расходы на оплату труда

69,2 млн.евро



Административные
расходы

15,1 млн.евро

Прибыль предприятия до уплаты налогов составила в 2017 году 768 тыс.евро, и этот показатель также свидетельствует о способности LDz обеспечивать финансовое равновесие даже в менее благоприятных рыночных условиях. Правда, 1 января 2018 года вступил в силу новый закон “О подоходном налоге с предприятий”, и нужно было прекратить учет накопленного в предыдущие годы отложенного налога, а ранее накопленную сумму включить в расчет прибыли или убытков предприятия. Это увеличило прибыль 2017 года после уплаты налогов на 22,4 млн.евро. До этого накопленный налог применялся при учете ежегодных инвестиций LDz в содержание и модернизацию инфраструктуры.





ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИЗ ФОНДОВ ЕС

G4-EC4

В период планирования фондов ЕС на 2014-2020 годы реализуется несколько объемных проектов железнодорожной инфраструктуры

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ

Чтобы повысить эффективность перевозок, способствовать использованию дружественных среде технологий и повысить международную конкурентоспособность Латвийского железнодорожного транзитного коридора, LDz предусматривает полную электрификацию основной железнодорожной сети (магистральных линий) по технологии переменного тока 25 кВ, в том числе с реконструкцией уже существующих электрифицированных участков и заменой на них системы 3,3 кВ на систему 25 кВ. Этот проект требует солидного финансирования, поэтому его реализация разделена на этапы.

В период планирования фондов ЕС и Фонда выравнивания ЕС на 2014-2020 годы в рамках мероприятия 6.2.1.1 “Электрификация Латвийской железнодорожной сети” специфической цели поддержки 6.2.1 “Обеспечить конкурентоспособную и дружественную среде железнодорожную сеть TEN-T, способствуя ее безопасности, качеству и емкости” программы “Расцвет и занятость” планируется реализовать первый этап проекта – электрификацию железнодорожной сети на участках Даугавпилс – Крустпилс, Резекне – Крустпилс и Крустпилс – Рига (Шкиротава) с привлечением финансирования Фонда выравнивания ЕС в размере 347 млн.евро.

Проект позволит грузоперевозчикам почти в 2,5 раза снизить эксплуатационные и энергетические затраты на подвижной состав. К тому же электротяга особенно эффективна именно в случае тяжеловесных грузовых поездов, благодаря чему повышается международная конкурентоспособность Латвийского транзитного коридора.

Проект станет существенным вкладом в региональное развитие, так как его реализация затронет, главным образом, территорию вне Риги, особенно в Латгальском регионе. В ходе реализации проекта появятся дополнительные рабочие места, что также поможет снизить уровень безработицы в регионе.

Одновременно с плюсами для народного хозяйства проект внесет значительный вклад в снижение выбросов CO₂ и NO_x, а также поможет достичь целей энергоэффективности в стране.

1-й этап

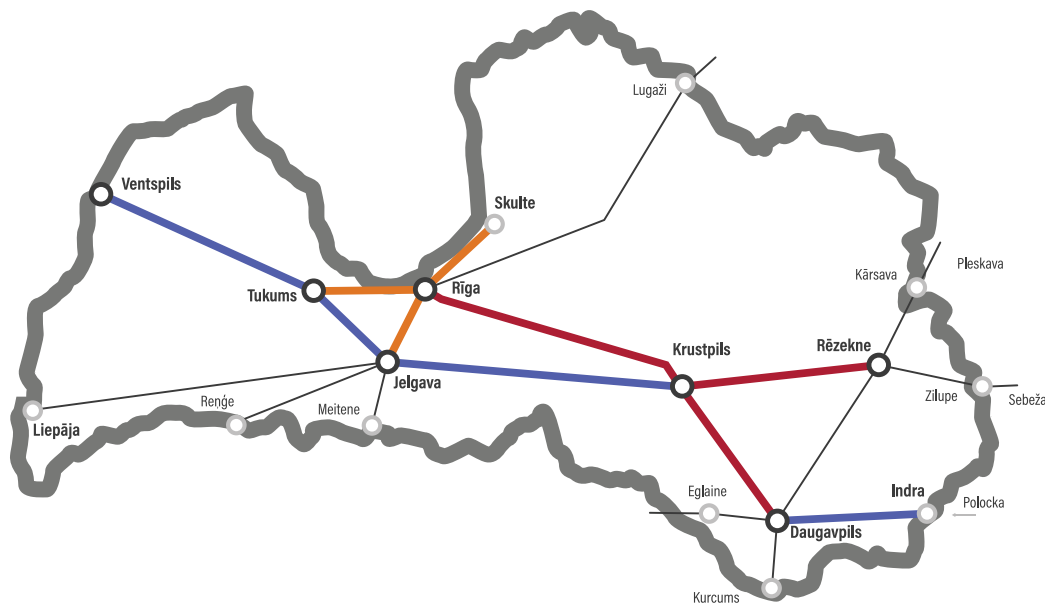
314 км / до 2023 года
(Фонды ЕС 2014-2020 гг.)

2-й этап

376 км / до 2027 года
(Фонды ЕС после 2020 г.)

3-й этап

Реновация Пририжской сети /
до 2030 года
(переход с 3,3 кВ на 25 кВ)
(Фонды ЕС после 2027 г.)



Удельный вес электрификации



14%

(после электрификации Рижского направления – 30%)



55%

в среднем по Европе

Экономия затрат на энергию и рабочую силу во время эксплуатации проекта

358 млн.евро



Экономия на эксплуатации подвижного состава

147 млн.евро



Влияние на ВВП страны

120 млн.евро



Инвестиции в Латгалию

250 млн.евро



Влияние на уменьшение выбросов CO₂

90 млн.евро



Влияние на уменьшение выбросов NO_x

132 млн.евро



Общая стоимость первого этапа проекта составляет 441 млн.евро. Для его реализации не требуется привлекать государственные средства, достаточно обеспечить софинансирование LDz.

Реализация первого этапа проекта запланирована до конца 2023 года. На 2018 год намечены закупочные процедуры, предусматривающие начало выполнения договора на проектирование и строительство в 2019 году.

ДРУГИЕ ПРОЕКТЫ

В 2017 году продолжалась работа по следующим проектам, поддерживаемым мероприятием 6.2.1.2 “Модернизация и строительство железнодорожной инфраструктуры” специфической цели поддержки 6.2.1 “Обеспечить конкурентоспособную и дружелюбную среду железнодорожную сеть TEN-T, способствуя ее безопасности, качеству и емкости” приоритетного направления “Жизнеспособная транспортная система” программы “Расцвет и занятость”:

- модернизация Рижского железнодорожного узла на участке Саркандаугава – Мангали – Зиемельблазма;
- развитие сортировочного парка станции Даугавпилс;
- развитие парка приема станции Даугавпилс и его подъездных путей;
- внедрение Единой системы планирования и управления движением поездов;
- модернизация железнодорожной инфраструктуры обслуживания пассажиров.



Модернизация Рижского железнодорожного узла на участке Саркандаугава – Мангали – Зиемельблазма

Перегон Мангали – Зиемельблазма нуждается в модернизации, поскольку является однопутным, хотя линия Рига – Скулте, на которой он расположен, имеет два пути. Таким образом, Мангали – Зиемельблазма принадлежит к наиболее проблематичным местам этой линии. Проектом модернизации участка Саркандаугава – Мангали – Зиемельблазма Рижского железнодорожного узла предусмотрено строительство второго пути на этом участке, а также модернизация микропроцессорной централизации с целью повышения перерабатывающей

способности, существенного уменьшения “узких мест” и повышения эффективности Рижского железнодорожного узла. Общие затраты на модернизацию Рижского железнодорожного узла предполагаются в размере 25 млн.евро. К реализации проекта привлечено софинансирование Фонда выравнивания ЕС (85%).

Проект намечено завершить к концу 2022 года.

Развитие сортировочного парка станции Даугавпилс

В условиях нынешних технологических процессов в Даугавпилском железнодорожном узле сложно обеспечить последовательную и равномерную подготовку и отправку грузов. К тому же имеющиеся там автоматические устройства для организации движения поездов в течение длительного срока их эксплуатации технически и морально устарели.

В ходе развития инфраструктуры Даугавпилского железнодорожного узла будут заметно улучшены выявленные там проблематичные места, а также повышена безопасность движения. Инфраструктура для приема и отправления поездов будет соответствовать требованиям рынка: будет внедрен надежный

автоматизированный процесс сортировки грузовых вагонов, ликвидированы опасные места движения отцепов, а также существенно снижены риски рабочей среды для непосредственно участвующих в процессе сортировки работников.

Общие затраты на модернизацию Даугавпилского железнодорожного узла предполагаются в размере 36,62 млн.евро. К реализации проекта привлечено софинансирование Фонда выравнивания ЕС (85%).

Проект намечено завершить к концу 2022 года.

Развитие парка приема станции Даугавпилс и его подъездных путей

С постройкой нового парка приема в Даугавпилсе будет повышена эффективность железнодорожной инфраструктуры для приема и отправления поездов, в том числе длинносоставных; обеспечен оптимальный процесс приема, сортировки и формирования поездов; ликвидированы взаимные пересечения маршрутов и простой поездов; уменьшен объем маневровой работы; снижено количество вредных выбросов и разгружена внутригородская железнодорожная сеть Даугавпилса. Благодаря этому будет обеспечено более надежное движение по соединительным веткам вне города и улучшена среда обитания горожан.

Общие затраты на развитие подъездных путей парка приема станции Даугавпилс предполагаются в размере 43,53 млн.евро. К реализации проекта привлечено софинансирование Фонда выравнивания ЕС (85%).

Проект намечено завершить к концу 2022 года.



Внедрение Единой системы планирования и управления движением поездов

В настоящее время организация движения поездов не автоматизирована. Процесс обеспечивают несколько отдельных систем, и обмен данными между ними ограничен. В значительной степени процесс подчинен субъективным решениям, что создает риски для безопасности. Планирование оперативных изменений в графике движения по-прежнему происходит по запросам, поступающим по факсу или телеграфу.

Для эффективного управления движением поездов необходима интеграция между системами сигнализации и связи и системами планирования и контроля движения,

что обеспечит оперативное принятие решений по организации движения поездов, а также позволит планировать движение рациональнее.

Инвестиции на внедрение Единой системы планирования и управления движением поездов предполагаются в размере 21,3 млн. евро. Подготовленный проект в конце 2017 года был подан в Центральное агентство по финансам и договорам.

Проект намечено завершить к концу 2023 года.

Модернизация железнодорожной инфраструктуры обслуживания пассажиров

В продолжение начатой программы “Модернизация железнодорожной инфраструктуры обслуживания пассажиров” в текущем периоде планирования также идет поиск возможностей повышения качества и эффективности железнодорожных пассажирских перевозок с обеспечением удобных и надежных услуг железнодорожного транспорта для пассажиров. Особое внимание уделяется доступности среды для лиц с нарушениями двигательных способностей.

Проектом предусмотрена модернизация 21 станции, где будут построены повышенные пассажирские платформы,

оборудованы системы видеонаблюдения и оповещения пассажиров, а также развита связанная с обслуживанием пассажиров инфраструктура – пешеходные переходы и защитные барьеры.

Предполагаемая стоимость проекта составляет 24,2 млн. евро, однако его реализация зависит от доступности публичного финансирования в период планирования фондов ЕС на 2016-2020 годы.

Ранее реализованные проекты развития инфраструктуры

В предыдущий период планирования фондов ЕС (2007-2013 годы) на LDz при софинансировании Фонда выравнивания ЕС были реализованы 10 проектов, благодаря которым в модернизацию и развитие железнодорожной инфраструктуры было вложено 361,6 млн. евро. Реализованы и два проекта с софинансированием TEN-T на общую сумму 54,9 млн. евро. В рамках этих проектов модернизировалась

пассажирская инфраструктура, был построен второй путь на участке Крустпилс – Скривери, модернизирована станция Лиепая, проложена магистральная сеть передачи данных, модернизирована станция Шкиротава, а также реализованы другие важные проекты. Более подробно с ними можно познакомиться здесь - <http://parskati2015.ldz.lv/lv/istenotie-projekti/>.

2007-2013 годы

**10 ПРОЕКТОВ ФОНДА ВЫРАВНИВАНИЯ ЕС
ВЛОЖЕНО 361,6 МЛН.ЕВРО**

ЕС	ЛР	LDZ
253,7 МЛН.ЕВРО	6,9 МЛН.ЕВРО	101 МЛН.ЕВРО

**2 ПРОЕКТА TEN-T
ВЛОЖЕНО 54,9 МЛН.ЕВРО**

TEN-T	ЛР	LDZ
11 МЛН.ЕВРО	3,4 МЛН.ЕВРО	10,5 МЛН.ЕВРО

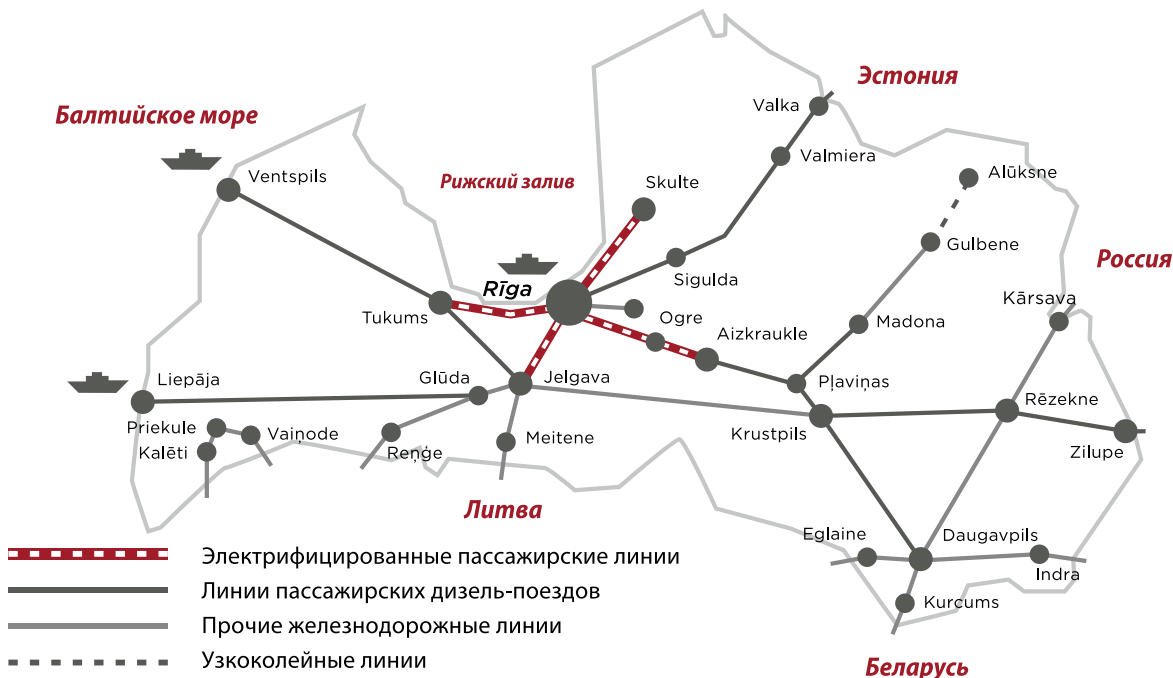


ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

G4-EC7

G4-EC8

Управляемая LDZ инфраструктура включает в себя пути, железнодорожные станции, остановочные пункты, а также инженерные сооружения, системы электроснабжения, устройства СЦБ, телекоммуникационную инфраструктуру.



Железнодорожная инфраструктура, охватывающая большинство крупных городов и региональных центров Латвии, позволяет добраться до трех крупнейших латвийских портов и осуществлять международное сообщение между Восточной Европой, Азией и Северной и Западной Европой. Эти транспортные коридоры используются большей частью для различных грузовых перевозок. К тому же в 2017 году традиционную номенклатуру насыпных и наливных грузов дополнили контейнерные грузы, транспортируемые из Азии в Европу и в обратном направлении.

Наряду с грузовыми перевозками латвийская железнодорожная инфраструктура широко используется для пассажирских перевозок как внутри страны, так и в международном сообщении с Россией и Белоруссией.



Имеющееся инфраструктурное покрытие LDz считается оптимальным для эффективного обеспечения как грузовых, так и пассажирских перевозок. В то же время следует учитывать, что появляются все новые технологические решения и повышаются потребности клиентов, вслед за которыми должна развиваться и инфраструктура. Таким образом, реализуемые в ближайшие годы проекты развития инфраструктуры позволят повысить общую конкурентоспособность Латвийского транзитного коридора по части грузовых перевозок. Для более эффективного пассажирского сообщения требуется согласованное взаимодействие Министерства сообщения, LDz и АО "Pasažieru vilciens". Важно, что более широкое использование железнодорожной инфраструктуры для перевозки пассажиров поднимет общую мобильность общества, а вместе с ней – возможности трудоустройства, образования и т.д.

НЕПРЯМОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ВЛИЯНИЕ

G4-EC8

Железнодорожная инфраструктура и ее использование обеспечивают не только развитие транспортной отрасли в Латвии, но и вносят косвенный вклад в развитие других отраслей и народного хозяйства страны в целом.

О том, что LDz имеет значительное влияние на общий расцвет народного хозяйства страны, свидетельствуют не только ежегодно уплачиваемые в государственный бюджет налоги в размере десятков миллионов евро, но и обобщенная Банком Латвии информация по данным внешней торговли. В 2017 году доля LDz в экспорте латвийских услуг составляла 291 млн.евро, из которых 243 млн.евро приходилось на сегмент грузовых перевозок.

В дополнение к прямому экономическому влиянию, создаваемому налогами на рабочую силу, уплачиваемыми в государственный бюджет, LDz является одним из крупнейших работодателей страны, обеспечивающим рабочие места для нескольких тысяч человек в крупнейших городах и региональных центрах Латвии. Зарплата железнодорожников, расходуемая на повседневные нужды при покупках и совершении различных платежей, создает вторичное воздействие и обеспечивает экономическую активность более широкому кругу отраслей. Поддерживая железнодорожную инфраструктуру между крупнейшими городами и

регионами Латвии, LDz совместно с АО "Pasažieru vilciens" позволяет населению страны быть более мобильным, в том числе не привязываться к конкретному городу или региону при выборе места работы. Данные 2017 года свидетельствуют, что один пассажир в среднем за день проезжал 25 км в электропоездах и 95 км – в дизель-поездах. Таким образом, люди могут получать образование или находить подходящую для себя работу в радиусе вплоть до 100 км от места своего проживания.

В сфере грузовых перевозок деятельность LDz влияет и на работу других отраслей, оказывающих услуги, например, на порты и терминалы, обрабатывающие грузы для их дальнейшей отправки как сухопутным, так и морским путем.

Реализуемые LDz проекты модернизации имеющейся и создания новой инфраструктуры позволяют привлекать экспертов других отраслей, способствуя их развитию и создавая благоприятное воздействие на экономику страны. Ожидается, что особенно значительная экономическая активность пробудится в ходе реализации проекта электрификации железнодорожной сети. Планируется, что 38% инвестиций будут освоены локально, с использованием местной рабочей силы, материалов и технологий.



ОРГАНИЗАЦИЯ ЗАКУПОК

LDZ-4

G4-EN2

2017 год был интенсивным для сотрудников Бюро закупок LDz, организовавших сложные процедуры закупок, разъяснявших применение внутренних нормативных актов работникам концерна и вносивших руководству предложения по повышению эффективности закупочных процедур на LDz.

Работники этого структурного подразделения участвовали в разработке проекта закона “О закупках предприятий, оказывающих общественные услуги”: высказывали свои комментарии, соображения, рекомендации, пояснения и активно участвовали в деятельности рабочей группы по данному законопроекту. Таким образом, они внесли существенный вклад в улучшение и совершенствование правового регулирования данного процесса и в национальном масштабе.

В закупочных процедурах LDz соблюдает нормативное регулирование Латвийской Республики, в том числе относительно процедур Зеленой закупки. В политике закупок LDz соблюдает правила KM Nr.353 “Требования к публичным зеленым закупкам и порядке их применения”, а также установки по применению Зеленой публичной закупки, разработанные Министерством охраны среды и регионального развития.

В 2017 году Бюро закупок LDz организовало 215 закупочных процедур, в более чем 70% случаев воспользовавшись электронной системой закупок. Бюро полностью реализовало 148 процедур, заключив 250 закупочных договоров. Для особенно сложных по подготовке документов закупочных процедур LDz также использует возможность применения платы за получение положений о закупках и участие в закупочной процедуре. Это принесло предприятию дополнительные доходы в размере 26 403 евро.

Итоги 2017 года:



215

закупочных процедур



250

заключенных договоров



Достигнута экономия средств концерна

2,5 МЛН.ЕВРО

Наряду с организацией закупочных процедур и заключением договоров сотрудники Бюро закупок LDz работают над улучшением закупочного процесса. В качестве главных целей они выдвигают снижение бюрократической нагрузки, эффективную координацию выполняемых в процессе закупок задач, оптимизацию административных и временных ресурсов во имя их разумного и целесообразного расходования в интересах предприятия, а также повышение компетенции работников.



ВЛИЯНИЕ НА СРЕДУ

ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ

C4-DMA

Железная дорога – один из наиболее экологичных видов транспорта, однако и ее деятельность оставляет определенное влияние на окружающую среду. Выбросы, создаваемые тепловозами, ухудшают качество воздуха, тогда как производимый железной дорогой шум может доставлять неудобства окрестным жителям.

Одной из основных ценностей деятельности LDz является ответственное отношение к среде, и предприятие заботится об улучшении качества среды и ее сохранении для будущих поколений. 20 лет назад в концерне была разработана и утверждена первая Политика среды. В последующие годы LDz непрерывно заботилось о снижении и устранении негативного влияния хозяйственной деятельности предприятия на среду. В фокусе внимания находятся и снижение исторического загрязнения, и внедрение в железнодорожной отрасли новых экологичных решений, устраняющих неблагоприятные для среды эффекты уже в момент их появления.

В Латвии мероприятия по снижению эмиссий ПГ (парниковых газов) в транспортном секторе очень важны, потому что транспорт, особенно сухопутный, создает 26% общего объема латвийских ПГ. Железнодорожный транспорт порождает около 8% этой эмиссии, однако и железной дороге необходимо по мере возможности уменьшать объем выбросов ПГ. Больше всего загрязняющих воздух веществ производят находящиеся в собственности LDz тепловозы. Они создают выбросы диоксида углерода (CO₂), монооксида углерода, или угарного газа (CO), оксидов азота (NOx), диоксида серы (SO₂), твердых частиц (PM) и различных углеводородов (CH). Предприятие по мере возможности старается

модернизировать тепловозы и уменьшать объем выбросов, однако впоследствии значительную роль будет играть электрификация железной дороги, в результате которой необходимость эксплуатации тепловозов и в грузовых, и в пассажирских перевозках уменьшится.

LDz внедряет дружелюбные к среде мероприятия и в текущие производственные процессы, сдавая на переработку опасные отходы и повышая энергоэффективность зданий. В марте 2017 года LDz получило сертификат энергоуправления, свидетельствующий о соответствии предприятия требованиям стандарта **LVS EN ISO 50 001:2012**. Таким образом, были выполнены обязанности по реализации мероприятий энергоэффективности, возлагаемые законом “Об энергоэффективности” на крупные предприятия.

В 2017 году согласно требованиям закона “О загрязнении” и правилам Кабинета министров Nr.18 от 7 января 2014 года “Устранение шумов и порядок управления” были разработаны стратегические карты шумов для железнодорожных линий с интенсивностью движения более 30 000 составов в год. Подготовленные карты шумов опубликованы на сайте LDz www.ldz.lv в разделе **О нас** (<https://www.ldz.lv/lv/troksnis>)

С мероприятиями, проводимыми в области среды, LDz летом 2017 года познакомил и своих зарубежных коллег, организовав в рамках международной выставки “Astana EXPO 2017” дискуссию по решениям “зеленой экономики” в транспортном секторе.



ЗАБОТЫ О СРЕДЕ

G4-EN15

23 февраля 2017 года Президентский совет LDz утвердил Программу среды и энергоуправления ГАО "Latvijas dzelzceļš" до 2020 года, целью которой является обеспечение эффективного решения вопросов среды и энергоуправления. Документ основывается на плановых и правовых нормативных документах Латвии и ЕС в сфере охраны окружающей среды. В ходе реализации данной программы будет снижено негативное влияние

хозяйственной деятельности LDz на среду: устранена или уменьшена эмиссия загрязняющих веществ, снижен уровень шумов и вибрации, создаваемых железной дорогой, а также снижено потребление энергоресурсов – все это будет формировать образ LDz, как дружелюбного в среде предприятия.

G4-EN16

G4-EN23

G4-EN24

G4-EN27

G4-EN29

G4-EN34

ОБХОЗЯЙСТВОВАНИЕ ОТХОДОВ

LDz в своей повседневной работе старается придерживаться экологичного образа действий не только в основной деятельности – содержании инфраструктуры и организации управления, но и по отношению к отходам, побуждая думать об этом и каждого работника. На LDz внедрен отдельный сбор использованной бумаги/макулатуры; отдельно ведется и сбор металлолома.

LDz также следит за тем, чтобы отходы вредных для среды материалов (отработанного масла, масляных фильтров, автомобильных шин, электрического и электронного оборудования) собирались в соответствии с требованиями нормативных актов по охране среды. Подобного рода отходы собирают и сдают предприятиям, имеющим необходимые разрешения на обхозяйствование конкретного вида отходов.

Один из способов снижения объема опасных отходов заключается в снижении количества компьютерной техники. Это делается в пределах возможности, например, путем оптимизации количества необходимых LDz принтеров и других единиц офисной техники совместного пользования.

В 2017 году в качестве опасных отходов были зарегистрированы 711 системных блоков, мониторов, принтеров, UPS и сканеров. В 2018 году планируется продолжать снижение количества печатающих устройств, а также по мере сил уменьшать количество компьютеров для тех пользователей, в чьем распоряжении находится больше одного компьютера.

Количество произведенных и очищенных сточных вод в 2016 году

105 259 m³



Количество произведенных и очищенных сточных вод в 2017 году

103 121 m³

Вид	Единица измерения	2015	2016	2017
Абсорбенты, фильтрующие материалы, впитывающие материалы и защитная одежда	кг	630	540	45

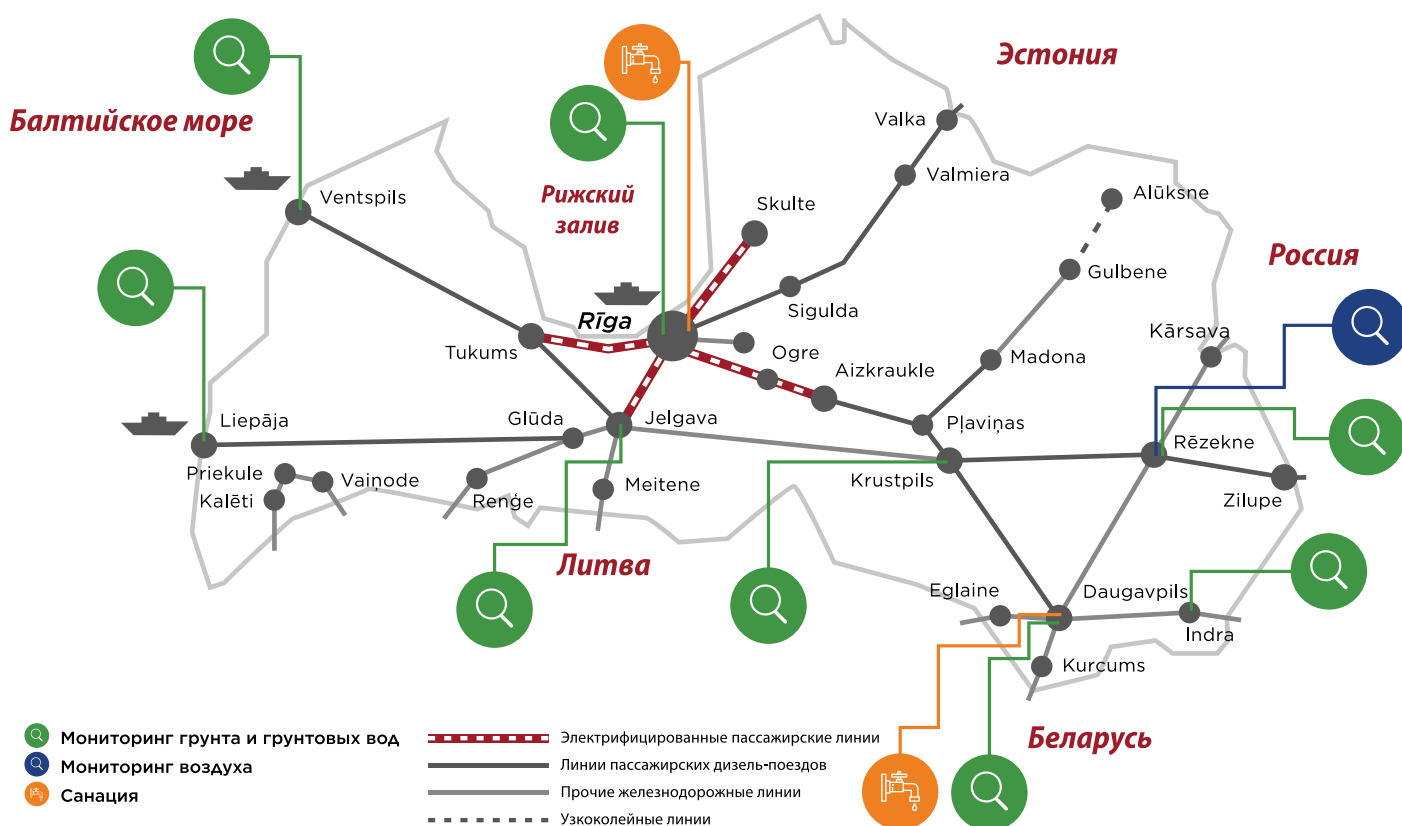
УМЕНЬШЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУХА И ГРУНТОВЫХ ВОД

Исследование и мониторинг качества грунта и грунтовых вод начались в концерне LDz уже в 1995 году. К 2017 году загрязнение грунта и грунтовых вод было изучено, а также создана сеть скважин (колодцев) для ежегодного наблюдения за качеством подземных вод в Риге, Даугавпилсе, Вентспилсе, Резекне, Крустпилсе, Лиепае и Елгаве.

Загрязнение грунта нефтепродуктами в хозяйственной деятельности LDz представляет собой так называемое историческое загрязнение. Оно актуально в определенных местах – на нынешних и бывших базах горючего и топлива, в пунктах экипировки локомотивов, технического осмотра вагонов, а также на стояночных площадках тепловозов и моторных вагонов дизель-поездов. Главной причиной этого загрязнения являются постоянные мелкие утечки нефтепродуктов с подвижного состава.

На LDz обследованы 165 мест локомотивных стоянок, подверженных риску загрязнения; 143 из них обладают высоким риском создания угроз окружающей среде. Чтобы оценить загрязнение этих участков и их угрозу для среды, LDz с 1995 года проводит на своей территории мониторинг грунта и грунтовых вод по крупнейшим железнодорожным станциям – в Вентспилсе, Риге, Елгаве, Даугавпилсе, Крустпилсе и Резекне. Наблюдательные колодцы оборудованы на пограничной с Белоруссией станции Индра и на месте аварии 2012 года возле станции Краюя, где ведутся очистные работы. В 2018 году планируется подготовить для включения в Инвестиционный план LDz заявку на проект “Оборудование мест, подверженных риску загрязнения, устройствами защиты грунта”.

СТАНЦИИ МОНИТОРИНГА КАЧЕСТВА СРЕДЫ В ЛАТВИИ



LDz принимает меры по защите грунта, включающие в себя установку устройств по защите грунта (стеклопластиковых желобов и покрытий, впитывающих нефтепродукты) в местах остановок локомотивов.

- Стеклопластиковые желоба установлены на пограничной станции Индра, в местах остановки локомотивов на обоих концах станции, и на станции Резекне, где происходит экипировка локомотивов.
- На станциях Резекне и Шкиротава (в Риге) установлены стеклопластиковые желоба в местах, предназначенных в случае аварийных ситуаций для размещения поврежденных вагонов и перекачки опасных грузов.
- На станции Шкиротава путь, предназначенный для остановки локомотивов (на протяжении 110 м), оборудован абсорбирующим покрытием, впитывающим нефтепродукты и предотвращающим их попадание в почву.

Стеклопластиковые желоба обслуживает ООО "Ūdensnesējs"; покрытия – в зависимости от их абсорбирующих свойств (обычно раз в год) – меняет Дистанция пути LDz.

LDz обращает внимание на то, чтобы и зависимые общества концерна в своей повседневной работе применяли решения, снижающие вредное влияние, создаваемое хозяйственной деятельностью, на качество окружающей среды. Например, ООО "LDz ritošā sastāva serviss" уже на протяжении нескольких лет модернизирует двухсекционные тепловозы 2M62UM, которые

намного экологичнее тепловозов старого типа 2M62У. Модернизация не только повышает эффективность работы этих локомотивов, но и снижает загрязняющие эмиссии в воздух.



ЛОКОМОТИВ 2M62UM



Скорость
100 км/ч



Масса
2 x 138 т



Мощность
2 x 2200 кВт
(22950 л.с.) +50%



Расход масла
0,5% от потребления горючего

Эмиссия
EURO IIIA



На
40%
дешевле нового
локомотива

КАБИНА УПРАВЛЕНИЯ



Современное
диагностирующее
оборудование



Устройства управления и
динамического
торможения

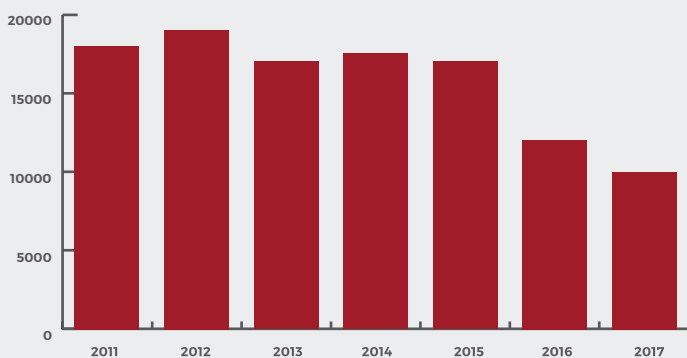


Устройства безопасности
движения и система
управления поездом

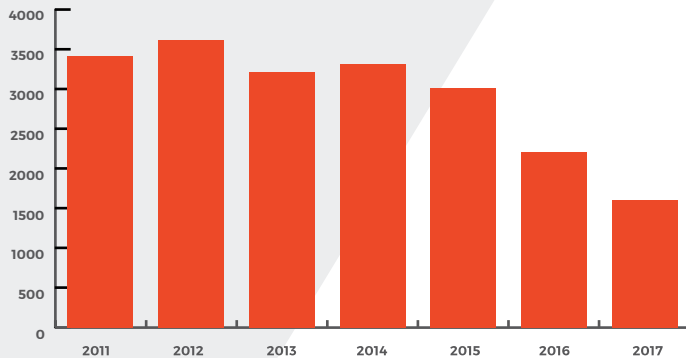
Улучшенные условия труда локомотивной бригады



Эмиссия CO₂ в движении поездов на дизельной тяге (международных пассажирских и грузовых), в тоннах



Эмиссия NO_x в движении поездов на дизельной тяге (международных пассажирских и грузовых), в тоннах



ШУМЫ И ВИБРАЦИЯ

Шумы и вибрация, создаваемые железной дорогой, тесно связаны между собой, ибо шум распространяется не только по воздуху, но и под землей – в виде вибрации, что может наносить ущерб как находящимся вблизи путей зданиям, так и самой железной дороге. Однако антивибрационным мерам требуется солидное финансирование, и подобные меры не всегда реализуются. Снижения вибрации можно добиться укладкой более тяжелых типов рельсов, укладкой увеличенного количества шпал на 1 км пути, а также использованием эластичным креплений рельсов к шпалам и сваркой рельсов в 800-метровые и более длинные плети.

Согласно закону “О загрязнении”, LDz, как управляющий железнодорожной инфраструктурой публичного пользования, в 2017 году разработало стратегические карты шумов (<https://www.ldz.lv/lv/troksnis>) для тех участков железной дороги, где интенсивность движения поездов в 2016 году превышала 30 000 составов в год – общей протяженностью 70,92 км. Эти железнодорожные линии пересекают территории Рижской агломерации, Стопиньского, Икшкильского, Огрского, Кегумского и Лиелвардского краев.

Подготовленные карты Министерство охраны среды и регионального развития согласовало без возражений.

Карты разработало ООО “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”.

Стратегические карты шумов для участков железной дороги с интенсивностью движения более 30 000 составов за 2016 год были разработаны в соответствии с требованиями правил Кабинета министров Nr.16 от 7 января 2014 года “О порядке оценки и управления шумами”.

Шум, создаваемый железнодорожным движением, оценивался по разработанной в Нидерландах методике расчетов “RMR” (опубликована в “Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï’96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996”). При оценке количества жителей, подвергающихся определенному уровню шумов, использовалась информация обо всех находящихся вблизи железной дороги жилищах и количестве задекларированных в них жильцов. Учитывался также тип использования расположенных рядом с железнодорожными путями территорий (малоэтажная застройка, смешанная застройка, промышленные территории и т.п.), а также информация, включаемая в метод расчета шумов.



Для оценки и упорядочивания шумов, создаваемых железнодорожным сообщением, применялись следующие показатели шума:

- **L**день, характеризующий дискомфорт в течение дня;
- **L**вечер, характеризующий дискомфорт, появляющийся вечером;
- **L**ночь, характеризующий нарушения сна, создаваемые шумом;
- **L**сутки, характеризующий общий дискомфорт, создаваемый шумом.

Согласно правилам Кабинета министров №16 от 7 января 2014 года, предельные величины шума для территорий в зависимости от их функций и использования (усадебная застройка, многоэтажные жилые дома, территории публичной застройки, тихие районы) установлены в границах от 40 до 65 децибел, с указанием времени суток, когда конкретный уровень шума допустим.

2008-2012 годах было получено 10 жалоб на шум и две – на вибрацию, то в 2012-2017 годах имели место 35 жалоб по поводу шума и 5 – из-за вибрации. Однако LDZ обращает внимание и на то, что развитие прилегающих к железной дороге территорий необходимо планировать совместно с самоуправлениями, учитывая разработанные стратегические карты шумов.

В период с 2012 по 2017 год увеличилось количество жалоб на создаваемый железной дорогой шум: если в

Количество жителей (округлено до сотен), проживающих в домах, подверженных определенному уровню шума вблизи железнодорожных линий, интенсивность движения на которых в 2016 году превышала 30 000 составов в год

Показатель шума	40-44дБ	45-49дБ	50-54дБ	55-59дБ	60-64дБ	65-69дБ	70-74дБ	>75 дБ
L день	22 700	13 600	5400	2100	400	100	0	-*
L вечер	26 100	16 700	550	1600	500	100	0	-
L ночь	20 000	9800	2600	900	300	0	-	-
L сутки	31 000	23 600	15 300	5300	1300	400	100	0

*На данных территориях нет жителей

Площадь территорий, на которых превышена предельная величина шумов вблизи железнодорожных линий с интенсивностью движения в 2016 году более 30 000 составов в год

Функция использования территории	Площадь (км ²), на которой превышена предельная величина шумов День	Площадь (км ²), на которой превышена предельная величина шумов Вечер	Площадь (км ²), на которой превышена предельная величина шумов Ночь
1. Территория индивидуальной (усадебной, малоэтажной или хуторской) жилой застройки, детских учреждений, лечебных и оздоровительных заведений, учреждений социальной опеки	0.65	2.16	3.29
2. Территория многоэтажной жилой застройки	-	0.0036	0.012
3. Территория публичной застройки (территория общественных и управленческих объектов, в том числе культурных учреждений, образовательных и научных учреждений, учреждений государственного и муниципального управления, а также гостиниц) (с жилой застройкой)	0.014	0.043	0.027
4. Территория смешанной застройки, в том числе территория торговых и обслуживающих строений (с жилой застройкой)	0.0003	0.006	0.38

Создаваемый железной дорогой шум относится к проблемам, решения которых ищут не только в Латвии, но и по всему миру, в том числе в Европе. Понятно, что добиться снижения уровня шумов можно лишь комплексными решениями, при сотрудничестве предприятий подвижного состава и инфраструктуры с местными самоуправлениями.

В Латвии LDz предпринимает много мер по снижению уровня шумов. В их число входят: улучшение качества пути и безопасности движения поездов; обновление и ремонт пути; капитальные ремонты железнодорожных

переездов; замена рельсов и шпал; подбивка балластного слоя; замена стрелочных переводов; шлифовка рельсов и стрелок.

В 2018 году LDz разработает план действий по снижению создаваемых работой железной дороги шумов. Он будет основан на разработанных в 2017 году стратегических картах шумов. При подготовке плана действий будут определены зоны акустического дискомфорта и оценены оптимальные решения по снижению уровню шумов в них.





Замена длинномерных
рельсов на новые



Подбивка шпал, выправка стрелочных
переводов с помощью
выправочно-подбивочных машин



Замена деревянных
шпал на железобетонные



Сварка термитным
способом



Инвестиции в текущий ремонт
инженерных сооружений и пути



Замена стрелочных
переводов

Уход за окружающей средой



Традиции ухода за окружающей средой накапливались на LDz десятилетиями. Их истоки лежат во временах первого свободного Латвийского государства, когда железнодорожники активно участвовали в благоустройстве станций и прилегающих к ним территорий. На Латвийской железной дороге существовала даже специальная Секция садоводства, при посредстве которой шло озеленение станций. Продолжая эти традиции, LDz каждый год принимает активное участие в Большом Вселатвийском субботнике, приводя в порядок окрестности железнодорожных линий и другие территории предприятия.

Во время субботника железнодорожники оказывают практическую помощь в весенних уборочных работах бывшим коллегам-пенсионерам, а также помогают своим друзьям: Детской больнице – по уходу за Родительским домом и Раудской школе-интернату – в уборке ее территории.

Работы по уходу за окружающей средой идут по всей Латвии, и участвуют в них работники всех структурных подразделений LDz. К тому же уборочные работы проходят в течение всего Месячника чистоты, когда каждому структурному подразделению определяется своя дата, посвященная выполнению этих работ.



ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТЬ

G4-EN3

G4-EN4

G4-EN6

В конце февраля 2017 года завершилась сертификация системы энергоуправления LDz на соответствие стандарту ISO 50 001:2012, в ходе которой проходила оценка крупнейших потребителей энергии, в том числе электро- и теплоснабжения, а также оценка расхода горючего для маневровых тепловозов. В марте 2017 года был получен сертификат, подтверждающий соответствие предприятия требованиям стандарта LVS EN ISO 50 001:2012. Таким образом, предприятие выполнило обязанности, установленные для крупных предприятий законом “Об энергоэффективности” относительно реализации мероприятий энергоэффективности. В ходе аудита LDz получило высокую оценку проделанной работе, к тому же во время сертификации не было выявлено ни одного несоответствия требованиям стандарта.

Внедрение системы энергоуправления позволяет точнее изучить потребление энергоресурсов и усовершенствовать систему учета данных, оценить возможности экономии энергоресурсов и обеспечить снижение влияния на среду и без того экологичного железнодорожного транспорта. Основными способами повышения энергоэффективности в системе энергоуправления являются модернизация парка маневровых локомотивов и оптимизация систем теплоснабжения (закрытие малых неэффективных котельных, замена топлива на более экологичное, реконструкция и модернизация теплоузлов, использование централизованного теплоснабжения, утепление зданий). Они позволяют не только экономить горючее и топливо, снижая удельный расход горючего и теплоэнергии, но и уменьшать эмиссию парниковых газов.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МАТЕРИАЛОВ

G4-EN1

Для работ по ремонту пути LDz использует гравийный песок и щебень. Ежегодное количество использованных материалов зависит от объема выполненных работ. Со снижением объемов ремонта и строительства пути количество использованных ископаемых материалов уменьшается.

Материалы, использованные для ремонта пути

Инвестиции

12,2 МЛН.ЕВРО
(11,8 млн.евро – в 2017 году)



Песок и гравий
(15 000 – в 2017 году)



Щебень
(103 000 – в 2017 году)



Деревянные шпалы
(11 500 – в 2017 году)



Железобетонные шпалы
(44 000 – в 2017 году)

ВОДОСНАБЖЕНИЕ

G4-EN8

G4-EN10

LDz пользуется водой, поставляемой несколькими коммерсантами и получаемой из централизованной системы водоснабжения, за обеспечение которой отвечают предприятия самоуправления. По всей Латвии LDz заключило с муниципальными коммунальными предприятиями 34 договора на услуги водоснабжения и отвод канализационных сточных вод. Для добычи воды используются также находящиеся в собственности LDz скважины, срубовые колодцы и водяные спицы.



Объем полученной и использованной воды

В 2015 году
114 750 М³

В 2016 году
103 779 М³

В 2017 году
103 178 М³



СОЦИАЛЬНОЕ ВЛИЯНИЕ

ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ

C4-DMA

С развитием технологий различные производственные процессы автоматизируются – это неизбежно, на железной дороге в том числе. Однако для эффективной работы автоматизированных систем также нужны соответствующие, еще более образованные специалисты. Поэтому в последние годы все больше внимания уделяется многоступенчатому образованию, развитию и более широкому вовлечению специалистов в процессы планирования развития и улучшения деятельности предприятия.

В ходе стремительного изменения деловой среды, повышения конкуренции в сфере грузовых перевозок и все более широкого внедрения экологичных решений нельзя больше полагаться на гарантированный грузопоток. В свою очередь, для сохранения существующего потока и привлечения новых грузов, а также для обеспечения модернизации инфраструктуры требуются все более сложные и инновационные решения. Поэтому LDz необходимы мотивированные, профессиональные и лояльные работники. Предприятие непрерывно заботится об их профессиональном расцвете, одновременно не забывая о поддержке их занятий в свободное время, что так же важно для того, чтобы человек был лоялен к своему рабочему месту.

В 2017 году LDz повторно получило оценку Министерства благосостояния ЛР “Дружественный семье коммерсант”. Она подтверждает, что предприятие

в своей повседневной деятельности заботится об укреплении семейных ценностей в обществе и поощряет формирование подходящей для семьи жизненной и рабочей среды.

Число железнодорожников в Латвии велико, поэтому так важен диалог между работодателем и наемными работниками. Общие интересы работников защищает Профсоюз железнодорожников и отрасли сообщений Латвии (LDzSA), объединяющий более 11 000 человек. Руководство LDz прислушивается и учитывает мнение профсоюза по вопросам, затрагивающим благосостояние и права работников. Заключенные между LDz и профсоюзом соглашения и Коллективный трудовой договор гарантируют работникам различные социальные гарантии и дополнительные блага, не предусмотренные законом “О труде”. Коллективный трудовой договор распространяется на всех работников LDz, даже тех, кто не состоит в профсоюзе.

При этом в последние годы предприятие активно инвестирует в развитие руководителей среднего звена, дает своим работникам возможность вносить свои предложения в Банк идей LDz, а также привлекает все более широкий круг специалистов к планированию будущего развития предприятия, к разработке стратегических инициатив и целей.



РАБОТНИКИ

G4-LA1

В 2017 году, по сравнению с 2016 годом, несколько сократилось среднее количество работающих на предприятии, которое составило 6497* человек. Это на 311 человек меньше, чем годом ранее. Однако в предыдущем году предприятие как прекращало трудовые отношения с работающими (в том числе 211 человек вышли на пенсию), так и принимало на работу новых специалистов.

При этом количество вновь принятых специалистов в 2017 году увеличилось. Таким образом, предприятие, в деятельности которого все большую роль играет развитие технологий, способствует привлечению новых специалистов, одновременно обеспечивая передачу опыта более молодым коллегам, когда их старшие наставники в течение определенного времени обучают молодежь.

Среднее количество работников

6497
(-311)



Новые работники

663
(+107)

**Среднее количество работников на предприятии рассчитывается как количество работников на последнее число каждого месяца, разделенное на количество месяцев в году. В данный расчет включаются все работники, с которыми у предприятия на конкретный период времени действуют трудовые отношения, в том числе работники, отсутствующие по причине нетрудоспособности и находящиеся в отпуске по уходу за ребенком.*

G4-LA12

Для LDz важен каждый работник, поэтому на предприятии не существует гендерных или возрастных квот. Работники всех уровней задействуются с учетом их профессиональных знаний, навыков и опыта, поэтому на предприятии не практикуется обзор по возрастным группам в зависимости от должностных категорий. На предприятии также существует единая система оплаты труда, основанная на честных и объективных критериях: должности классифицируются по единой методике, и размер заработной платы определяется по объему, интенсивности и сложности выполняемой работы, а также в зависимости от установленного для конкретной должности уровня ответственности. Основной принцип системы оплаты труда заключается в равной оплате труда за одну и ту же либо равноценную работу как на отдельном предприятии концерна LDz, так и всему по концерну в целом.

Согласно Коллективному трудовому договору, работникам в дополнение к ежемесячной оплате труда обеспечивается доплата за работу в праздничные дни, ночные смены, а также за работу в неблагоприятных для здоровья погодных условиях – в сильный мороз или в сильную жару. Наряду с ежегодным отпуском работники LDz могут получить дополнительные дни отпуска в зависимости от стажа работы на предприятии, начиная с пяти отработанных лет.

LDz как дружелюбное семье предприятие считает, что работники в значимые для своей жизни дни должны быть рядом со своими близкими, поэтому при сохранении среднего заработка дополнительные выходные предоставляются также в связи с важными событиями в личной жизни работников:



на юбилейные дни рождения (50- и 60-летие);



в день окончания высшего учебного заведения и получения диплома;



в первый день нового учебного года – родителям детей младшего школьного возраста;



работникам, имеющим двух или более детей в возрасте до 12 лет.

На LDz также введена система пособий и компенсаций – их выплачивают по случаю рождения детей, в связи с тяжелым заболеванием или болезнью близких родственников, а также по другим существенным жизненным поводам или несчастным случаям. Каждый год страхуют жизнь работников и случаи тяжелого

заболевания. Работники имеют ежегодную страховку от несчастных случаев на рабочем месте, а также могут пользоваться преимуществами страховки при укреплении своего здоровья в ряде медицинских учреждений.

ОТНОШЕНИЯ РАБОТНИКОВ И РУКОВОДСТВА

G4-LA4

При выполнении основных функций LDz очень важны своевременный обмен информацией и проактивные отношения между руководством и работниками, чему способствуют как возможности прямой связи (внутренняя сеть предприятия Интранет), так и повседневное общение.

Незаменимая роль принадлежит Профсоюзу железнодорожников и отрасли сообщений Латвии (LDzSA), при посредстве которого работники имеют возможность влиять на процессы на предприятии, тогда как руководство таким образом может непосредственно узнать о настроениях работников по конкретным вопросам. Взаимоотношения регулирует заключенный между LDz и профсоюзом Коллективный трудовой

договор, гарантирующий работникам социальную защиту в различных ситуациях. Представители профсоюза могут участвовать в принятии различных решений, затрагивающих текущие интересы работников. LDzSA также участвует в реализации изменений в организации труда и структуре LDz.

В 2017 году был создан Банк идей LDz, служащий инструментом коммуникации работников с руководством. С помощью Банка идей любой работник может подать предложение по улучшению работы или условий труда на предприятии. Все предложения в первую очередь поступают к президенту LDz, затем их оценивают специально созданная комиссия и приглашенные эксперты.



идей



реализованы в 2017 году



находятся в стадии оценки и внедрения в 2018 году

Дополнительно к этому в 2017 году была начата активная работа по планированию будущего развития, в которую также включились все структуры предприятия и их руководители высшего и среднего звена. Постепенно

к разрабатываемым стратегическим инициативам привлекается все более широкий круг работников предприятия.

ВНУТРЕННЯЯ КОММУНИКАЦИЯ

Для информирования работников о событиях на предприятии и в концерне в целом, а также о мероприятиях вне работы LDz пользуется различными каналами информации – через официальные документы, информирующие о прямых рабочих обязанностях, через журнал “Latvijas dzelzceļnieks” и внутренний сетевой портал, или Интранет. Все информационные каналы равно важны для оповещения работников об ожидаемых или уже проведенных в деятельности предприятия

изменениях, а также о других значимых событиях.

В начале 2018 года с помощью Интранета был проведен опрос работников, призванный выяснить их удовлетворенность работой на LDz и их мнение о каналах коммуникации на предприятии. В опросе принял участие 271 работник.



Результаты опроса свидетельствуют, что респонденты гордятся тем, что работают на LDz, считают, что предприятие имеет хорошую репутацию, и готовы рекомендовать его своим друзьям, родственникам и

знакомым в качестве работодателя. При этом большинство работников убеждены, что на предприятии уделяется внимание их личному и профессиональному развитию, и удовлетворены своими рабочими обязанностями.

Горжусь, что работаю на LDz:



LDz имеет хорошую репутацию:



LDz уделяет внимание личному и профессиональному развитию работников:



На мотивацию работать на LDz влияет:

престиж рабочего места



карьерные возможности



ВОЗМОЖНОСТИ ОБУЧЕНИЯ



Я готов сообщить LDz в качестве работодателя, друзей и знакомых



С середины 2017 года журнал "Latvijas dzelzceļnieks" выходит один раз в две недели (ранее выходил один раз в неделю). В печатном виде он отражает информацию о важнейших событиях, происходящих как на предприятии, так и вне его. Тираж издания составляет 1350 экземпляров, оно доступно структурным подразделениям предприятия и концерна по всей Латвии.

Интерактивную коммуникацию обеспечивает внутренняя сеть Интранет. На рубеже 2016-2017 годов LDz получило высокую оценку компании "Nielsen Norman Group" (США) – внутренняя сеть LDz вошла в Топ10 лучших решений Интранета в мире. Интранет LDz доступен любому работнику непосредственно на его рабочем месте, причем для работников создан и дублирующий портал, позволяющий получать доступ к информации, даже не находясь на рабочем месте, например, из дома или с использованием мобильных устройств.

Оборот информации осуществляется и с помощью

неформальных каналов связи – взаимных контактов работников, деятельности LDzSA и др. Обмен текущей оперативной информацией происходит формальным и неформальным образом. Раз в неделю проводятся заседания Руководящего комитета LDz, на которых высшее руководство предприятия и руководители дочерних предприятий обмениваются актуальной информацией о происходящих событиях.

Каждый год 5 августа по всей Латвии отмечается профессиональный праздник железнодорожников. Торжественные мероприятия проводятся по праздничным дням государственного значения. Регулярно проходят спортивно-развлекательные мероприятия, позволяющие собирать в одном месте работников предприятия со всей страны.

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

G4-LA5

G4-LA7

G4-LA8

Безопасная и упорядоченная рабочая среда является одним из приоритетов деятельности LDz. Поскольку железная дорога относится к зонам повышенной опасности, безопасности работников предприятия уделяется особенно большое внимание. Вопросы охраны труда в концерне LDz регулирует Политика охраны труда, разработанная в целях обеспечения максимально безопасной и безвредной рабочей среды

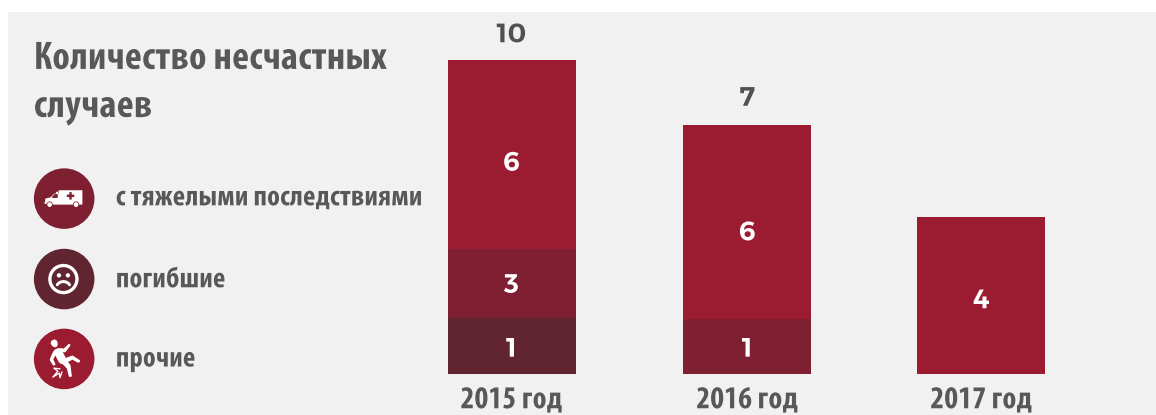
для охраны жизни и здоровья работников концерна LDz. На основе Политики охраны труда в LDz и дочерних обществах разработаны Системы охраны труда. Задача Системы охраны труда LDz заключается в устранении или снижении до минимума рисков рабочей среды для железнодорожников. Ее мероприятия направлены на возможно более раннее выявление рисков рабочей среды, их устранение и предотвращение.

На железнодорожном транспорте в рабочей среде присутствуют несколько опасных и вредных факторов, потенциально способных создать серьезные риски, а также стать причиной несчастных случаев. На территории повышенной опасности находятся железнодорожники, работающие в зоне путей, поскольку подвергаются риску от подвижного состава. Чтобы не допускать угрозы своей жизни и здоровью при работе на путях, очень важно строго соблюдать безопасный порядок проведения работ, следить за движением подвижного состава, использовать хорошо видимую защитную одежду, подчиняться требованиям железнодорожных знаков, указателей и обозначений.

LDz следит за соблюдением охраны труда в соответствии с законодательством ЛР. Работники обязаны соблюдать требования как законодательства, так и внутренних нормативных документов относительно безопасности

работ. На LDz действует система обучения охране труда, в соответствии с которой каждый новый работник, начиная трудовые отношения с LDz, проходит вводный учебный курс и получает инструкции по соблюдению требований охраны труда, подписью подтверждая свое согласие им следовать. К тому же работники, нуждающиеся в получении железнодорожной специальности, на своем рабочем месте проходят теоретическое и практическое обучение по соответствующей профессии, а перед получением разрешения на самостоятельную работу проходят проверку знаний как по охране труда, так и по Правилам технической эксплуатации железных дорог.

Количество травм на LDz, полученных на работе, за последние три года упало с 10 случаев до четырех. Травмы получали, главным образом, мужчины в возрасте от 31 до 40 лет.



Причины несчастных случаев		2015 год	2016 год	2017 год
Основные причины несчастных случаев	невнимательность работника	6	4	2
	дорожно-транспортное происшествие	0	0	1
	несоблюдение инструкций	3	3	1
	риск заражения	1	0	0

Травмирующие факторы при несчастных случаях	спотыкание, падение	воздействие упавшего, подвижного предмета	спотыкание, воздействие подвижного предмета
---------------------------------------------	---------------------	-------------------------------------------	---------------------------------------------



G4-LA6

Большое значение имеют постоянный надзор и контроль, позволяющие своевременно выявлять возможные риски, способные стать причиной несчастных случаев, и заниматься устранением рисков рабочей среды. Эта функция входит в компетенцию отдела охраны труда технической инспекции LDz.

На предприятии регулярно проводятся проверки рабочей среды, способствующие применению безопасных приемов работы. Имеют место также незапланированные и внезапные проверки участков непосредственного проведения работ. Во время этих проверок определяются и оцениваются факторы рабочей среды, создающие или способные создать риски для жизни и здоровья работников.

Согласно Системе охраны труда LDz, в проверках участвуют специалисты структурных подразделений, отвечающие за охрану труда, доверенные лица и работники, занятые на конкретных рабочих местах. Их привлекают и к мероприятиям по улучшению рабочей среды и условий труда. Доверенным лицом является лицо, избранное работниками и представляющее их интересы в сфере охраны труда.

В настоящее время по инициативе Профсоюза железнодорожников и отрасли сообщений Латвии в структурных подразделениях LDz избраны 69 доверенных лиц от профсоюза:



в Дистанции
управления
движением



в Дистанции
пути



в Дистанции
сигнализации
и связи



в Дистанции
обслуживания
вагонов



в Региональном
участке
обслуживания

Чтобы сделать рабочую среду более безопасной и одновременно снизить удельный вес физически тяжелого ручного труда, постепенно закупается не только тяжелая путевая техника, но и средства малой механизации, например, газонокосилки с дистанционным управлением, электроинструменты для путейцев, моторизованные мобильные пылесосы для уборки листвы и снегоочистители. В заботе о профессиональном здоровье работников предприятия, чей труд связан с особыми условиями труда или наличием вредных факторов в рабочей среде, организуются обязательные проверки здоровья.

В связи с выявленными на LDz профессиональными заболеваниями в будущем планируется организовать внутреннюю информационную кампанию, способствующую профессиональному здоровью работников. Чаще всего профессиональные заболевания в железнодорожной отрасли выявляются у монтеров пути, машинистов тяговых средств, а также осмотровиков вагонов.



ВОЗМОЖНОСТИ ОБУЧЕНИЯ И ОБРАЗОВАНИЯ

G4-LA10

С ростом потребности в хорошо образованных, мотивированных и гибких специалистах LDz большое внимание уделяет образованию работников. 2 октября 1997 года в LDz был создан Учебный центр, первоначальной целью которого было, главным образом, обеспечить обучение работников предприятия. 24 января 2014 года Учебный центр получил выданное Государственной службой качества образования ЛР регистрационное удостоверение учебного учреждения и стал Учреждением многоступенчатого профессионального образования "LDZ Mācību centrs".

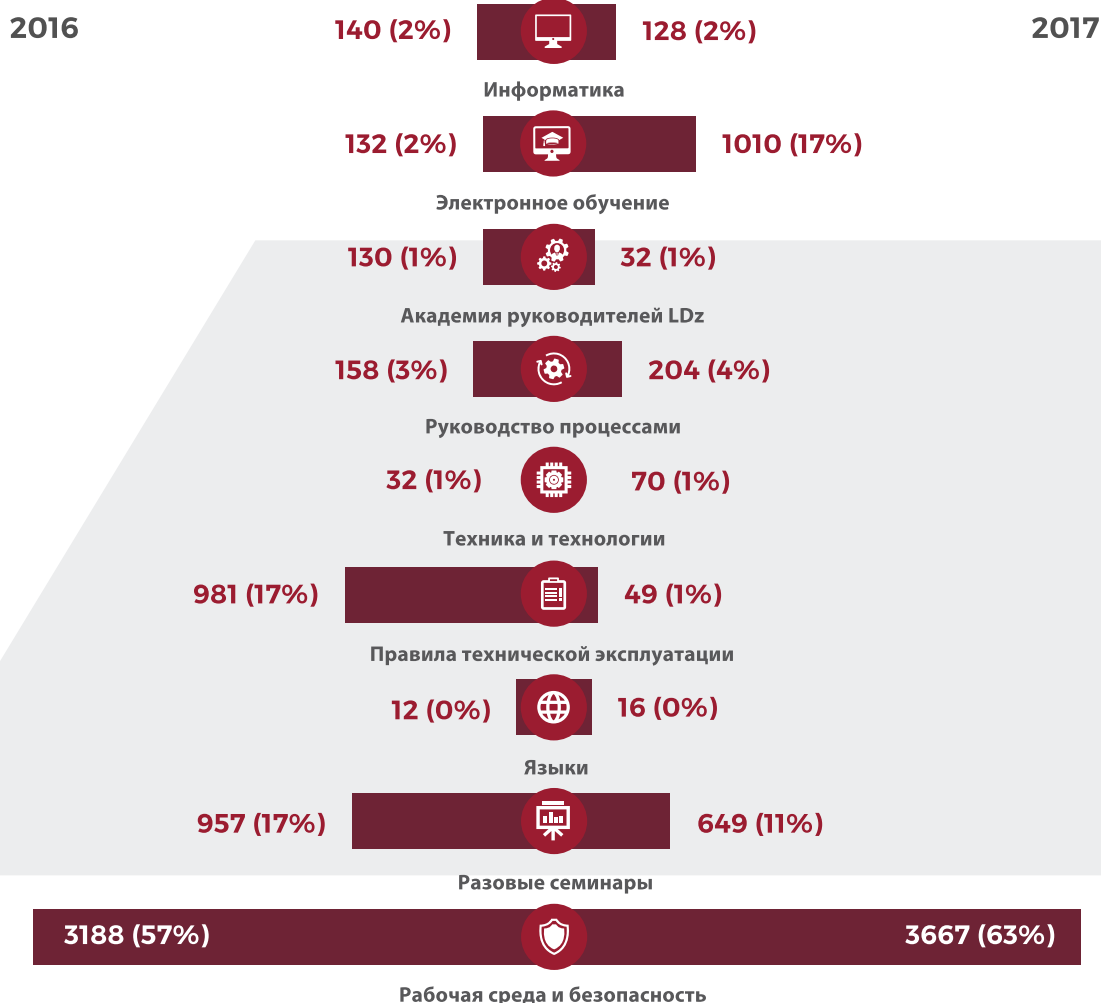
За минувшие годы учреждение многоступенчатого профессионального образования "LDZ Mācību centrs" из базового – для обучения работников своего предприятия – превратилось в поставщика учебных услуг для других предприятий концерна LDz, предприятий железнодорожной отрасли и деловых партнеров.

Особое внимание Учебный центр уделяет разработке

учебных программ, направленных на формирование безопасной и здоровой рабочей среды. Для нужд работников разработаны программы "Рабочая среда и безопасность", "Техника и технологии", "Правила технической эксплуатации железных дорог", при освоении которых работники узнают о техническом надзоре за опасным оборудованием, безопасном выполнении работ на высоте, а также получают знания по электробезопасности, пожарной безопасности и оказанию первой помощи.

В 2017 году перечень учебных программ Учебного центра LDz в сфере охраны труда был пополнен. Например, были разработаны и реализованы образовательные программы "Охрана труда на предприятии", "Проведение инструктажей ответственного лица", "Доверенное лицо в сфере охраны труда", а также учебные программы, совершенствующие знания железнодорожных специалистов в сфере железнодорожных технологий и таким образом повышающие общий уровень охраны труда на предприятии.

Распределение обученных работников по сферам обучения в 2016 и 2017 годах



Профессиональные и компетентные работники являются одним из основополагающих камней, способствующих экономическому развитию предприятия. Чтобы знания и навыки работников отвечали актуальной ситуации в отрасли, а лояльность последних к предприятию росла, LDz активно инвестирует в профессиональный рост работников. В сотрудничестве с Рижским Техническим университетом, рижским и даугавпилским профессиональными учебными заведениями и другими учреждениями образования LDz обеспечивает своим работникам возможность получения необходимых для железнодорожной отрасли знаний. Всего в 2017 году организованные учебными заведениями образовательные курсы посетили 659 работников LDz.

Основная задача LDz состоит в управлении публичной железнодорожной инфраструктурой, обеспечении ее содержания и модернизации. В обозримом будущем самым важным проектом станет электрификация железнодорожной сети, для реализации которого потребуются профессиональные инженеры-железнодорожники, которые и после завершения проекта смогут обслуживать контактную

сеть, связанные с ней устройства и аппараты. Поэтому в сотрудничестве с Рижским Техническим университетом были внесены изменения в программу высшего профессионального обучения на степень бакалавра, дополнившие ее новыми учебными предметами по энергетике со специализацией “электрификация железных дорог”. При этом в 2017 году 21 работник LDz продолжал, а 13 – приступили к обучению по данной программе.

В то же время LDz хочет привлекать и новых работников, поэтому в течение года проходят различные мероприятия, где все желающие могут узнать о работе железнодорожной отрасли. В ежегодном Дне теней, организованном “Junior Achievement Latvija”, участвовали 27 школьников, а День открытых дверей в прошлом году посетили 163 школьника из различных учебных заведений. Уже традиционно LDz участвует и в проводимом государственным управлением Дне открытых дверей, предоставляя желающим возможность знакомства с возможностями карьеры в железнодорожной отрасли. В 2017 году это мероприятие посетили 100 молодых людей из различных учебных заведений.



В 2017 году LDz продолжило реализацию проекта “Академия руководителей LDz – программа руководителей среднего звена”, введенного в 2016 году и предусматривающего повышение компетентности специалистов предприятия – руководителей среднего звена. Эта программа вводилась для того, чтобы дать нынешним и потенциальным новым руководителям знания и представление о структуре LDz, потоках информации и значении коммуникации в организации, а также понимание целей предприятия, роли и сферах ответственности руководителей. По окончании учебного курса руководители лучше понимали необходимость планирования времени, получали навыки классификации заданий по приоритетам и понимание разницы между руководством, надзором

и оперативной деятельностью. Всего за 2017 год в весенней и осенней учебных группах прошли обучение 32 руководителя LDz среднего звена.

Важно, что в 2017 году продолжала успешно действовать и введенная в 2015 году на LDz Программа сениоров. Ее целью является обеспечение преемственности, квалифицированной и своевременной смены поколений в железнодорожной отрасли. Для поощрения этого процесса работников материально стимулируют к активному участию в обеспечении преемственности. В прошлом году в рамках этой программы вышли на пенсию 17 работников предприятия, обеспечив перед этим эффективную передачу своего опыта молодым специалистам.





ИЗМЕРЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРОДУКТА

ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ

C4-DMA

LDz является управляющим железнодорожной инфраструктурой публичного пользования, которая включает в себя наибольшее в Латвии число критических инфраструктурных объектов. Это означает, что изо дня в день следует непрерывно уделять внимание как безопасности вблизи путей, так и защите самой инфраструктуры от различных внешних угроз.

LDz также заботится о предотвращении рискованных ситуаций, чтобы в них не пострадали ни пользователи инфраструктуры, ни работники LDz. Для последних значительная часть их повседневной работы связана со сложными условиями труда, нередко – с условиями повышенной опасности.

Чтобы предотвратить потенциальные угрозы, LDz разрабатывает и внедряет новые решения по

безопасности, а также заботится о содержании и модернизации инфраструктуры, чтобы она не несла в себе угрозы пользователям и работникам предприятия.

LDz обеспечивает внутренним и внешним клиентам регулярное и эффективное предоставление информации об оперативной ситуации на железнодорожной инфраструктуре, что особенно важно в чрезвычайных ситуациях или проблемных случаях. Предприятие также внедряет информационно-технические решения все более высокого качества, позволяющие вовремя обнаруживать проблемы и решать их, а также обеспечивать эффективное управление текущими процессами в коммуникации работников всех уровней и других областях.

C4-PR1

Железнодорожная инфраструктура принадлежит к наиболее критическим объектам инфраструктуры в государстве, и ее безопасности следует уделять повышенное внимание. 18 февраля 2011 года Президентский совет LDz принял решение о создании дирекции безопасности для более эффективного управления процессами безопасности на предприятии. Одной из задач этого структурного подразделения является поддержание на должном уровне безопасности инфраструктуры LDz. В 2017 году в проект программы по обновлению инфраструктуры “Охрана и безопасность объектов LDz” было вложено 358 645 евро: системами безопасности были оснащены или модернизированы

37 объектов. Наиболее существенные инвестиции связаны с системами видеонаблюдения и доступа, а также с системами пожарной безопасности. В 2018 году на техническую охрану критической инфраструктуры и объектов LDz планируется выделить 360 000 евро. На эти средства будут модернизированы и подключены к централизованной системе видеонаблюдения несколько охраняемых железнодорожных мостов на территории Латвии.



Заботясь о профессионализме работников, дирекция безопасности выделяет средства и на повышение квалификации работников охраны, один раз в год проводя соответствующее обучение. Средства вкладываются также в техническое улучшение и создание систем безопасности.

Ежедневное внимание уделяется безопасности на различных объектах, чтобы предотвратить потенциальные правонарушения или угрозы для объектов. Так, в 2017

году за неразрешенное нахождение на объектах LDZ были задержаны 506 человек.

Одна из задач дирекции безопасности состоит в надзоре за устойчивостью внутренних информационных систем перед различными угрозами. С этой целью в 2017 году была начата разработка новой Политики информационно-технологической безопасности, обращающей внимание на различные аспекты, в которых развитие технологий создает новые риски для безопасности.

РОЛЬ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Для управления железнодорожной инфраструктурой, как и для оказания услуг необходимы современные информационные технологии, отвечающие потребностям и желаниям пользователей и клиентов. Информационные технологии стали неотъемлемой составной частью управления железнодорожным сообщением, взаимной коммуникации и поддержания безопасности.

Структурное подразделение LDZ – Центр информационных технологий (ИТС, до марта 2017 года – Информационно-вычислительный центр) – предоставляет в общей сложности 82 различные услуги. Большая часть из них предоставляется внутри концерна, однако отдельные услуги предназначены и внешним клиентам (перевозчикам, грузополучателям, экспедиторам, собственникам вагонов).

В последние годы ИТС после получения услуги проводил опрос пользователей услуг, чтобы определить уровень удовлетворенности клиентов решением конкретной проблемы и необходимые улучшения в нем. Показатель своевременности выполнения заявок пользователей услуг в 2017 году составлял 90%.

В ИТС создана соответствующая стандарту ISO 9001 система управления качеством с соблюдением требований, регламентирующих сферу информационных услуг, и лучшей практики управления. Структурное подразделение постоянно следит за новейшими тенденциями в развитии информационных технологий, а также занимается регулярным совершенствованием производственных процессов, повышая их эффективность и улучшая уровень предоставления услуг. Способствует оно и повышению уровня компетентности работников ИТС, организуя регулярные учебы и обмен опытом за пределами ИТС.

ИТС принадлежит существенная роль в облегчении различных процессов в работе LDZ и сотрудничестве с отраслевыми партнерами как в Латвии, так и за рубежом. Например, в 2017 году в рамках трехстороннего соглашения между LDZ, Белорусской и Литовскими железными дорогами был внедрен обмен электронными предупреждениями между Латвийской и Белорусской железными дорогами, к которому планирует присоединиться и Литва. Задачей подобной системы выдачи предупреждений являются регистрация и выдача машинистам поездов информации об имеющихся на маршруте ограничениях скорости движения из-за установленных ограничений или ремонтных работ. Заключенное соглашение предусматривает передачу установленных на предполагаемом маршруте предупреждений на информационные системы соседних железных дорог, чтобы они заранее включались в лист предупреждений машиниста соседней железной дороги.

Различные усовершенствования были введены и в обеспечение текущих процессов на LDZ. Например, улучшения в системе внутренней переписки и документооборота путем электронизации процесса согласования договоров, расширение возможностей электронного обслуживания персонала. Важным шагом стало решение по телеграммам с отказом от классической телеграфной инфраструктуры и использования ее услуг. Тем не менее, классический телеграф пока сохраняется для нужд международного обмена информацией, так как им зачастую еще пользуются железнодорожные администрации соседних стран и основных целевых рынков.



НЕСЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ НА ПУТЯХ

G4-PR2

Каждый год в Латвии на железнодорожных путях регистрируют несчастные случаи с людьми. Хотя в последние годы наблюдается тенденция падения количества подобных случаев, однако в 2017 году имел место их небольшой подъем. Несчастные случаи чаще происходят на железнодорожных станциях, но и на отдельных перегонах происшествия также случались. Всего в прошлом году, за исключением самоубийств и попыток суицида, на железной дороге погибли 14 человек, 11 получили травмы. Годом раньше количество погибших составляло 15 человек, травмированных было трое.

Не изменились и причины несчастных случаев: по-прежнему в большинстве случаев к несчастью приводят человеческая невнимательность и спешка при пересечении железнодорожных путей, игнорирование запрещающих сигналов, а также состояние опьянения. Нередко виновны и мобильные устройства, использование которых при пересечении железнодорожных путей снижает внимание человека к происходящему вокруг и таким образом может вызвать трагические последствия. Проведенная LDz в прошлом году кампания безопасности "Отбрось телефон и живи!" ставила себе целью привлечь внимание общества к опасности пользования мобильными устройствами в момент пересечения железнодорожных путей.

По-прежнему находятся люди, готовые совершить самоубийство под колесами поезда. В 2017 году таким образом погибли 7 человек, а один получил тяжелые

травмы.

Анализируя процентное соотношение пострадавших в несчастных случаях 2014-2017 годов по половому признаку, можно видеть, что 74% пострадавших составляли мужчины. В 52% случаях пострадавшие мужчины от полученных травм умирали, у женщин этот показатель составляет 74%.

В распределении по возрастным группам наибольшее количество пострадавших наблюдается в возрастной группе более 51 года; сравнительно часто от несчастных случаев страдают и молодые люди (в возрасте до 30 лет). Хотя внимание общества и привлекают к необходимости быть особенно осторожными в темное время суток, обобщенные данные свидетельствуют, что время суток не оказывает существенного влияния на динамику количества происшествий. При анализе событий 2014-2017 годов можно сделать вывод, что количество происшествий по времени суток распределяется достаточно пропорционально. Около 50% несчастных случаев происходит в светлое время суток и примерно столько же – в темный период.

Для предотвращения несчастных случаев машинисты подвижного состава, заметив препятствие на рельсах, в том числе людей, применяют экстренное торможение. В 2017 году локомотивным бригадам пришлось экстренно тормозить 66 раз, избежав благодаря этому несчастных случаев.



**Важно
помнить!**



250 Т

Масса
двухсекционного
локомотива



3000 - 6000 Т

Масса
грузового
поезда



200 М > 600 М

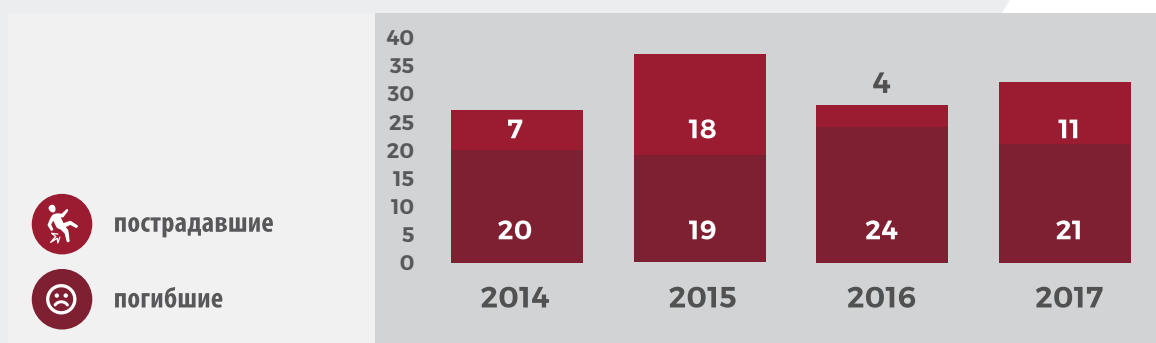
Тормозной путь поезда
в зависимости от
массы и скорости

Потенциально опасные ситуации порождает и лихачество людей, находящихся на крышах вагонов во время движения состава. В 2017 году были

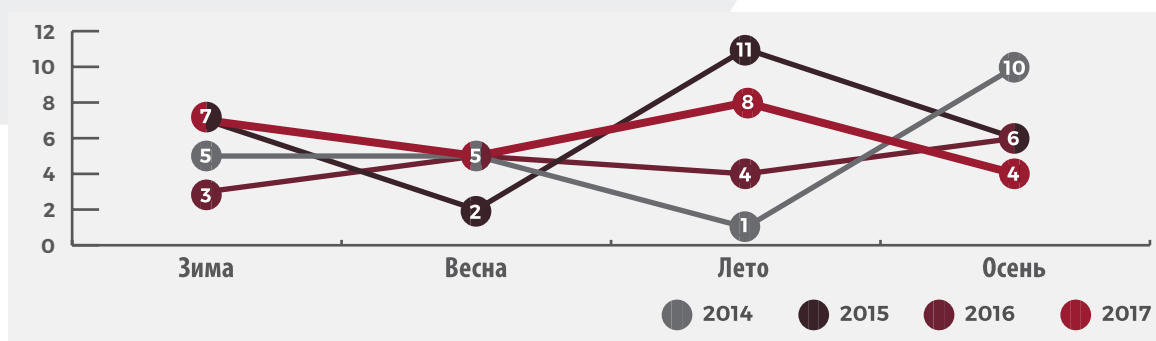
зарегистрированы 34 подобных случая. Обо всех нарушениях, в которых участвовали, главным образом, молодые люди, сообщено Государственной полиции.



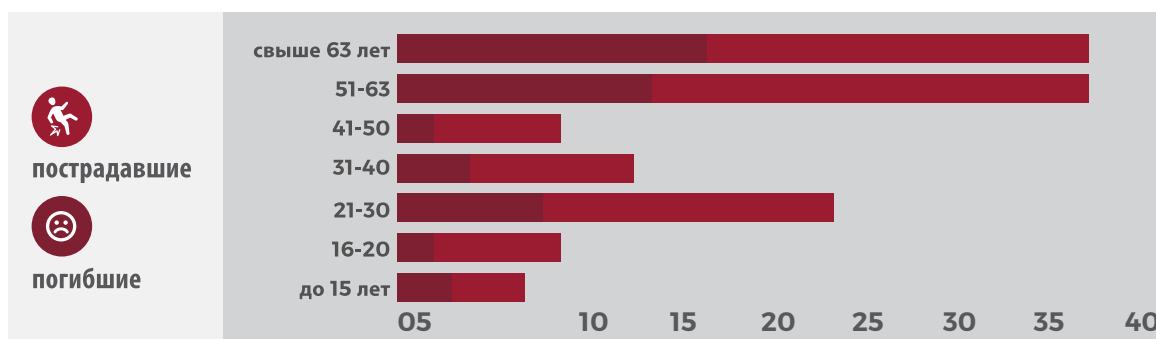
Пострадавшие/погибшие в несчастных случаях 2014-2017 годов



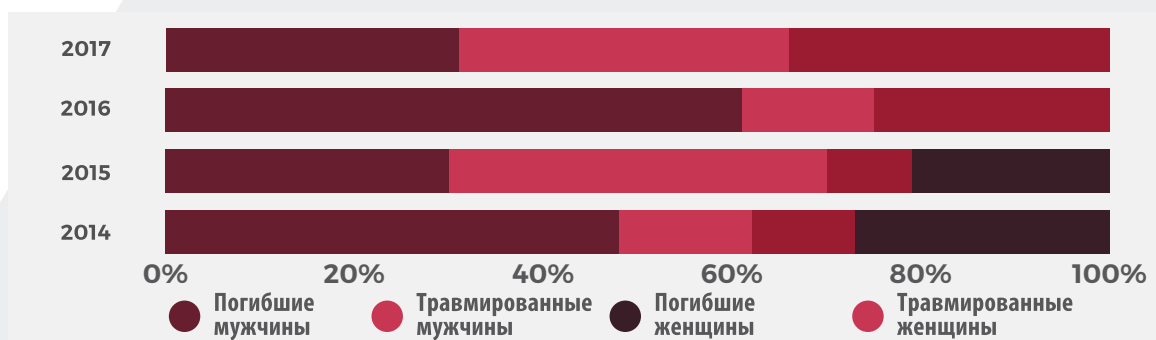
Количество пострадавших в несчастных случаях в зависимости от времени года



Динамика пострадавших и погибших в несчастных случаях по возрастным группам



Статистика пострадавших и погибших в несчастных случаях по половым группам



ОБЩЕСТВЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

C4-PR1

LDz внедряет также различные решения, повышающие безопасность населения вблизи железной дороги, особенно в местах ее пересечения и на станциях. В 2017 году для улучшения пассажирской инфраструктуры на LDz устраивали новые переходы и "лабиринты" безопасности, приводили в порядок перроны, пешеходные переходы и пешеходные дорожки.

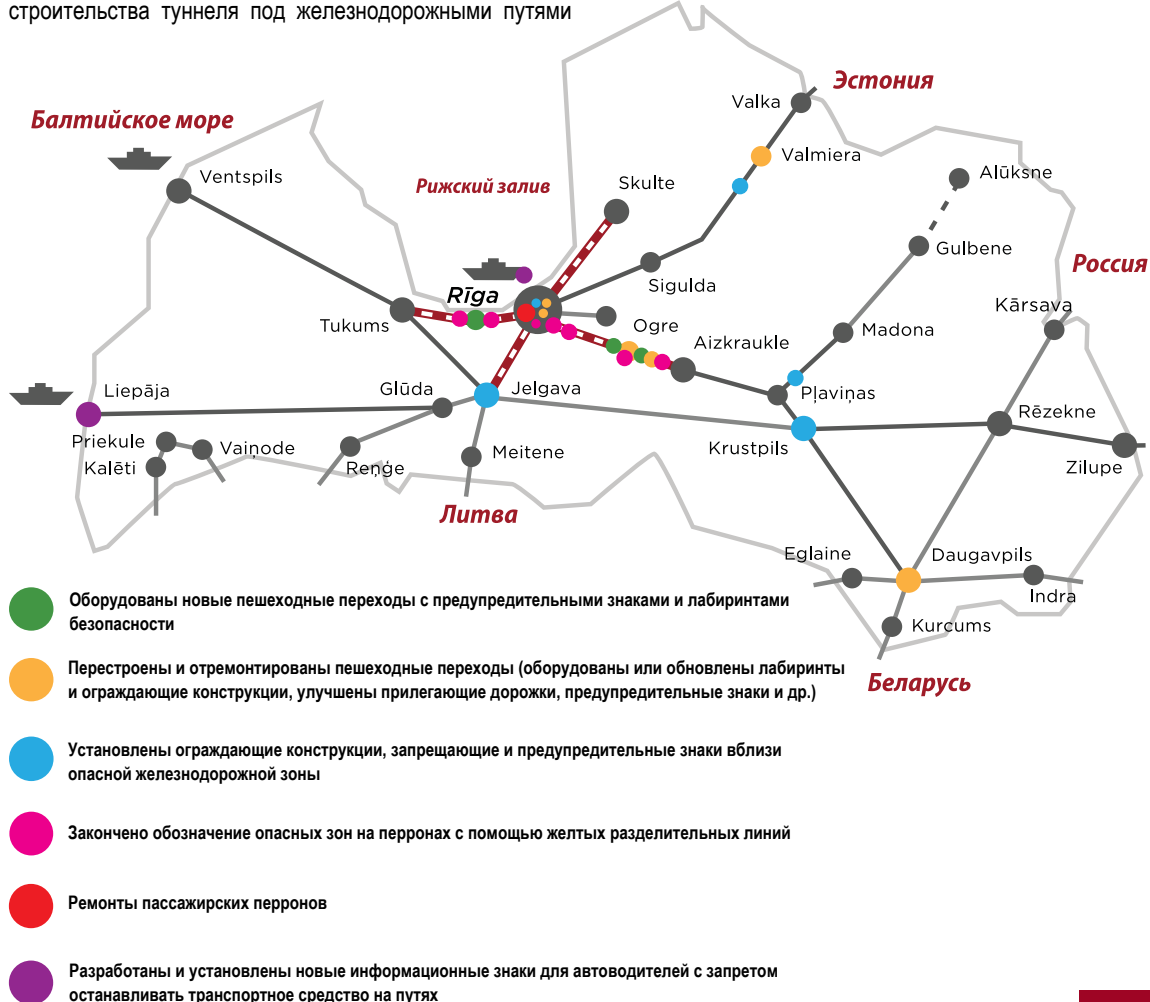
Осенью 2017 года началась перестройка перрона на железнодорожной станции Скривери, где планируется построить повышенный островной перрон и изменить местоположение пассажирского перрона, перенеся его туда, где поезда курсируют с меньшей скоростью. После модернизации перрон будет легкодоступен и для людей с особыми потребностями, он станет более надежным и удобным. Работы по модернизации продолжатся в 2018 году.

В 2016 году LDz заключило с Огрским краевым самоуправлением договор о сотрудничестве по разработке нового железнодорожного пересечения. В ноябре 2017 года в Огрском краевом самоуправлении состоялось собрание по публичному обсуждению проекта строительства туннеля под железнодорожными путями

на проспекте Кална, в декабре стартовала закупочная процедура – "Строительство публичной железнодорожной инфраструктуры (автомобильного туннеля и пешеходного туннеля)". Строительство пешеходного туннеля под путями уже в ближайшем будущем позволит горожанам абсолютно безопасно пересекать железную дорогу.

В Риге популярное место пересечения железной дороги находится в Чиекуркалнсе, между переездом на улице Крустабазницас и остановочным пунктом Чиекуркалнс. В рамках сотрудничества с Рижским самоуправлением вместо бывшей теплотрассы самоуправление проложило пешеходную дорожку, а LDz перестроило пешеходный переход через рельсы, обеспечив более удобное и быстро пересечение путей.

В качестве управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования LDz ежегодно организует комиссии по осмотру железнодорожных переездов, в которых участвуют все причастные к содержанию переездов и решению вопросов безопасности стороны. В 2017 году таким образом были осмотрены 538 переездов.





ОБЩЕСТВЕННОЕ ИЗМЕРЕНИЕ

ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ

C4-DMA

Обязанность LDz – не только следить за железнодорожной инфраструктурой Латвии, но и заботиться о сохранении исторического наследия отрасли для будущих поколений, о просвещении общества как по истории железной дороги, так и по безопасному поведению рядом с путями.

Чтобы научить население безопасному поведению вблизи железной дороги и во время ее пересечения, LDz ежегодно организует информационные кампании, проходящие в три этапа – весной, в конце лета и перед наступлением зимы – в то время, когда темное время суток становится намного длиннее светлого. 2 июня 2017 года LDz открыло кампанию “Отбрось телефон и живи!” Она была созвучна теме Международного Дня безопасного пересечения железнодорожных путей – использованию мобильных устройств вблизи железной дороги. Прошлогодняя кампания должна была информировать жителей об опасности мобильных устройств при их использовании при пересечении железнодорожных путей. При подготовке к кампании LDz в сотрудничестве с исследовательским центром SKDS провело опрос населения, выяснявший их привычки в момент пересечения путей. Опрос показал, что пересечение путей с одновременным разговором по мобильному телефону считают рискованным 86% латвийцев. В то же время почти треть опрошенных наблюдала, что “другие” люди часто поступают подобным образом.

Завершая кампанию безопасности 2017 года, LDz вместе с медиа-агентством PHD провели исследование, чтобы выяснить мнение жителей о проведенной

кампании. Всего обратили свое внимание на кампанию 45% опрошенных, больше всего в Интернете – 32%. Особенно большое внимание досталось второму этапу кампании (его заметили 67% респондентов), который шире всего развернулся именно в социальных сетях.

Оценивая творческий материал кампании, 79% респондентов признали, что он заставляет задуматься о правилах безопасности при использовании мобильных устройств вблизи железной дороги или пересекая ее. К тому же опрошенные признали, что кампания была познавательной, поучительной и убедительной.



Задумались о правилах безопасности, используя мобильные устройства вблизи железной дороги или пересекая ее





С особым чувством ответственности информацию по вопросам безопасности воспринимают дети, которые служат еще и своеобразным каналом при передаче этой информации взрослым. Поэтому LDz уже более десятка лет подряд проводит в латвийских школах Уроки безопасности. Учебные учреждения очень отзывчивы и зачастую повторно приглашают экспертов по безопасности с LDz. Уроки безопасности устраиваются не только в школах и детских дошкольных учреждениях, но и в Музее истории Латвийской железной дороги, а также в его Елгавском филиале. На LDz также создан посвященный безопасности сайт www.dzirdiredzidzivo.lv, на котором доступны новейшая информация о проведенных кампаниях безопасности, статистические данные, а также справочные материалы о безопасном поведении вблизи

железной дороги.

Осенью 2017 года представители LDz посетили ряд школ вместе с популярным в юношеской среде тренером по фитнесу и ведущим телевизионной передачи для детей школьного возраста "Gudrs, vēl gudrāks" Каспаром Озолиньшем. Во время Уроков безопасности он в развлекательной форме рассказывал детям о безопасном пересечении железнодорожных путей.

С наступлением темного времени года LDz призывает население вспомнить, что плохие погодные условия и темнота ухудшают возможности вовремя заметить приближающийся поезд, поэтому вблизи рельсов нужно быть особенно бдительными.



Уроки безопасности в учебных учреждениях

131

Количество участников



7504



Уроки безопасности в Музее истории Латвийской железной дороги в Риге и Елгаве

45

Количество участников



1017

LDz регулярно участвует и в других связанных с безопасностью мероприятиях – в выставке "Детский мир", а также в организуемом Рижским самоуправлением мероприятии по интересам на Островке безопасности в Верманском саду. Там на стенде LDz можно в интерактивном виде познакомиться с безопасным

поведением вблизи железной дороги. В начале учебного года эксперты LDz также присутствовали на посвященных безопасности мероприятиях в Огре и Саласпилсе, где безопасное пересечение железнодорожных путей является особенно важной темой.



РАЗВИТИЕ КУЛЬТУРНО-ОБРАЗОВАННОГО ОБЩЕСТВА

LDZ-5

В просвещении общества на тему железнодорожного индустриального наследия большая роль принадлежит Музею истории Латвийской железной дороги, который может гордиться самой обширной коллекцией ширококолейного подвижного состава в Балтии. Музей регулярно проводит тематические выставки и мероприятия, неизменно собирающие большое количество заинтересованных лиц. Для расширения роли музея в просвещении общества в 2017 году была объявлена переговорная процедура,

приглашающая архитекторов представить свои идеи по развитию музейной территории. Оно предусматривает восстановление и включение в музейный комплекс находящегося на территории музея и длительное время не использовавшегося здания железнодорожного депо 1868 года постройки. Наибольшее количество баллов на конкурсе и право на реализацию своего проекта получило архитектурное бюро NRJA (подробнее о проекте стр.39).



ПОЛИТИКА ДАРОВ И ПОЖЕРТВОВАНИЙ

LDZ-6

На LDz разработана и утверждена Политика даров (пожертвований), за воплощением которой следит комиссия по проектам маркетинговой коммуникации. Согласно данной Политике, LDz ежегодно оказывает поддержку различным организациям в сферах образования, здравоохранения, охраны природы, науки, культуры, искусства и спорта. Политика даров (пожертвований) не предполагает поддержки проектов политических и религиозных организаций, организаций с сомнительной репутацией, а также индивидуальных физических лиц.

которые помогают людям, попавшим в трудную жизненную ситуацию. В 2017 году финансовую поддержку получили такие организации, как Латвийский Детский фонд, общество "Латвийская ассоциация детских SOS-поселков", Фонд поддержки инвалидов по слуху "Тишина", Латвийское общество приемных семей, общество "Крылья надежды" и другие. Из года в год оказывается поддержка Велопробегу Единства, хоккейной команде "Динамо Рига" и Кубку LDz, Вселатвийскому Большому субботнику, кампании "Гордость Латвии" и другим проектам.

LDz поддерживает различные проекты, а также оказывает финансовую помощь различным организациям,



Информация о поддержанных проектах в каждой из областей доступна на сайте LDz (<http://bit.ly/2oEpQfw>). В последние годы вследствие снижения объема перевозок и доходов размеры пожертвований и проектов сотрудничества LDz уменьшились, сфокусировавшись на целевых проектах сотрудничества.

В начале 2018 года, в соблюдение закона “О финансовых средствах публичных лиц и предотвращении разбазаривания имущества”, в Политику даров (пожертвований) были внесены изменения, согласно которым LDz впредь будет оказывать поддержку

проектам науки и образования, здравоохранения, социальной помощи и охраны среды. При этом было дополнено определение организаций, которым поддержка не оказывается. Это организации с неясной репутацией, а также такие потенциальные партнеры, у которых общая сумма задолженности по налогам на момент рассмотрения предложения превышает 150 евро. Политика даров (пожертвований) также не распространяется на организации, не выполнившие должным образом свои обязательства по предыдущим проектам, поддержанным LDz.

G4-SO4

С 2016 года на LDz действует Политика концерна “Latvijas dzelzceļš” по предотвращению мошенничества, в связи с которой определены руководящие установки по оценке рисков мошенничества.

6 апреля 2017 года Президентский совет утвердил Основные принципы деловой этики партнеров по сотрудничеству концерна “Latvijas dzelzceļš”. В документе определены принципы сотрудничества, которые должны соблюдаться партнерами предприятия, заключающими договоры с LDz. Основные принципы предусматривают определенные действия в связи с рабочей средой, налогами и разрешениями на коммерческую деятельность при реализации честной коммерческой практики и хорошего управления. Информация об этике партнеров по сотрудничеству доступна как на внешнем сайте LDz, так и в Интранете, а ссылка на соответствие данному документу содержится во всех договорах, заключаемых LDz с партнерами предприятия.

МЕХАНИЗМЫ ЖАЛОБ

G4-SO11

На LDz реализованы несколько способов, с помощью которых общество, партнеры по сотрудничеству и работники могут сообщать о вопросах, вызывающих их беспокойство. За оценку случаев возможного мошенничества, коррупции или конфликта интересов отвечает руководитель по предотвращению мошенничества LDz, а также директор по безопасности. Прием бытовых жалоб или претензий, связанных с деятельностью предприятия, находится на LDz в компетенции отдела отношений с клиентами.

С жалобами или письмами в официальной форме можно также обращаться в конкретную дирекцию или структурное подразделение LDz.


Отдел отношений с клиентами LDz принимает заявки двух видов – консультации и претензии. Чаще всего поступают претензии на проблемы с освещением, неубранные перроны и состояние железнодорожных поездов. Отдел отношений с клиентами получает

также претензии на пассажирские перевозки и их организацию. Подобные жалобы передаются на рассмотрение АО “Pasažieru vilciens”, обеспечивающему местные пассажирские перевозки, или в ООО “LDz Cargo”, занимающееся международными пассажирскими перевозками.

Текущие справки клиентам, например, по вопросам пассажирских перевозок (приобретение билетов, время отправления поездов, правила перевозки багажа и др.) выдаются посредством внешней услуги. В 2017 году на основании закупки ее оказывали предприятия “Lattelecom” и “Transcom WorldWide Latvija”, в течение года совместно обслужившие 108 870 звонков.




**Консультации
в 2017 году**
**Всего:
873**


**«Lattelecom» +
«Transcom WorldWide Latvija»**
108 870 ЗВОНКОВ

**Претензии
в 2017 году**
**Всего:
399**


ПОЛИТИЧЕСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

G4-SO6

100% долей капитала LDz принадлежит государству, а управляет ими Министерство сообщения. Доли государства не подлежат ни приватизации, ни отчуждению – это предусматривается законом “Об окончании приватизации государственной и муниципальной собственности и использовании приватизационных сертификатов”. Решения, затрагивающие деятельность и финансы предприятия, согласно закону, согласовываются с советом LDz и его акционером – Министерством сообщения. Совет LDz был назначен в 2016 году. Восстановление этого органа снижает возможности политического влияния при принятии решений на предприятии.

LDz подготовило среднесрочную стратегию деятельности, которая пройдет в 2018 году согласование с ответственными институциями. В то же время Министерство сообщения, согласно требованиям закона “О железной дороге”, разработало Индикативный план развития железнодорожной инфраструктуры, на базе которого будет заключен многолетний договор между Министерством сообщения и LDz. Он предусматривает условия содержания и развития железнодорожной инфраструктуры на 5-летнюю перспективу, а также обеспечение финансового равновесия LDz. Когда упомянутые документы вступят в силу, риски политического и другого рода влияния будут еще более минимизированы.

ПРАВО ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЯ

MM6

Принадлежащая LDz инфраструктура находится на земле, принадлежащей акционеру предприятия (государству). При строительстве новой инфраструктуры государство, если это необходимо, обеспечивает процедуру отчуждения земли. Государство, как

собственник земли, признает ее использование для нужд железнодорожной инфраструктуры, поэтому нельзя считать, что инфраструктура LDz создает владельцу земли затруднения для полноценного использования своей земли.

ДОСТУПНОСТЬ СРЕДЫ

LDZ-7

Железнодорожной инфраструктурой пользуются и люди, испытывающие трудности с передвижением – лица с особыми потребностями. Это заставляет LDz думать над решениями, облегчающими перемещение по станциям и перронам, а также посадку в поезд и высадку из него.

Для поездки на поезде лица с ограниченными возможностями передвижения (PRM) могут заказать услугу мобильного подъемника, а также инвалидную коляску, если это необходимо, чтобы попасть на станционный перрон. Подобная услуга доступна на 9 станциях: в Риге, Даугавпилсе, Резекне-2, Елгаве, Крустпилсе, Дубулты, Саулкрасты, Сигулде и Вайвари.

Количество заявок PRM имеет тенденцию к росту. К тому же в 2017 году было получено рекордное количество заявок – 226. 201 заявка из них относилась к внутреннему пассажирскому сообщению, а 25 – к

движению международных поездов. Одно из объяснений роста количества заявок заключается в увеличении занятости инвалидов, и тогда железнодорожная структура используется для того, чтобы добраться на работу или домой.

Всего количество заявок, по сравнению с 2016 годом, увеличилось на 38%. В среднем за месяц в 2017 году поступало 18 заявок. Больше всего услуги подъемника были востребованы на станции Рига-Пассажирская (199 раз), 87 заявок было на станции Булдури, а 34 – Вайвари. В целом в течение года услугой воспользовались 56 клиентов. В 2017 году также были получены предложения о предоставлении услуг PRM на станциях, где они пока не обеспечены.



Существенные улучшения в предыдущие годы были реализованы на станции Рига-Пассажирская, где для нужд PRM оборудованы два лифта и два эскалатора, а три лестницы оборудованы диагональными подъемниками, обеспечивающими доступ к платформам. Имеется доступный туалет, а одно место для приобретения билетов оснащено индуктивной звуковой петлей для обслуживания слабослышащих пассажиров. Также на станции Рига-Пассажирская действует аудиовизуальная система, позволяющая получать актуальную информацию людям с нарушениями слуха или зрения. В сотрудничестве

с организациями, представляющими интересы PRM, LDz регулярно обновляет и улучшает предупредительные и информационные знаки на станции.

Для облегчения передвижения людям с двигательными ограничениями внедряются улучшения и на других станциях и остановочных пунктах. Одним из существенных проектов стала начатая в 2017 году перестройка платформы на станции Скривери, где будет построен повышенный перрон с обеспечением доступа к нему лиц с особыми потребностями.



Количество заявок на услуги PRM на железнодорожных станциях

Внутреннее сообщение		Международное сообщение	
Рига-Пассажи́рская	199	Рига-Пассажи́рская	22
Дубу́лты	87	Москва	16
Вайва́ри	34	Санкт-Петербу́рг	8
Кру́стпилс	29	Минск	4
Елга́ва	18	Даугавпи́лс	3
Даугавпи́лс	17		
Саулкра́сты	6		
Резе́кне-2	5		
Сигу́лда	1		
Другие ста́нции	8		

Год	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Внутреннее сообщение	45	179	50	68	164	141	201
Международное сообщение	8	10	17	32	24	23	25
Всего:	53	189	67	100	188	164	226

По вопросам доступности среды LDz уже несколько лет консультируется с Объединением инвалидов и их друзей "Apeigons", которое помогло реализовать улучшения на ряде станций. Эта организация создала мобильное приложение "Mareigons", в котором размещены объекты публичного доступа, признанные доступными для лиц с

ограниченными двигательными способностями, а также для родителей с детскими колясками. В этом приложении фигурируют 10 железнодорожных станций, признанных соответствующими требованиям доступности среды.



СООБЩЕНИЕ ОБ УТВЕРЖДЕНИИ НЕЗАВИСИМОГО РЕВИЗОРА



NEATKARĪGS IEROBEŽOTAS PĀRLIECĪBAS APLIECINĀJUMA ZINOJUMS PAR VAS LATVIJAS DZELZCEĻŠ 2017. GADA ILGTSPĒJAS PĀRSKATU

VAS Latvijas dzelzceļš vadībai

Mēs esam noslēguši līgumu ar VAS Latvijas dzelzceļš vadību par neatkarīga ierobežotas pārliecības apliecinājuma uzdevuma veikšanu saistībā ar VAS Latvijas dzelzceļš (turpmāk – Sabiedrība) identificēto ilgtspējas informāciju, kas ir iekļauta 2017. gada Ilgtspējas pārskatā (turpmāk – 2017. gada Ilgtspējas pārskats).

Vadības atbildība

Sabiedrības Vadība ir atbildīga par identificētās ilgtspējas informācijas sagatavošanu un atspoguļošanu 2017. gada Sabiedrības Ilgtspējas pārskatā atbilstoši Globālajām ilgtspējas pārskatu sagatavošanas G4 vadlīnijām, izmantojot Pamata (Core) pieeju, kuras ir izdevusi tīkla balstīta bezpeļņas organizācija Global Reporting Initiative ar izveidotu sekretariātu Amsterdamā, Nīderlandē. Sabiedrības Vadība ir atbildīga par tādu uzskaites un iekšējo kontroļu uzturēšanu, kas nodrošina pārskata sastādīšanas procesu.

Ziņojuma priekšmets un kritēriji

Sabiedrības Vadība ir sagatavojusi Ilgtspējas pārskatu atbilstoši Globālajām ilgtspējas pārskatu sagatavošanas vadlīnijām (ziņojuma kritēriji). Ierobežota pārliecība tiek sniegta par sekojošu identificēto ilgtspējas informāciju:

- Uzņēmuma profils – Uzņēmuma pārvalde un struktūra, LDz padome, LDz valde, LDz meitas uzņēmumi un to darbības rezultāti 2017. gadā, Iekšējo procesu kontrole, LDz darbības tiesiskuma nodrošināšana, Darbības rezultāti, Darbinieki, LDz sociālā atbildība;
- Ētika – Piegādes ķēdes, partneri, Atbildība pret ārējām iniciatīvām, Darbība nozares un sabiedriskajās organizācijās, Darbība starptautiskajās organizācijās;
- Ekonomiskā ietekme – Vadības pieeja, Būtiskās norises 2017. gadā, Radītā ekonomiskā vērtība, Es fondu finansējuma izmantošana, Infrastruktūras attīstības ietekme, Netiešā ekonomiskā ietekme, Iepirkumu organizēšana;
- Ietekme uz vidi – Vadības pieeja, Rūpes par vidi, Atkritumu apsaimniekošana, Gaisa un gruntsūdeņu piesārņojuma samazināšana, Trokšņi un vibrācijas, Apkārējās vides sakopšana, Energoefektivitāte, Materiālu izmantošana, Ūdens apgāde;
- Sociālā ietekme – Vadības pieeja, Darbinieki, Darbinieku un vadības attiecības, Iekšējā komunikācija, Darba drošība, Apmācības un izglītības iespējas;
- Produkta atbildības dimensija – Vadības pieeja, Informācijas tehnoloģiju loma, Nelaimes gadījumi uz sliežu, Sabiedrības drošība;
- Sabiedrības dimensija – Vadības pieeja, Kultūrizglītības sabiedrības attīstība, Dāvinājumu un ziedojumu politika, Sūdzību mehānismi, Politiskā atbildība, Zemes izmantošanas tiesības, Vides pieejamība.

Mūsu atbildība attiecas tikai uz informāciju, kas ir iekļauta parakstītajā 2017. gada Ilgtspējas pārskatā.

PricewaterhouseCoopers SIA, Kr. Valdemāra iela 19, Rīga, LV-1010, Latvia, LV40003142793
T: +371 6709 4400, F: +371 6783 0055, www.pwc.lv



СООБЩЕНИЕ ОБ УТВЕРЖДЕНИИ НЕЗАВИСИМОГО РЕВИЗОРА



Revidenta atbildība

Mēs esam atbildīgi par neatkarīgu secinājumu, kuru, pamatojoties uz mūsu pārbaudēm, izsakām par to, vai mūsu uzmanības lokā nav nonākuši tādi apstākļi vai fakti, kas mums liktu uzskatīt, ka identificētā ilgtspējas informācija, kas ir iekļauta 2017. gada Ilgtspējas pārskatā, nebūtu uzrādīta visos būtiskajos aspektos, saskaņā ar ziņojuma kritērijiem.

Pārbaude tika veikta saskaņā ar Starptautisko apliecinājuma uzdevumu standartu Nr.3000, "Apliecinājuma uzdevumi, kas nav vēsturiskās finanšu informācijas revīzija vai pārbaude", kurus ir izdevusi Starptautiskā audita un apliecinājuma uzdevumu standartu padome. Šis standarts nosaka, ka mums jāievēro ētikas normas, jāplāno un jāveic pārbaude tā, lai iegūtu ierobežotu pārliecību par identificēto ilgtspējas informāciju atbilstoši mūsu noslēgtā līguma prasībām.

Šis ziņojums, iekļaujot secinājumu, ir sagatavots tikai un vienīgi Sabiedrības vadībai, lai palīdzētu tai izpildīt ziņošanas pienākumu par Sabiedrības ilgtspējas darbībām un aktivitātēm. Mēs atļaujam šo apliecinājuma ziņojumu iekļaut 2017. gada Ilgtspējas pārskatā.

Tiesību aktu pieļaujamajās robežās mēs neuzņemamies un nepiekrītam uzņemt atbildību par mūsu darbu vai šo ziņojumu pret jebkurām trešajām personām, izņemot Sabiedrības vadību un Sabiedrību. Sabiedrības mājaslapas uzturēšana un tajā atspoguļotās informācijas patiesums ir Sabiedrības vadības atbildība; ierobežotas pārliecības sniedzējam nav pienākums izvērtēt šos apsvērumus un, attiecīgi, pārliecības sniedzējs nenes atbildību par jebkurām atšķirībām starp 2017. gada Ilgtspējas pārskatā iekļauto identificēto ilgtspējas informāciju, par kuru tika sniegts ierobežotas pārliecības ziņojums, un informāciju, kas publicēta mājaslapā.

Veikto procedūru apjoms

Mūsu veikto procedūru apjoms iekļāva attiecīgās identificētās ilgtspējas informācijas pārbaudi izlases veidā. Mēs veicām arī būtisku vadības aplēšu un spriedumu novērtēšanu, sagatavojot identificēto ilgtspējas informāciju. Globālo ilgtspējas pārskatu sagatavošanas vadlīnijas tika pielietotas, lai izvērtētu identificēto ilgtspējas informāciju.

Mēs veicām šādas procedūras:

- Intervējam vadību un vecākos vadītājus, lai izvērtētu globālo ilgtspējas pārskatu sagatavošanas vadlīniju piemērošanu un lai iegūtu izpratni par iekšējo kontroļu vidi saistībā ar ilgtspējas pārskata sagatavošanu;
- Izvērtējam pārskatā iekļautās identificētās informācijas iegūšanas, apkopošanas un uzrādīšanas procesus;
- Pārbaudījam informāciju, kas ir iekļauta 2017. gada Ilgtspējas pārskatā, intervējot attiecīgos Sabiedrības vadības pārstāvjus;
- Izlases veidā veicām pārskatā ietvertās informācijas pārbaudi;
- Pārbaudījam dokumentus, lai apstiprinātu vadības un vecāko vadītāju apgalvojumus, kurus ieguvām veicot intervijas;
- Salīdzinām finanšu informāciju ar VAS Latvijas Dzelzceļš 2017. gada pārskatu;
- Izvērtējam ilgtspējas pārskata vispārējo formātu, ņemot vērā uzrādītās informācijas atbilstību piemērojamajiem kritērijiem.

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



СООБЩЕНИЕ ОБ УТВЕРЖДЕНИИ НЕЗАВИСИМОГО РЕВИЗОРА



Neatkarība un kvalitātes kontrole

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

Savā darbībā mēs piemērojam 1. Starptautisko kvalitātes kontroles standartu un attiecīgi uzturam visaptverošu kvalitātes kontroles sistēmu, iekļaujot tajā dokumentētas politikas un procedūras, kas nodrošina ētikas prasību, profesionālo standartu, kā arī atbilstošu juridisko prasību ievērošanu.

Piemītošie ierobežojumi

Nefinanšu dati vairāk tiek pakļauti piemītošiem ierobežojumiem, nekā finanšu dati, ņemot vērā gan to būtību, gan lietotās metodes šādu datu noteikšanai, aprēķināšanai, izlasei vai aplēsēm.

Kvalitatīva datu atbilstības, būtiskuma un precizitātes interpretācija ir pakļauta subjektīviem pieņēmumiem un spriedumiem.

Mēs neesam veikuši nekādas procedūras saistībā ar iepriekšējos periodos ziņotajiem datiem vai nākotnes plāniem un mērķiem.

Mēs neesam veikuši papildus procedūras ārpus sākotnēji noteiktajam darba apjomam un tādēļ ierobežojam savu ziņojumu attiecībā uz identificēto ilgtspējas informāciju.

Ierobežotas pārlicēbas secinājums

Pamatojoties uz mūsu pārbaudi, mūsu uzmanības lokā nav nonākuši tādi apstākļi vai fakti, kas mums liktu uzskatīt, ka identificētā ilgtspējas informācija nav sagatavota, visos būtiskajos aspektos, atbilstoši ziņojuma kritērijiem.

Izmantošanas ierobežojums

Šo ziņojumu ir sagatavojusi PricewaterhouseCoopers SIA ("PwC") Sabiedrībai atbilstoši 2018. gada 15. janvārī noslēgtajam līgumam starp VAS Latvijas dzelzceļš un PwC.

Šis apliecinājuma ziņojums ir paredzēts tikai un vienīgi Sabiedrības vadībai saistībā ar 2017. gada Ilgtspējas pārskatu. To nevar izmantot nekādiem citiem nolūkiem vai iesniegt jebkādai citai trešajai pusei.

PricewaterhouseCoopers SIA
Zvērinātu revidentu komercsabiedrība
Licence Nr. 5

Ilandra Lējiņa
Valdes locekle

Rīga, Latvija
2018. gada 15. maijā

Terēze Labzova-Ceicāne
Atbildīgā zvērinātā revidente
Sertifikāts Nr. 184





ГОДОВОЙ ОТЧЕТ ГАО “LATVIJAS DZELZCEĻŠ”

ЗА **2017** ГОД



СОДЕРЖАНИЕ

Сообщение руководства	103
Сообщение об ответственности правления	109
Сообщение независимого ревизора	110
Финансовый отчет ГАО “Latvijas dzelzceļš”	113
Отчет объединенных доходов	113
Отчет о финансовом положении	114
Отчет об изменениях состоянии капитала	116
Отчет о денежных потоках	117
Приложение к финансовому отчету	119
Консолидированный сокращенный отчет Латвийской железной дороги за 2017 год	162



СООБЩЕНИЕ РУКОВОДСТВА

о хозяйственной деятельности государственного акционерного общества “Latvijas dzelzceļš” в 2017 году

1. ХАРАКТЕРИСТИКА ГОСУДАРСТВЕННОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА “LATVIJAS DZELZCEĻŠ”

Государственное акционерное общество “Latvijas dzelzceļš” (далее в тексте – Латвийская железная дорога или Общество) является одним из крупнейших предприятий в Латвии, своей хозяйственной деятельностью вносящим значительный вклад в народное хозяйство страны и обеспечивающим использование железнодорожной инфраструктуры для грузовых и пассажирских перевозок. В 2017 году в распределении доходов от платы за использование железнодорожной инфраструктуры по сегментам рынка 64,5% составлял экспорт грузовых перевозок.

Основной вид хозяйственной деятельности Латвийской железной дороги – управление железнодорожной инфраструктурой публичного пользования. Общество управляет, поддерживает и развивает публичную железнодорожную инфраструктуру Латвии. В собственности Латвийской железной дороги, как управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования, в настоящее время находится сеть путей развернутой протяженности 3167 км, включая технологически связанные с ними станционные и подъездные пути, а также другие объекты инфраструктуры.

Общество является управляющим предприятием концерна “Latvijas dzelzceļš” (далее в тексте – Концерн). Концерн состоит из управляющего предприятия и 7 зависимых обществ (в 6 обществах управляющее предприятие имеет прямое решающее, а в одном – косвенное решающее влияние). Все вместе они обеспечивают клиентов разнообразными услугами железнодорожного транспорта.

Латвийская железная дорога оказывает услуги использования железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, услуги обработки грузовых вагонов на станциях, технического обслуживания и осмотра вагонов, распределения и продажи электроэнергии, услуги аренды, информационных технологий, электронной связи, а также услуги принципала. ООО “LDz CARGO” занимается местными и международными грузовыми перевозками, обеспечивает услуги тяги и пользования грузовыми вагонами, а также организует международные

грузовые перевозки. ООО “LDz infrastruktūra” занимается строительством и капитальным ремонтом пути.

ООО “LDz ritošā sastāva serviss” выполняет ремонт локомотивов и вагонов, экипировку и модернизацию локомотивов. ООО “LDz apsardze” оказывает услуги физической и технической охраны обществ Концерна и другим предприятиям, а также частным лицам.

АО “LatRailNet” выполняет существенные функции управляющего железнодорожной инфраструктурой. Это общество утверждает плату за услуги железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, распределяет мощности железнодорожной инфраструктуры, а также принимает решения о назначении поездов конкретного перевозчика. ООО “LDz Loģistika” оказывает услуги экспедирования и логистики грузов, а также занимается привлечением новых грузопотоков и способствует грузовым перевозкам по железной дороге между странами Европы и Азии. Дочернее общество ООО “LDz ritošā sastāva serviss” – ООО “Rīgas Vagonbūves uzņēmums „Baltija”” было основано с целью развития в Латвии вагоностроения.

Главная задача Общества – обеспечивать управление государственной железнодорожной инфраструктурой публичного пользования и надежные, высококачественные и эффективные услуги железнодорожного транспорта и логистики в интересах Концерна, Латвийского государства и народного хозяйства страны.

В управлении Концерном главная задача Латвийской железной дороги – обеспечивать развитие и конкурентоспособность направлений бизнеса Концерна, добиваясь результатов лучших, чем они были бы возможны при деятельности каждого направления бизнеса по отдельности.



Для совершенствования хорошей практики корпоративного управления и развития понимания социальной ответственности как в Обществе, так и во всем Концерне, а также для укрепления жизнеспособного и в то же время инновационного подхода в богатой традициями железнодорожной отрасли Латвийская железная дорога с 2016 года готовит отчет устойчивого развития по установкам

G4 международно признанного стандарта Global Reporting Initiative (GRI).

В 2017 году среднее количество работников составляло 6494 человека. По сравнению с 2016 годом, оно уменьшилось на 314 человек.

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В 2017 году инфраструктура публичного пользования Латвийской железной дороги была использована для перевозки 43 785 тыс.т грузов с выполнением 8 844 тыс. поездо-км и 17 494 тыс.пассажиров с выполнением 6 075 поездо-км (в том числе ООО "Gulbenes – Alūksnes bānītis" – 49 тыс.поездо-км). По сравнению с предыдущим годом, объем грузовых перевозок в тоннах снизился на 8,4%, а объем пассажирских перевозок сохранился на том же уровне. На доходы Латвийской железной дороги существенно повлияла и тонно-километровая работа – 15 016 млн.т-км. По сравнению с предыдущим годом, она уменьшилась на 5,4%.

Нетто-оборот в отчетном году составил 180 163 тыс. евро, что на 12 410 тыс.евро, или 6,4% меньше, чем в 2016 году. Наибольшее снижение нетто-оборота наблюдалось по доходам, связанным с грузовыми перевозками. Главным источником доходов Латвийской железной дороги, как управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования, является плата перевозчиков за пользование железнодорожной инфраструктурой (69,2% от нетто-оборота за 2017 год).

Прибыль до уплаты налогов в 2017 году составляла 768 тыс.евро. 1 января 2018 года вступил в силу новый закон "О подоходном налоге с предприятий", не предусматривающий включение в облагаемую налоговую базу разницу финансов и налогового износа, а также изменения накоплений. Прекращение учета отложенных налоговых обязательств и включение их в расчет прибыли или убытков увеличили прибыль после уплаты налогов на 22 416 тыс.евро. Прибыль после уплаты налогов составила 23 184 тыс.евро.

При оценке финансовых показателей следует учитывать, что полученное из фондов Европейского сообщества и государства софинансирование инвестиционных проектов показывают в статье балансового пассива "Доходы будущих периодов" и списывают соответственно частям списываемых сумм износа объектов, созданных

в текущем году, относящимся к полученной финансовой поддержке и отражаемым в статье "Прочие доходы хозяйственной деятельности" расчета прибыли или убытков. Износ же объектов (в 2017 году – 20 377 тыс. евро) включают в статью "Расходы на производство проданной продукции". Учитывая, что упомянутый выше износ не включался в обоснованные затраты услуг использования инфраструктуры, в 2016 и 2017 годах образовались брутто-убытки. Подобным образом учет осуществляется в соответствии с действовавшими в 2017 году правилами Кабинета министров Nr.775 от 22 декабря 2015 года "О применении закона "О годовых отчетах и консолидированных годовых отчетах".

Общество осмотрительно управляет риском ликвидности, обеспечивая доступность соответствующих кредитных ресурсов для выполнения обязательств в установленные сроки. В 2017 году краткосрочные обязательства Общества превышали его оборотные средства на 61 929 тыс.евро. В краткосрочные обязательства включены доходы будущих периодов в размере 20 388 тыс.евро, связанные с вложением средств проектов ЕС и государственного бюджета в публичную железнодорожную инфраструктуру. Они постепенно списываются в доходы, поэтому низок риск того, что для покрытия этих обязательств потребуются финансовые средства. Общий показатель ликвидности, без включения в краткосрочные обязательства доходов будущих периодов, составляет 0,5. Показатель ликвидности также снижается из-за включения в краткосрочные обязательства накоплений и накопленных обязательств по отпускным. Денежный поток для оперативной деятельности Общества остается положительным. К тому же Обществу доступна кредитная линия АО "Luminor Bank" для покрытия краткосрочных обязательств. Учитывая упомянутые выше обстоятельства, считаем, что предположение о продолжении деятельности применимо при подготовке данного финансового отчета.



Объем собственного капитала Латвийской железной дороги на 31 декабря 2017 года составлял 315 244 тыс. евро. По сравнению с концом предыдущего года, он увеличился на 23 184 тыс. евро. Отношение собственного капитала Общества к общим активам составляет 34,8%.

Общий объем выполненных Обществом капиталовложений в 2017 году достиг 26 273 тыс. евро. К наиболее значимым проектам относятся:

- работы по обновлению пути в размере 19 303 тыс. евро. Капитальный ремонт типа “А” выполнен на 22,5 км пути, типа “Б” – на 24,97 км;
- работы по модернизации информационных технологий в размере 1 317 тыс. евро. По проекту “Оптимизация электронизации оборота инфраструктуры грузовых перевозок” улучшена функциональность учета опасных грузов. Для совершенствования Единого хранилища данных Латвийской железной дороги проведены следующие работы: в Информационной системе показателей железнодорожных грузовых перевозок созданы диспетчерские и руководящие отчеты; в Системе управления документами выполнено обновление программного обеспечения и внедрено Решение по телеграммам, а в новую версию системы внесены также инновационные улучшения для совершенствования функциональности;
- в сфере управления недвижимостью – модернизация отопительных систем в зданиях Латвийской железной дороги. Согласно годовому плану, проводились капитальные ремонты технологических и станционных зданий, смена способа отопления и замена внешних инженерных сетей, подключение к центральной канализации и другие строительные работы. Всего за отчетный период освоено 1 344 тыс. евро.

3. ЦЕЛИ И ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ

В связи с изменениями в регулировании железнодорожной отрасли Евросоюза и непосредственно в Директиве о едином европейском железнодорожном пространстве (2012/34/ES) 25 февраля 2016 года были внесены изменения в закон “О железной дороге”, на основании которых изданы правила Кабинета министров. Они предусматривают изменения в оказании услуг и методологии расчета стоимости услуг. Регула об исполнении Директивы 2015/909 определяет порядок расчета непосредственных затрат при оказании услуг железнодорожного сообщения, меняющий методологию расчета цен на услуги продажи железнодорожных мощностей. Новая методология вступает в силу 1 января 2019 года. В соответствии с законом “О железной дороге” Министерство сообщения подготовило проект Индикативного плана развития железнодорожной инфраструктуры. Проект должен утвердить Кабинет министров. На основании проекта Индикативного плана управляющий железнодорожной инфраструктурой публичного пользования разработает план хозяйственной деятельности, в который будет включена программа инвестиций и финансов, и обеспечит согласованность условий договорного соглашения и плана коммерческой деятельности. Согласно изменениям в законе “О железной дороге”, необходим многолетний договор между управляющим инфраструктурой и Министерством сообщения. Его заключение очень важно

для обеспечения финансового равновесия, так как в договоре будут определены показатели объема и качества инфраструктуры, а также предусмотрены соответствующие финансовые средства на нее.

Эффективность услуг инфраструктуры станет одним из решающих факторов в конкурентной борьбе за грузовые железнодорожные перевозки. Для Латвийской железной дороги в приоритете будут проекты, непосредственно повышающие эффективность и надежность услуг, способствующие приросту грузов и повышающие конкурентоспособность латвийской транспортной отрасли в целом.

Под влиянием геополитических событий, начиная с апреля 2017 года, наблюдается падение грузовых перевозок по Латвийской железной дороге (в 2016 году было перевезено 47 819 тыс. т грузов, а в 2017 году – 43 785 тыс. т, или на 8,4% меньше). Однако, сознавая тенденции дальнейшего развития рынка, Латвийская железная дорога сохраняет стратегическое направление неизменным – развивает группу современных, эффективных и экологических предприятий инфраструктуры и логистики, обеспечивая управление железнодорожной инфраструктурой и логистические услуги в интересах общества и народного хозяйства всей Латвии.



Для повышения объема и эффективности перевозок, поощрения дружественных среде технологий и повышения международной конкурентоспособности Латвийского железнодорожного транзитного коридора Общество планирует постепенную электрификацию главной железнодорожной сети (магистральных путей) переменным током 25 кВ.

Учитывая, что крупный проект (ему доступно финансирование Фонда выравнивания ЕС в размере 346 639 тыс.евро) предполагается реализовать в рамках мероприятия 6.2.1.1 “Электрификация Латвийской железнодорожной сети” специфической цели поддержки приоритетного направления 6.2.1 “Жизнеспособная транспортная система” программы действий “Расцвет и занятость”, рассчитанной на период планирования фондов ЕС и Фонда выравнивания ЕС на 2014-2020 годы, его реализацию необходимо обеспечить до 2023 года. До конца 2023 года планируется электрифицировать участок Даугавпилс – Резекне – Крустпилс – Рига. Объекты электрификации, соответствующие целям мероприятия 6.2.1.1, представляют собой участки железнодорожной сети, наиболее интенсивно используемые для грузовых перевозок, и их электрификация существенно снизит объем эмиссии CO₂, создаваемый в Латвии железнодорожными перевозками.

Ряд существенных проектов планируется

Кроме упомянутого выше, планируется подготовить следующие проекты:

- “Внедрение единой информационной системы планирования и управления движением поездов”, предусматривающей объединение нескольких систем управления, функционирующих в настоящее время по отдельности;
- “Модернизация инфраструктуры обслуживания железнодорожных пассажиров”, в рамках которой предусматривается повышение уровня комфорта железнодорожных пассажиров, доступности и надежности железнодорожного транспорта, а также обеспечение доступности услуг железнодорожных перевозок для лиц с ограниченными двигательными способностями.

Общество намерено повышать производительность труда железнодорожного персонала и его ответственность за выполняемую работу, продолжить организацию необходимого обучения, а также реализацию политики охраны окружающей среды и безопасности движения.

Существенным риском, способным повлиять на итоги деятельности Латвийской железной дороги и Концерна в целом, является изменчивая политическая и экономическая среда на рынках Азиатского региона, а также развитие российских портов, в результате которого грузы могут быть перенаправлены от латвийских портов.

также реализовать в рамках мероприятия 6.2.1.2 “Модернизация и строительство железнодорожной инфраструктуры” специфической цели поддержки 6.2.1 “Обеспечение конкурентоспособной и дружественной среде железнодорожной сети TEN-T с повышением ее безопасности, качества и мощности” приоритетного направления “Жизнеспособная транспортная система” программы действий “Расцвет и занятость”, рассчитанной на период планирования фондов ЕС и Фонда выравнивания ЕС на 2014-2020 годы (доступный объем финансирования Фонда выравнивания составляет 107 288 тыс.евро).

Перестройка и обновление важнейших железнодорожных узлов обеспечат повышение перерабатывающей способности участков железной дороги, будут способствовать своевременному и равномерному грузопотоку, одновременно улучшая проблематичные участки железнодорожной инфраструктуры и повышением безопасности стабилизируя их работу. В настоящее время в стадии реализации находятся следующие проекты: “Модернизация участка Саркандаугава – Мангали – Зиельблазма Рижского железнодорожного узла” (общие расходы 25 млн.евро, из них 85% – Фонд выравнивания ЕС), “Развитие сортировочного парка станции Даугавпилс” (общие расходы 36,6 млн.евро, из них 85% – Фонд выравнивания ЕС) и “Развитие парка приема станции Даугавпилс и его подъездных путей” (общие расходы 43,5 млн.евро, из них 85% – Фонд выравнивания ЕС).

Для снижения риска, связанного с зависимостью от транзитных грузовых перевозок в направлении Восток – Запад, Латвийская железная дорога намечает укреплять сотрудничество с партнерами из соседних стран, а также развивать альтернативные направления работы, в том числе комбинированные перевозки и направление Север – Юг. Латвийская железная дорога продолжит участвовать в инициативах транспортной отрасли, в качестве приоритета выдвигая создание долгосрочной модели финансирования железнодорожной инфраструктуры.



Основные риски, с которыми может столкнуться Концерн в следующий период своей деятельности, связаны с

уменьшением объема перевезенных грузов, а также с колебанием цен на нефть, металлы и электроэнергию.

4. ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЕ РАБОТЫ И РАЗВИТИЕ

Латвийская железная дорога продолжает формировать и поддерживать образ и значение предприятия, занимающего активную позицию по актуальным вопросам развития транспортной системы и народного хозяйства.

Правление Латвийской железной дороги во имя сохранения и долгосрочного повышения конкурентоспособности Общества в столь значимом транзитном коридоре, как Восток – Запад, использует и внедряет в работу Общества научные и инженерно-технические достижения, в том числе новые производственные технологии, электронное оборудование и программы, системы информирования и связи, а также оптимизирует организационную структуру Общества.

Дополнительно, для существенного снижения источников эмиссии парниковых газов в Латвии и поддержки при переходе на альтернативные источники энергии, а также для создания предпосылок к развитию новых рынков и услуг, Концерн в сотрудничестве с партнерами из Чехии и Канады приступил к разработке модели водородного маневрового локомотива. 7 февраля 2017 года в Исполнительное агентство инноваций и коммуникационных сетей Еврокомиссии (далее – INEA) была подана заявка на получение инструмента соединения с европейской инфраструктурой по проекту “Applying hydrogen in multi-modal Advanced Zero Emission transport (AMAZE)”. Однако, несмотря на его высокую оценку со стороны экспертов, из-за очень острой конкуренции в конкурсе (из 349 заявленных проектов были утверждены всего 152) проект из-за нехватки денег, к сожалению, не получил поддержки. Несмотря на это, Концерн продолжает активную исследовательскую работу по развитию проекта и ищет альтернативные источники

публичного финансирования для его реализации.

28 февраля 2017 года удачно завершился второй этап сертификационного аудита системы энергоуправления Латвийской железной дороги. Она получила сертификат на соответствие требованиям стандарта LVS EN ISO 50001:2012 и выполнила обязанности, установленные для крупных предприятий законом “Об энергоэффективности”.

В сотрудничестве с Рижским Техническим университетом начат исследовательский проект, в рамках которого будут подготовлены рекомендации по ремонту трещин, отслоений и других дефектов железобетонных шпал и выбору материалов для ремонта. В ходе проекта будет проведен анализ дефектов железобетонных шпал, изготовлены и протестированы железобетонные прототипы.

Специалисты управления среды Латвийской железной дороги активно участвуют в рабочих группах Министерства охраны среды и регионального развития и Рижской думы, где идет поиск решений по уменьшению создаваемых транспортом шумов и улучшению ситуации с акустическими шумами в городской среде и за пределами города.

Продолжается работа по поддержанию сети наблюдения за грунтом и грунтовыми водами и анализом его результатов по Елгаве, Даугавпилсу, Резекне, Крустпилсу и Риге. Это позволяет своевременно определять уровень загрязнения грунта и грунтовых вод, а в случае необходимости проводить их очистку.

5. ФИЛИАЛЫ И ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ЗА РУБЕЖОМ

В 2012 году было создано представительство Общества в российской столице Москве. Оно способствует продажам и маркетинговой активности в сфере перевозок.

Зарубежных филиалов Общество не имеет.

24 января 2017 года было открыто представительство Латвийской железной дороги в столице Белоруссии Минске.



6. СОБЫТИЯ ПОСЛЕ ДАТЫ СОСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТА ЗА 2017 ГОД

Во исполнение решения Государственной железнодорожной администрации №1.5-6/1 от 18 августа 2017 года об обеспечении маневровой работы в Вентпилском железнодорожном узле, а также рекомендации директора Государственной железнодорожной администрации к 29 декабря 2017 года снять с ответственности ООО "LDz Cargo" исполнение функций маневровых диспетчеров на железнодорожных узлах, начиная с 1 января 2018 года, организация маневров на припортовых станциях: Вентспилс, Лиепая, Мангали и Рига-Краста, – осуществляется силами Латвийской железной дороги.

17 октября 2017 года решением Президентского совета №г.РР-29/322 "Об изменениях в организационной структуре ГАО "Latvijas dzelzceļš" было решено приступить к исполнению функций организации маневровой работы. Для выполнения новых функций была проведена оценка изменений технологических процессов на станциях и возможного влияния перераспределения ответственности за технологические процессы на безопасность перемещения по станциям, если в процессах появятся несколько участников.

Расширяя функции местного обслуживания за счет маневровой работы на железнодорожных узлах,

Латвийской железной дороге требовались дополнительно 108 работников (маневровые диспетчеры, составители поездов и др.) и маневровые ресурсы для подготовки, подачи, уборки, погрузки или выгрузки вагонов, а также для формирования поездов из выгруженных или погруженных вагонов.

Таким образом, обеспечив выполнение маневровой работы на железнодорожных узлах, Латвийская железная дорога расширила ресурсы для введения новых функций и очертила круг получателей услуг. Услуги будут оказываться получателям, нуждающимся в обработке вагонов. При этом на равных принципах будет обеспечиваться доступ к местам обслуживания как перевозчикам и исполнителям технологических функций, так и отправителям или получателям груза.

В продолжение работы над повышением экономической эффективности было принято решение о том, что с 1 января 2018 года Дистанция пути, как структурное подразделение Латвийской железной дороги, собственными силами будет выполнять работы по капитальному ремонту пути, ранее выполнявшиеся ООО "LDz infrastruktūra", в результате чего снизятся расходы на проведение работ в концерне "Latvijas dzelzceļš".

7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ О РАСХОДОВАНИИ ПРИБЫЛИ ОБЩЕСТВА

На основании пункта 2 части первой статьи 94, части первой статьи 56 и первой-второй частей статьи 28 закона "Об управлении долями капитала публичных персон и капитальными обществами", а также пункта 5 правил Кабинета министров №806 от 22 декабря 2015 года "О порядке, в котором государственные капитальные общества и публично-частные капитальные общества, в которых государство является участником (акционером), прогнозируют и определяют выплачиваемую на дивиденды долю прибыли и вносят в государственный бюджет платежи за использование государственного

капитала", во имя сохранения конкурентоспособности государственного акционерного общества "Latvijas dzelzceļš", его долгосрочного развития и реализации инвестиционных проектов, руководство Общества предложило установить долю прибыли, выплачиваемой на дивиденды, со ставкой 0%, включив ее в среднесрочную стратегию деятельности Общества в соответствии с распоряжением Кабинета министров о разрешении установить различную прогнозируемую часть прибыли, выплачиваемой на дивиденды, в среднесрочной стратегии ГАО "Latvijas dzelzceļš".

Рига, 3 апреля 2018 года

Председатель правления

Член правления

Член правления

Член правления

Э.Берзиньш

А.Стракшас

Э.Шмукстс

А.Стурманис



СООБЩЕНИЕ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРАВЛЕНИЯ

Правление Общества (далее в тексте – Руководство) несет ответственность за подготовку финансового отчета Общества.

Финансовый отчет ГАО “Latvijas dzelzceļš” со стр.113 до стр.161, подготовленный на основании бухгалтерских записей и оправдательных документов, дает истинное представление о финансовом состоянии Общества на 31 декабря 2017 года, результатах его деятельности в 2017 году и денежных потоках.

Упомянутый ранее финансовый отчет подготовлен согласно утвержденным Международным стандартам финансовых отчетов (SFPS), на основании принципа

продолжения предпринимательской деятельности. В ходе подготовки финансового отчета Общества принимаемые Руководством решения и сделанные им оценки были осторожными и обоснованными.

Руководство Общества несет ответственность за обеспечение соответствующей системы учета, сохранение активов Общества, а также за выявление и устранение мошенничества и других причиненных Обществу нарушений. Руководство отвечает за выполнение требований законодательства Латвийской Республики.

Рига, 3 апреля 2018 года

Председатель правления

Член правления

Член правления

Член правления

Э.Берзиньш

А.Стракшас

Э.Шмукстс

А.Стурманис



УТВЕРЖДЕНИИ НЕЗАВИСИМОГО РЕВИЗОРА

**NEATKARĪGA REVIDENTA ZINOJUMS****VAS "Latvijas Dzelzceļš" akcionāram****Mūsu atzinums**

Mūsaprāt, pievienotajā gada pārskatā ietvertais finanšu pārskats, kas atspoguļots no 113. līdz 161. lappusei, sniedz patiesu un skaidru priekšstatu par VAS "Latvijas Dzelzceļš" (Sabiedrība) finanšu stāvokli 2017. gada 31. decembrī un par tās darbības finanšu rezultātiem un naudas plūsmu gadā, kas noslēdzās 2017. gada 31. decembrī, saskaņā ar Eiropas Savienībā apstiprinātajiem Starptautiskajiem finanšu pārskatu standartiem.

Ko mēs esam revidējuši

Finanšu pārskats ietver:

- pārskatu par finanšu stāvokli 2017. gada 31. decembrī,
- apvienoto ienākumu pārskatu par gadu, kas noslēdzās 2017. gada 31. decembrī,
- pašu kapitāla izmaiņu pārskatu par gadu, kas noslēdzās 2017. gada 31. decembrī,
- naudas plūsmu pārskatu par gadu, kas noslēdzās 2017. gada 31. decembrī, kā arī
- finanšu pārskata pielikumu, kas ietver nozīmīgu grāmatvedības uzskaites principu kopsavilkumu.

Atzinuma pamatojums

Mēs veicām revīziju saskaņā ar Latvijas Republikā atzītajiem Starptautiskajiem revīzijas standartiem (SRS). Mūsu pienākumi, kas noteikti šajos standartos, ir turpmāk aprakstīti mūsu ziņojuma sadaļā *Revidenta atbildība par finanšu pārskata revīziju*.

Mēs uzskatām, ka mūsu iegūtie revīzijas pierādījumi dod pietiekošu un atbilstošu pamatojumu mūsu atzinumam.

Neatkarība

Mēs esam neatkarīgi no Sabiedrības saskaņā ar Starptautiskās Grāmatvežu ētikas standartu padomes izstrādātā Profesionālu grāmatvežu ētikas kodeksa (SGĒSP kodekss) prasībām un revidentu ētikas un neatkarības prasībām, kas ir spēkā attiecībā uz mūsu veikto finanšu pārskata revīziju Latvijas Republikā. Mēs esam ievērojuši šajās prasībās un SGĒSP kodeksā noteiktos pārējos ētikas principus.

Ziņošana par citu informāciju, tai skaitā Vadības ziņojumu

Vadība ir atbildīga par citu informāciju. Cita informācija ietver

- Vadības ziņojumu, kas sniegts pievienotajā gada pārskatā no 103. līdz 108. lappusei,
- Paziņojumu par Valdes atbildību, kas sniegts pievienotā gada pārskata 109. lappusē,

bet tā neietver finanšu pārskatu un mūsu revidenta ziņojumu par to.

УТВЕРЖДЕНИИ НЕЗАВИСИМОГО РЕВИЗОРА



Mūsu atzinums par finanšu pārskatu neattiecas uz gada pārskatā ietverto citu informāciju, tai skaitā Vadības ziņojumu.

Saistībā ar finanšu pārskata revīziju mūsu pienākums ir iepazīties ar augstāk norādīto citu informāciju un, to darot, izvērtēt, vai šī cita informācija būtiski neatšķiras no finanšu pārskata informācijas vai no mūsu zināšanām, kuras mēs ieguvām revīzijas gaitā, un vai tā nesatur cita veida būtiskas neatbilstības.

Attiecībā uz Vadības ziņojumu mēs arī veicām procedūras atbilstoši Revīzijas pakalpojumu likuma prasībām. Šīs procedūras ietver izvērtējumu par to, vai Vadības ziņojums ir sagatavots saskaņā ar Gada pārskatu un konsolidēto gada pārskatu likuma prasībām.

Pamatojoties uz mūsu revīzijas ietvaros veiktajām procedūrām, mūsaprāt, visos būtiskajos aspektos:

- Vadības ziņojumā sniegtā informācija par pārskata gadu, par kuru ir sagatavots finanšu pārskats, atbilst finanšu pārskatam, un
- Vadības ziņojums ir sagatavots saskaņā ar Gada pārskatu un konsolidēto gada pārskatu likuma prasībām.

Papildus tam, ņemot vērā revīzijas laikā gūtās ziņas un izpratni par Sabiedrību un tās darbības vidi, mums ir pienākums ziņot, ja mēs esam konstatējuši būtiskas neatbilstības Vadības ziņojumā un citā informācijā. Mūsu uzmanības lokā nav nonācis nekas, par ko šai sakarā būtu jāziņo.

Vadības un personu, kurām uzticēta Sabiedrības pārvaldība, atbildība par finanšu pārskatu

Vadība ir atbildīga par šī finanšu pārskata, kas sniedz patiesu un skaidru priekšstatu saskaņā ar Eiropas Savienībā apstiprinātajiem Starptautiskajiem finanšu pārskatu standartiem, sagatavošanu un par tādu iekšējo kontroli, kādu vadība uzskata par nepieciešamu, lai nodrošinātu finanšu pārskata, kas nesatur ne krāpšanas, ne kļūdu izraisītas būtiskas neatbilstības, sagatavošanu.

Sagatavojot finanšu pārskatu, vadības pienākums ir izvērtēt Sabiedrības spēju turpināt darbību, pēc nepieciešamības atbilstoši skaidrot apstākļus saistībā ar Sabiedrības spēju turpināt darbību un piemērot darbības turpināšanas principu, ja vien vadība neplāno likvidēt Sabiedrību vai pārtraukt tās darbību, vai arī tai nav citas reālas alternatīvas Sabiedrības likvidēšanai vai darbības pārtraukšanai. Personas, kurām uzticēta Sabiedrības pārvaldība, ir atbildīgas par Sabiedrības finanšu pārskata sagatavošanas pārraudzību.

Revidenta atbildība par finanšu pārskata revīziju

Mūsu mērķis ir iegūt pietiekamu pārliecību par to, ka finanšu pārskats kopumā nesatur kļūdu vai krāpšanas izraisītas būtiskas neatbilstības, un izsniegt revidentu ziņojumu, kurā izteikts atzinums. Pietiekama pārliecība ir augsta līmeņa pārliecība, bet tā negarantē, ka, revīzijā, kas veikta saskaņā ar SRS, vienmēr tiks atklāta būtiska neatbilstība, ja tāda pastāv. Neatbilstības var rasties krāpšanas vai kļūdu rezultātā, un tās ir uzskatāmas par būtiskām, ja var pamatoti paredzēt, ka tās katra atsevišķi vai visas kopā varētu ietekmēt saimnieciskos lēmumus, ko lietotāji pieņem, balstoties uz šo finanšu pārskatu.

Veicot revīziju saskaņā ar SRS, visa revīzijas procesa gaitā mēs izdarām profesionālus spriedumus un ievērojam profesionālo skepsi. Mēs arī:

- Identificējam un izvērtējam riskus, ka finanšu pārskatā varētu būt krāpšanas vai kļūdu dēļ radušās būtiskas neatbilstības, izstrādājam un veicam revīzijas procedūras šo risku mazināšanai, kā arī iegūstam revīzijas pierādījumus, kas sniedz pietiekamu un atbilstošu pamatojumu mūsu atzinumam.



УТВЕРЖДЕНИИ НЕЗАВИСИМОГО РЕВИЗОРА



Risks, ka netiks atklātas krāpšanas rezultātā radušās būtiskas neatbilstības, ir augstāks, nekā kļūdu izraisītām būtiskām neatbilstībām, jo krāpšana var ietvert slepenas norunas, dokumentu viltošanu, ar nodomu neuzrādītu informāciju, nepatiesi uzrādītu informāciju vai iekšējās kontroles pārkāpumus.

- Iegūstam izpratni par iekšējo kontroli, kas ir būtiska revīzijas veikšanai, lai izstrādātu konkrētajiem apstākļiem atbilstošas revīzijas procedūras, bet nevis, lai sniegtu atzinumu par Sabiedrības iekšējās kontroles efektivitāti.

- Izvērtējam pielietoto grāmatvedības uzskaites politiku atbilstību un grāmatvedības aplēšu un attiecīgās vadības uzrādītās informācijas pamatotību.

- Izdarām secinājumu par vadības piemērotā darbības turpināšanas principa atbilstību, un, pamatojoties uz iegūtajiem revīzijas pierādījumiem, par to, vai pastāv būtiska nenoteiktība attiecībā uz notikumiem vai apstākļiem, kas var radīt nozīmīgas šaubas par Sabiedrības spēju turpināt darbību. Ja mēs secinām, ka būtiska nenoteiktība pastāv, revidenta ziņojumā tiek vērsta uzmanība uz finanšu pārskatā sniegto informāciju par šiem apstākļiem, vai ja šāda informācija nav sniegta, mēs sniedzam modificētu atzinumu. Mūsu secinājumi ir pamatoti ar revīzijas pierādījumiem, kas iegūti līdz revidenta ziņojuma datumam. Tomēr nākotnes notikumu vai apstākļu ietekmē Sabiedrība savu darbību var pārtraukt.

- Izvērtējam vispārēju finanšu pārskata izklāstu, struktūru un saturu, ieskaitot pielikumā atklāto informāciju, un to, vai finanšu pārskats patiesi atspoguļo pārskata pamatā esošos darījumus un notikumus.

Mēs ziņojam personām, kurām uzticēta Sabiedrības pārvaldība, tostarp par plānoto revīzijas apjomu un laiku un par svarīgiem revīzijas novērojumiem, ieskaitot būtiskus iekšējās kontroles trūkumus, kurus mēs identificējam revīzijas laikā.

PricewaterhouseCoopers SLA
Zvērinātu revidentu komercsabiedrība
Licence Nr. 5

Ilandra Lejiņa
Valdes locekle

Terēze Labzova-Ceicāne
Atbildīgā zvērinātā revidente
Sertifikāts Nr. 184

Rīga, Latvija
2018. gada 3. aprīlī

ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ ОТЧЕТ ОБЪЕДИНЕННЫХ ДОХОДОВ

за 2017 год

(EUR)

	ПРИЛОЖЕНИЕ	2017	2016
Доходы	4	180 161 702	192 572 239
Себестоимость производства проданной продукции	5	(191 174 607)	(198 593 999)
Брутто-убытки		(11 012 905)	(6 021 760)
Административные расходы	6	(15 136 835)	(14 746 007)
Прочие доходы хозяйственной деятельности	7	30 051 607	27 785 002
Прочие расходы хозяйственной деятельности	8	(4 058 146)	(3 122 662)
Доходы от участия:		2 517 608	4 306 590
в капитале дочерних обществ	9	2 207 058	4 057 000
в капитале других обществ	10	310 550	249 590
Финансовые доходы	11	578 638	277 196
Финансовые расходы	11	(2 171 373)	(2 187 457)
Прибыль до уплаты подоходного налога с предприятий		768 594	6 290 902
Подоходный налог с предприятий	12	22 415 773	(5 409 904)
Прибыль отчетного года		23 184 367	880 998
Прибыль отчетного года и объединенные доходы, относящиеся к акционерам		23 184 367	880 998

Приложения со стр.119 до стр.161 являются неотъемлемой составной частью настоящего финансового отчета.
Рига, 3 апреля 2018 года

Председатель правления

Э.Берзиньш

Член правления

А.Стракшас

Член правления

Э.Шмукстс

Член правления

А.Стурманис

Годовой отчет подготовила финансовая дирекция ГАО "Latvijas dzelzceļš":
заместитель финансового директора, руководитель финансового отдела

С.Гасюна



ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ СОСТОЯНИИ

на 31 декабря 2017 года

(EUR)

Актив	Приложение	31.12.2017.	31.12.2016.
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ			
Основные средства	13	689 561 879	714 782 578
Нематериальные вложения	14	1 282 412	1 488 572
Авансовые платежи за основные средства		745 231	749 520
Участие в капитале дочерних обществ	15	126 339 736	126 339 736
Займы родственным предприятиям	16	44 510 858	29 158 575
Прочие ценные бумаги и вложения	17	494 227	494 227
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ ИТОГО		862 934 343	873 013 208
ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА			
Накопления	18	6 699 158	9 763 744
Долги покупателей, заказчиков и другие дебиторы	19	6 282 560	9 836 683
Долги дочерних обществ	37	9 545 760	14 081 642
Деньги и денежные эквиваленты	20	19 701 435	7 103 593
ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА ИТОГО		42 228 913	40 785 662
АКТИВЫ ИТОГО		905 163 256	913 798 870

(продолжение на следующей странице)



ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ СОСТОЯНИИ

на 31 декабря 2017 года (продолжение)

(EUR)

Пассив	Приложение	31.12.2017.	31.12.2016.
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ			
Капитал в акциях или долях (основной капитал)	21	256 720 375	256 720 375
Резервы	22	11 725 503	10 844 505
Нераспределенная прибыль предыдущих лет		23 613 416	23 613 416
Прибыль или убытки отчетного года		23 184 367	880 998
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ ИТОГО		315 243 661	292 059 294
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Отложенные налоговые обязательства	12	-	22 415 773
Накопления	23	177 426	178 176
Займы у кредитных учреждений	24	175 139 053	173 752 632
Другие займы	25	2 320 571	2 437 574
Долги поставщикам и подрядчикам работ		486 263	486 263
Доходы будущих периодов	26	307 638 803	329 670 887
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО		485 762 116	528 941 305
КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы у кредитных учреждений	24	33 109 177	31 187 797
Другие займы	25	117 004	117 004
Накопления	23	6 921 703	13 844 292
Долги поставщикам, подрядчикам работ и прочие кредиторы		29 833 978	16 744 921
Долги родственным обществам	37	4 393 161	2 967 099
Налоги и обязательные взносы государственного социального страхования	27	9 394 029	8 728 973
Доходы будущих периодов	26	20 388 427	19 208 185
КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО		104 157 479	92 798 271
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО		589 919 595	621 739 576
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО		905 163 256	913 798 870

Приложения со стр.119 до стр.161 являются неотъемлемой составной частью настоящего финансового отчета.

Рига, 3 апреля 2018 года

Председатель правления

Э.Берзиньш

Член правления

А.Стракшас

Член правления

Э.Шмукстс

Член правления

А.Стурманис

Годовой отчет подготовила финансовая дирекция ГАО "Latvijas dzelzceļš":
заместитель финансового директора, руководитель финансового отдела

С.Гасюна



ОТЧЕТ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В СОБСТВЕННОМ КАПИТАЛЕ

(EUR)

	Основной капитал	Резервы	Нераспределенная прибыль предыдущих лет	Прибыль или убытки отчетного года	Собственный капитал итого
За 2016 год					
На 01.01.2016	256 720 375	8 777 315	27 006 699	(1 326 093)	291 178 296
Убытки 2015 года перенесены в нераспределенную прибыль предыдущих лет	-	-	(1 326 093)	1 326 093	-
Прибыль предыдущих лет зачислена в резервы		2 067 190	(2 067 190)	-	-
Прибыль отчетного года	-	-	-	880 998	880 998
На 31.12.2016	256 720 375	10 844 505	23 613 416	880 998	292 059 294
За 2017 год					
На 31.12.2016	256 720 375	10 844 505	23 613 416	880 998	292 059 294
Прибыль 2016 года перенесена в нераспределенную прибыль предыдущих лет	-	-	880 998	(880 998)	-
Прибыль зачислена в резервы	-	880 998	(880 998)	-	-
Прибыль отчетного года	-	-	-	23 184 367	23 184 367
На 31.12.2017	256 720 375	11 725 503	23 613 416	23 184 367	315 243 661

Приложения со стр.119 до стр.161 являются неотъемлемой составной частью настоящего финансового отчета.

Рига, 3 апреля 2018 года

Председатель правления

Э.Берзиньш

Член правления

А.Стракшас

Член правления

Э.Шмукстс

Член правления

А.Стурманис

Годовой отчет подготовила финансовая дирекция ГАО "Latvijas dzelzceļš":
заместитель финансового директора, руководитель финансового отдела

С.Гасюна



ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ

за 2017 год (по непрямому методу)

(EUR)

ПРИЛОЖЕНИЕ	2017	2016
Денежный поток по основной деятельности		
Прибыль до уплаты подоходного налога с предприятий	768 594	6 290 902
Коррекции:		
Износ основных средств и другие коррекции снижения стоимости	29 575 257	32 793 986
Амортизация нематериальных вложений и другие коррекции снижения стоимости	14	562 451
Формирование накоплений	23	(6 923 339)
Прибыль или убытки от колебаний курсов иностранных валют	7, 8	(321 866)
Доходы от участия в основном капитале родственных обществ и других обществ	9, 10	(2 517 608)
Прочие доходы по процентам и тому подобные доходы	11	(578 638)
Процентные платежи и тому подобные расходы	11	2 171 373
Прибыль до коррекций влияния изменений оборотных средств и остатков краткосрочных кредиторов	22 736 224	29 531 189
Снижение/(прирост) расходов будущих периодов и остатков дебиторских задолженностей	4 681 460	(4 156 630)
Снижение остатков накоплений	2 508 271	244 832
Прирост/(снижение) остатков уплачиваемых задолженностей поставщикам, подрядчикам работ и прочим кредиторам	13 052 363	(5 628 190)
Денежный поток по основной деятельности брутто	42 978 318	19 991 201
Расходы на процентные платежи	(2 176 118)	(2 244 867)
<i>Денежный поток по основной деятельности нетто</i>	40 802 200	17 746 334
Денежный поток по инвестиционной деятельности		
Вложения в основной капитал родственных обществ, приобретение акций или долей дочерних обществ или других обществ	-	(638 000)
Приобретение основных средств и нематериальных вложений	(23 490 712)	(30 240 453)
Доходы от продажи основных средств и нематериальных вложений	72 210	42 882
Полученные субсидии, дотации, дары или пожертвования	-	32 794 112
Выданные займы	(18 100 000)	(34 832 656)
Доходы от возвращения займов	5 124 286	-
Полученные проценты	546 833	240 123
Полученные дивиденды	3 582 896	3 397 602
Денежный поток по инвестиционной деятельности нетто	(32 264 487)	(29 236 390)

(продолжение на следующей странице)

ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ за 2017 год (продолжение)

(EUR)

ПРИЛОЖЕНИЕ	2017	2016
Денежный поток по деятельности финансирования		
Полученные займы	34 657 780	43 377 183
Полученные субсидии, дотации, дары или пожертвования	590 003	-
Расходы на возвращение займов	(31 187 796)	(24 833 690)
<i>Денежный поток по деятельности финансирования нетто</i>	4 059 987	18 543 493
Результат колебаний курсов валют	142	1 499
Прирост денег и их эквивалентов в отчетном году	12 597 842	7 054 936
Остаток денег и их эквивалентов на начало отчетного года	7 103 593	48 657
Остаток денег и их эквивалентов на конец отчетного года	20	7 103 593

Приложения со стр.119 до стр.161 являются неотъемлемой составной частью настоящего финансового отчета.
Рига, 3 апреля 2018 года

Председатель правления

Э.Берзиньш

Член правления

А.Стракшас

Член правления

Э.Шмукстс

Член правления

А.Стурманис

Годовой отчет подготовила финансовая дирекция ГАО "Latvijas dzelzceļš":
заместитель финансового директора, руководитель финансового отдела

С.Гасюна



ПРИЛОЖЕНИЕ К ФИНАНСОВОМУ ОТЧЕТУ

1. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОБЩЕСТВЕ

Название Общества	LATVIJAS DZELZCEĻŠ
Юридический статус Общества	Государственное акционерное общество
Адрес	Ул.Гоголя, 3, Рига, LV-1050
Единый регистрационный номер	40003032065
Дата регистрации в Регистре предприятий	01.10.1991.
Дата регистрации в Коммерческом регистре	10.09.2004.
Место регистрации	Рига
Дата выдачи регистрационного удостоверения коммерсанта	10.09.2004.
Вид основной деятельности (2-й ред.NACE)	42.12. Строительство железных дорог и метро 52.21. Вспомогательная деятельность сухопутного транспорта
Акционер	Латвийская Республика (100%)
Держатель долей капитала	Министерство сообщения Латвийской Республики Ул.Гоголя, 3, Рига, LV-1743
Надзорный орган	Совет Общества
Совет	Янис ЛАНГЕ, председатель совета с 02.02.2018 Ансис ЗЕЛТИНЬШ, председатель совета с 22.07.2016 до 27.08.2017 Айгар ЛАЙЗАНС, член совета с 22.07.2016 до 28.08.2017, председатель совета с 29.08.2017 до 01.02.2018, член совета с 02.02.2018 Роджер Янис ГРИГУЛИС, член совета с 22.07.2016 до 05.11.2017 Андрис МАЛДУПС, член совета с 06.11.2017 до 01.02.2018, член совета с 02.02.2018



Правление

Эдвин БЕРЗИНЬШ – председатель правления с 25.02.2016

Айвар СТРАКШАС – член правления (на новый срок полномочий назначен 28.08.2017)

Эрик ШМУКСТС – член правления (на новый срок полномочий назначен 02.12.2017)

Айнис СТУРМАНИС – член правления с 18.07.2016

**Название и адрес ревизора,
ответственный присяжный ревизор**

ООО "PricewaterhouseCoopers"
Единый рег.№г. 40003142793
Лицензия коммерческого общества LZRA №г.5
Ул.Кр.Валдемара, 21-21
Рига, LV-1010
Латвия
Ответственный присяжный ревизор Тереза Лабзова-Цейцане
Сертификат №г.184

Отчетный год

1 января 2017 года – 31 декабря 2017 года



2. ПРИНЦИПЫ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА И ОЦЕНКИ

Финансовый отчет отражает финансовое состояние Латвийской железной дороги, как отдельного предприятия. Финансовое состояние концерна (государственного акционерного общества "Latvijas dzelzceļš" и его дочерних обществ) отражается в консолидированном годовом финансовом отчете.

Финансовый отчет охватывает период с 1 января по 31 декабря 2017 года. Данный отчет утвержден к публикации правлением Общества 3 апреля 2018 года. Финансовый отчет утвержден собранием акционеров, созданным правлением Латвийской железной дороги после получения заключения ревизора и сообщения совета.

2.1. Принципы бухгалтерского учета и оценки

Данный финансовый отчет подготовлен согласно утвержденным ЕС Международным стандартам финансовых отчетов (SFPS). Учитывая утвержденную ЕС процедуру, в настоящем приложении отражены также стандарты и интерпретации, не утвержденные для применения в ЕС, поскольку в случае своего утверждения эти стандарты и интерпретации могут влиять на финансовые отчеты Общества в будущих периодах.

Финансовый отчет подготовлен на основании метода учета начальных затрат.

Финансовый отчет подготовлен на основании принципа продолжения предпринимательской деятельности.

В результате деятельности Общества в 2017 году была получена прибыль, до уплаты налогов равная 23 184 тыс.евро. На 31 декабря 2017 года краткосрочные обязательства Общества превышали его оборотные средства на 61 929 тыс.евро. В краткосрочные обязательства были включены доходы будущих периодов в размере 20 388 тыс.евро, связанные с вложением в публичную железнодорожную инфраструктуру средств проектов ЕС и государственного бюджета, поэтому финансовые средства на покрытие этих обязательств в отчетном году не предусматривались. Показатель общей ликвидности составляет 0,4, а при исключении из краткосрочных обязательств доходов будущих

периодов – 0,5. В свою очередь, при исключении из них и краткосрочных накоплений, не связанных с денежным потоком, показатель ликвидности равен 0,6. Денежные потоки оперативной деятельности Общества положительны. При этом для покрытия краткосрочных обязательств Обществу доступна кредитная линия АО Luminor Bank. Учитывая упомянутые выше обстоятельства, считаем, что в 2017 году Общество, несмотря на снижение объемов перевозок, сумело обеспечить финансовое равновесие.

При подготовке финансового отчета согласно SFPS Руководство опиралось на определенные расчеты и допущения, влияющие на остатки по отдельным отражаемым в отчетах позициям, а также на размер возможных обязательств. Будущие события могут повлиять на допущения, положенные в основу соответствующих расчетов. Любое влияние изменений в расчетах отражается в финансовых отчетах на момент его выявления. Хотя настоящие расчеты были подготовлены, опираясь на всеобъемлющую информацию о текущих событиях и действиях, имеющуюся в распоряжении Руководства, фактические результаты могут отличаться от них. Существенные допущения и рассуждения описаны в Приложении 3.

Настоящие новые измененные SFPS и интерпретации вступили в силу в 2017 году. На деятельность Общества и следующие финансовые отчеты не повлияли:

- изменения 12.SGS "Подходные налоги" – отнесение отложенного налога на нерезализованные убытки (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2017 года или позднее);
- изменения 7.SGS "Отчет о денежных потоках" – об инициативе предоставления открываемой информации (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2017 года или позднее).



Ряд новых стандартов и интерпретаций были опубликованы и вступили в силу для финансовых периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее, либо не были утверждены для применения в ЕС, но распространяются на деятельность Общества и следующие финансовые отчеты:

- изменения 9.SFPS “Финансовые инструменты” (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее). Основные черты нового стандарта:
 - Финансовые активы классифицируются по трем оценочным категориям: оцениваемые в дальнейшем по амортизированной стоимости приобретения; оцениваемые в дальнейшем по подлинной стоимости с переоценкой в прочих доходах (PVPI) и оцениваемые в дальнейшем по подлинной стоимости с переоценкой в расчете прибыли или убытков (PVPZA). Большинство требований 39.SGS относительно классификации и оценки финансовых обязательств остались неизменными и в 9.SFPS. Руководство Общества, оценив внедрение 9.SFPS, пришло к выводу, что классификация и оценка финансовых активов и обязательств Общества не будет изменена.
 - 9.SFPS вводит новую модель оценки снижения стоимости – модель ожидаемых кредитных потерь (SKZ, expected credit loss). Модель характеризуется трехступенчатым подходом, базирующимся на изменениях кредитного качества финансового актива, по сравнению с изначальным. На практике новые требования означают, что в момент изначальной оценки финансового актива Общества нужно будет признать немедленные убытки, равные SKZ за 12 месяцев, в том числе и в случае, если у финансовых активов не будет признаков снижения стоимости (долги покупателей и заказчиков придется оценивать с постоянными SKZ). При существенном приросте кредитного риска снижение стоимости будет измеряться с использованием постоянных, а не 12-месячных SKZ актива. Модель включает в себя операциональные льготы для лизинга и долгов покупателей и заказчиков. Проведя расчет SKZ, Руководство Общества пришло к выводу, что накопления, дополнительно необходимые на 1 января 2018 года, не являются существенными в контексте финансовых отчетов Общества.
 - Требования учета ограничения риска были дополнены для согласования учета с управлением рисков. Так как Общество не ведет учет ограничения риска, данные требования неприменимы.
- 15.SFPS “Доходы от договоров с покупателями” (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее). Новый стандарт вводит признание доходов одновременно с передачей товаров или услуг покупателю в соответствии с ценой сделки. Если отдельные товары и услуги объединяются в пакеты предложений, то продажа каждого отдельного товара или услуги признается отдельной сделкой и любые договорные скидки следует относить к каждому элементу сделки. Для сделок переменной стоимости следует признавать минимальную сумму, не подверженную существенному риску отмены. Расходы, связанные с заключением договоров с клиентами, капитализируются и амортизируются в течение действия договора. Проведя оценку введения 15.SFPS, Руководство Общества пришло к выводу, что введение стандарта в 2018 году не окажет существенного влияния на финансовые отчеты Общества.



- 16.SFPS “Аренда” (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2019 года или позднее; пока не принят в ЕС). Новый стандарт определяет принципы признания, оценки и раскрытия информации по арендным договорам. Все арендные договоры обеспечивают получателю лизинга право пользования активом и, если арендные платежи выполняются в установленный период времени, включения компонентов финансирования. Соответственно, 16.SFPS исключает возможность классификации арендных договоров в качестве оперативной или финансовой аренды, как то определяется 17.SGS. Вместо этого 16.SFPS вводит единую модель учета арендатора. Арендатор в своем учете признает: (а) активы и обязательства по всем арендным договорам со сроками аренды более 12 месяцев, за исключением арендных договоров на активы стоимости земли; (б) расходы на износ арендованных активов отдельно от процентных расходов по арендным обязательствам. Учет лизингодателя, согласно 16.SFPS, в значительной степени напоминает требования 17.SGS, соответственно, лизингодатели продолжают классификацию арендных договоров в качестве оперативной или финансовой аренды, а также сохраняют различный учет в зависимости от классификации. В настоящее время Руководство Общества проводит оценку влияния внедрения нового стандарта. Хотя точно оно пока не определено, предполагается, что под влиянием 16.SFPS увеличатся активы и обязательства Общества.
 - Изменения 15.SFPS “Доходы от договоров с покупателями” (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее).
 - Ежегодные улучшения SFPS 2016 года. Данные изменения касаются трех стандартов:
 - 12.SFPS “Открытие информации об участии в других предприятиях” (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2017 года или позднее; пока не приняты в ЕС);
 - 1.SFPS “Первичное применение SFPS” (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее; пока не приняты в ЕС);
 - 28.SGS “Ассоциированные предприятия и совместные предприятия” (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее; пока не приняты в ЕС).
- 22.SFPIK “Перерасчет иностранных валют и авансовые платежи” (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее; пока не приняты в ЕС).
- 23.SFPIK “Неопределенность в учете подоходного налога” (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2019 года или позднее; пока не приняты в ЕС).
- Изменения в 40.SGS “Вложенная собственность” – переклассификация вложенной стоимости (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее; пока не приняты в ЕС).
- Изменения в 9.SFPS “Финансовые инструменты” – инструменты предоплаты с негативной компенсацией (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2019 года или позднее; пока не приняты в ЕС).
- Ежегодные улучшения SFPS 2017 года (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2019 года или позднее; пока не приняты в ЕС). Данные изменения касаются четырех стандартов:
 - 3.SFPS – “Объединение бизнеса”;
 - 11.SFPS – “Соглашение о сотрудничестве”;
 - 12.SGS – “Подоходные налоги”;
 - 23.SGS – “Расходы по займам”.

Руководство Общества приняло решение не применять новые стандарты и интерпретации до даты их вступления в силу. Руководство Общества считает, что введение новых стандартов, изменений и интерпретаций, за исключением упомянутых выше, не будет иметь существенного влияния на финансовые отчеты Общества в год их введения.



2.2. Переоценка иностранных валют

Учетная и отчетная валюта

Позиции финансовых отчетов учитываются в валюте той экономической среды, в которой работает Общество (учетная валюта). Позиции финансовых отчетов указаны

в официальной валюте Латвийской Республики – в евро (EUR), которая и является отчетной валютой Общества.

Сделки и остатки в иностранных валютах

Все сделки в иностранной валюте перерасчитываются в евро по действующему на начало дня сделки курсу евро, публикуемому Европейским Центральным банком. Монетарные активы и обязательства в иностранной валюте указываются в годовом отчете на последний день отчетного года с перерасчетом их в евро согласно используемому в бухгалтерском учете курсу иностранной

валюты по опубликованному Европейским Центральным банком курсу валюты, действующему на конец последнего дня отчетного года.

Разницы курса валют, возникающие при расчетах в валюте, указываются в отчете прибыли или убытков.

Курсы иностранных валют

ИНОСТРАННАЯ ВАЛЮТА	ЕВРО НА 31.12.2017	ЕВРО НА 31.12.2016
USD	1,1993	1,05410
CHF	1,17020	1,07390
RUB	69,39200	64,30000

2.3. Нематериальные вложения

Нематериальные вложения состоят, главным образом, из лицензий на программное обеспечение. Первоначально их учитывают по расходам на приобретение. Для нематериальных вложений установлено и ограничено время использования. В дальнейшем нематериальные вложения указываются по стоимости приобретения за вычетом накопленного износа и убытков от снижения стоимости.

Дальнейшие расходы капитализируются с увеличением стоимости имеющегося нематериального вложения либо признаются в качестве отдельного нематериального вложения только тогда, когда Общество в будущем

ожидает от них экономическую пользу и эти расходы можно правдоподобно определить. Прочие расходы списываются в отчете прибыли или убытков в момент их появления.

Износ нематериальных вложений рассчитывается по линейному методу так, чтобы списать стоимость их приобретения в течение периода целесообразного использования и включить его в отчет прибыли или убытков соответствующего периода. В основном, нематериальные вложения списываются в течение 5 лет.

2.4. Основные средства

Основные средства учитываются согласно описанному ниже методу расходов на приобретение за вычетом накопленного износа и любого снижения накопленной стоимости, если таковое необходимо.

Расходы на приобретение включают в расходы, непосредственно относимые на приобретение основных средств. Стоимость самостоятельно созданных основных средств состоит из цены материалов и

прямых рабочих затрат, а также любых других расходов, непосредственно связанных с обеспечением рабочего состояния основного средства для предусмотренной цели, затрат на разборку, доставку и сборку на месте, где основное средство должно находиться. Расходы на приобретение компьютерных программ, тесно связанных с функциональностью оборудования, от которого их невозможно отделить, капитализируются, как составная часть этого оборудования.



Общество капитализирует основные средства, стоимость которых превышает 300 евро, а срок полезной службы превышает один год. Вложения в арендуемые основные средства капитализируются и отражаются, как основные средства.

Если сроки полезной службы отдельных составных частей основных средств различаются, то те учитываются, как отдельные составные части основных средств. Расчетная остаточная стоимость основных средств и сроки полезной службы пересматриваются и в случае необходимости корректируются на дату каждого отчетного года.

Дальнейшие расходы включаются в стоимость активов баланса или признаются отдельным активом только тогда, когда существует большая вероятность того, что связанные с этой позицией будущие хозяйственные

выигрыши поступят в Общество и расходы по данной позиции можно правдоподобно определить. Прочие расходы на текущий ремонт и содержание основных средств включаются в отчет прибыли или убытков того периода, когда они возникли.

Прибыль или убытки от исключения основных средств рассчитываются, как разница между балансовой стоимостью основного средства и полученными в результате его продажи доходами, и включаются в отчет прибыли или убытков соответствующего периода.

В случаях, когда балансовая стоимость какого-либо основного средства выше его возвратной стоимости, стоимость соответствующего основного средства списывается до его возвратной стоимости (см. Приложение 3).

Износ

Износ основных средств рассчитывается по линейному методу и включается в отчет прибыли или убытков.

Вложения в арендуемые основные средства списываются за более короткий срок, чем период аренды или время полезной службы аналогичного основного средства, по ставкам, применяемым к категории, в которую входят вложения в арендуемые основные

средства. Износ земли не рассчитывается.

Сумма износа основных средств Общества за отчетный период рассчитана по остаточной стоимости каждого основного средства с применением установленного для соответствующего основного средства срока службы.

Основные средства	Срок службы
Здания и строения	10-130 лет
Многолетние насаждения	40 лет
Железнодорожный подвижной состав – вагоны для технологических нужд	22-40 лет
Железнодорожный подвижной состав – локомотивы, дизель-поезда и технологическое оборудование	5-40 лет
Путевые машины	30 лет
Вычислительное оборудование, средства связи, копировальные машины и их оснащение	3-10 лет
Прочие основные средства	5-28 лет



Незавершенное строительство

Активы, на момент приобретения не готовые к намеченному использованию или находящиеся в процессе установки, классифицируются, как "Расходы на объекты незавершенного строительства". Первоначальная стоимость объектов незавершенного строительства в течение конкретного периода увеличивается на расходы по займам и другие прямые расходы, связанные с соответствующим объектом до его сдачи в эксплуатацию. Первоначальная стоимость соответствующего объекта незавершенного строительства не увеличивается на расходы по займам в те периоды, когда активные работы

по развитию объекта незавершенного строительства не ведутся.

В момент, когда объекты незавершенного строительства готовы к намеченному для них использованию, их переклассифицируют в соответствующую категорию основных средств и начинают расчет износа по ним. Объекты незавершенного строительства регулярно оценивают, чтобы определить, не появились ли у них признаки снижения стоимости.

2.5. Снижение стоимости вещественных и нематериальных активов

Для всех вещественных и нематериальных активов Общества установлен период полезного использования (за исключением земли и музейных собраний). Стоимость активов, подверженных износу, перерасчитывается всякий раз, когда события и обстоятельства свидетельствуют о возможности невозврата их балансовой стоимости.

Убытки от снижения стоимости признаются в размере, составляющем разницу между балансовой стоимостью актива и его возвратной стоимостью. Возвратная стоимость выше подлинной стоимости соответствующего актива за вычетом расходов на продажу и его пользовательской стоимости. Чтобы определить снижение стоимости, активы группируются с опорой на низший уровень, для которого возможно идентифицировать денежный поток

(единицы, генерирующие денежные средства). Убытки от снижения стоимости учитываются в отчете прибыли или убытков.

Убытки от снижения стоимости активов, признанные в предыдущие периоды, пересматриваются на каждую дату баланса, чтобы установить, не имеется ли доказательств того, что убытки уменьшились или не существуют больше. Убытки от снижения стоимости отменяются, если внесены изменения в расчеты, использованные для определения возвратной суммы. Убытки от снижения стоимости отменяют лишь в том размере, на который балансовая стоимость соответствующего актива не превышает его балансовую стоимость за вычетом износа, который имел бы место, если бы убытки от снижения стоимости не были признаны.

2.6. Финансовые инструменты

Финансовые инструменты Общества состоят из финансовых активов (доступных для продажи вложений, займов, дебиторских задолженностей, денег и денежных

эквивалентов) и финансовых обязательств (займов, долгов поставщикам и прочим кредиторам).

Финансовые активы

В составе финансовых активов указывают вложения в капиталы других обществ, дебиторские задолженности, деньги и денежные эквиваленты, а также выданные займы. Классификация зависит от целей приобретения финансового актива. Общество определяет классификацию финансовых активов в момент их начального появления и пересматривает эту классификацию на дату каждого отчета.

Учет финансовых активов прекращается, если договорные обязательства Общества по создаваемому финансовыми активами денежному потоку заканчиваются или если Общество передает финансовый актив другой стороне, в том числе передавая и наиболее существенные риски актива и получаемое от актива возмещение. Приобретение и продажа финансовых активов в рамках основной деятельности учитываются в день продажи, то есть на дату принятия Обществом решения о покупке или продаже актива.



Все финансовые активы Общества являются непроизводными финансовыми активами, не котирующимися на рынке активов. Они включаются в оборотные средства, за исключением активов со сроком

возврата длиннее 12 месяцев, считая от конца отчетного периода. Те, в свою очередь, классифицируются, как долгосрочные вложения.

Вложения, доступные для продажи

Доступные для продажи вложения – это непроизводные финансовые инструменты, которые невозможно классифицировать ни по одной другой категории. Эти вложения указывают в составе долгосрочных активов, если только не наступил срок вложения или Руководство не планирует их продажу в течение 12 месяцев от даты годового отчета. Не котируемые на бирже инструменты

собственного капитала, подлинную стоимость которых невозможно точно определить, оцениваются по расходам на их первоначальное приобретение за вычетом снижения стоимости. Дивиденды от вложений учитываются в отчете прибыли или убытков на момент, когда у Общества появляются законные на них права.

Займы и дебиторские задолженности

Займы и дебиторские задолженности – это непроизводные финансовые активы с фиксированным или определяемым графиком платежей, не котируемые на активном рынке и не удерживаемые для продажи. Займы и дебиторские задолженности включают в себя долги покупателей и других дебиторов. Краткосрочные дебиторские задолженности не учитываются.

процедуры банкротства или реорганизации, а также невыполнение платежных обязательств или их нарушение являются признаками снижения стоимости дебиторских задолженностей. Накопления на снижение стоимости представляют собой разницу между балансовой стоимостью актива и рассчитанной на настоящий момент стоимостью будущего денежного потока, определяемой с учетом первоначально действовавшей процентной ставки. Накопления на снижение стоимости включаются в отдельный накопительный счет, а убытки учитываются в отчете прибыли или убытков.

Дебиторские задолженности и займы первоначально учитываются по их подлинной стоимости и в дальнейшем указываются по амортизированной стоимости приобретения с использованием метода эффективных процентных ставок за вычетом накоплений на снижение стоимости. Накопления на снижение стоимости осуществляются в случаях, когда существуют объективные доказательства того, что Общество не сможет получить долги по их полной стоимости в соответствии с первоначально определенными сроками возврата. Существенные финансовые трудности дебитора, вероятность начала

Если в следующий после признания снижения стоимости период сумма убытков уменьшается и это уменьшение может быть объективно связано с событием после признания снижения стоимости (например, с улучшением кредитного рейтинга дебитора), то реверс признанного ранее убытка от снижения стоимости учитывают в отчете прибыли или убытков.

Деньги и денежные эквиваленты

Деньги и денежные эквиваленты состоят из денег в кассе, остатков на расчетных счетах, краткосрочных депозитов с начальным сроком менее 90 дней и краткосрочных высоколиквидных вложений,

в случае необходимости легко обращааемых в деньги и не подверженных существенным рискам изменения стоимости.

Финансовые обязательства

В составе финансовых обязательств указываются займы, долги поставщикам и прочим кредиторам.

Кредиторы

Долги кредиторам первоначально учитывают по их подлинной стоимости. В дальнейшие периоды долги кредиторам отражаются по амортизированной стоимости приобретения с применением эффективной процентной ставки. Кредиторы классифицируются, как краткосрочные

обязательства, если срок уплаты составляет один год или менее. Если срок уплаты больше одного года, то кредиторы указываются, как долгосрочные обязательства.



Займы

Первоначально займы учитываются по их подлинной стоимости за вычетом расходов, связанных с получением займов. В дальнейшие периоды займы указываются по амортизированной стоимости приобретения с применением эффективной процентной ставки.

Разница между объемом полученных денежных средств за вычетом расходов, связанных с получением займов, и стоимостью погашения займа постепенно включается в отчет прибыли или убытков с применением эффективной заемной процентной ставки. Эта разница учитывается в составе финансовых выплат.

Займы классифицируются, как краткосрочные обязательства, за исключением случаев, когда Обществу принадлежит безотзывное право отложить урегулирование обязательств, по меньшей мере, на 12 месяцев после даты баланса.

Учет финансовых обязательств прекращается, если лежащий в основе обязательства долг отзывается, отменяется или у него заканчивается срок.

2.7. Запасы

Запасы учитываются по низшей из себестоимости или стоимости продажи нетто. Стоимость продажи нетто образует цена продажи запасов, установленная в ходе нормальной деятельности Общества, за вычетом расходов на завершение и продажу запасов. Стоимость приобретения определяется с использованием средневзвешенного метода оценки запасов для топлива

и горючего и метода FIFO ("первым пришел – первым ушел") для прочих составных частей запасов.

В случае необходимости для снижения стоимости устаревших, малооборотных или поврежденных запасов формируются накопления на снижение стоимости. Сумма накоплений учитывается в отчете прибыли или убытков.

2.8. Акционерный капитал и платежи за использование долей государственного капитала (дивиденды)

Акционерный капитал Общества составляют простые именные акции. Все акции Общества являются дематериализованными. Номинальная стоимость каждой акции составляет один евро.

Дивиденды, выплачиваемые акционеру Общества, или платежи за использование долей государственного капитала отражаются в финансовых отчетах в качестве обязательств за период, на который размер дивидендов утвержден акционером Общества.

2.9. Прочие резервы

После утверждения очередного годового отчета собрание акционеров принимает решение о распределении прибыли отчетного года. Часть прибыли Общества после уплаты налогов, на основании решения собрания акционеров Общества, может быть зачислена в

резервный капитал. С этой целью в составе собственного капитала создаются "Прочие резервы". Использование и распределение прочих резервов находятся в компетенции собрания акционеров.

2.10. Накопленные выплаты за неиспользованные отпуска

Накопленные выплаты за неиспользованные отпуска рассчитываются путем умножения количества неиспользованных отпускных дней в конце отчетного года

на среднюю дневную оплату труда в последние шесть месяцев отчетного года.



2.11. Накопления

Накопления признаются в тот момент, когда в результате прошедших событий у Общества возникают юридические или порожденные практикой обязательства, и предполагается, что для выполнения этих обязательств потребуются вывод из Общества содержащих экономические блага ресурсов, а объем обязательств можно достаточно правдоподобно оценить.

Если Общество предполагает, что необходимые для создания накоплений расходы частично или полностью окупятся, то возврат этих расходов признается отдельным активом тогда и только тогда, когда практически ясно, что данные расходы действительно будут возмещены. Расходы, связанные с любыми накоплениями, в отчете прибыли или убытков отражаются за вычетом возвращенных сумм.

2.12. Подоходный налог с предприятий за отчетный год и отложенный налог

Подоходный налог состоит из рассчитанного за отчетный год и отложенного налога. Подоходный налог указывают в отчете прибыли или убытков.

Подоходный налог с предприятий рассчитывается согласно налоговому законодательству, действующему на конец отчетного периода. Действующее законодательство определяет 15%-ную ставку налога.

До 31 декабря 2016 года отложенный налог рассчитывался согласно методу обязательств по отношению ко всем временным различиям между стоимостью активов и обязательств в финансовом отчете и их стоимостью для целей налоговых расчетов. Временные различия возникают, главным образом, при использовании различных ставок износа основных средств, из-за накопленных обязательств, вычитаемых из облагаемого дохода в последующие периоды таксации, а также из налоговых убытков, переносимых на последующие периоды таксации.

28 июля 2017 года был принят новый закон "О подоходном налоге с предприятий", предусматривающий, что с 1 января 2018 года подоходным налогом с предприятий облагается прибыль, возникшая после 2017 года, если она распределяется. В новом законе "О подоходном налоге с предприятий" больше не существует нормы, создававшей временные различия между балансовой стоимостью активов и обязательств при финансовом учете и их налоговой базой.

Переходными правилами закона предусмотрено, что налогоплательщики смогут использовать накопленные и неиспользованные до 31 декабря 2017 года налоговые убытки в течение последующих 5 лет таксации, уменьшая уплачиваемый налог за распределенную прибыль не более, чем на 50% ежегодно, а также использовать для снижения облагаемой прибыли накопления, сделанные до 31 декабря 2017 года, на которые в соответствующие периоды таксации увеличивается облагаемый доход, на сумму их уменьшения. Подобные суммы, если таковые существуют, не указывают в активах отложенного налога на 31 декабря 2017 года и в дальнейшем, так как в ситуации, когда существуют различные налоговые ставки для распределенной и нераспределенной прибыли, отложенный налог рассчитывают по налоговой ставке, применяемой к нераспределенной прибыли, т.е. в размере 0%. По причине упомянутых выше обстоятельств на 31 декабря 2017 года отсутствуют основания для существования актива или обязательств отложенного налога, и признанные Обществом на 31 декабря 2016 года обязательства отложенного налога уменьшаются до нуля, с включением уменьшения этих обязательств в доходы при расчете прибыли или убытков 2017 года.

Начиная с 2018 года таксации, подоходный налог с предприятий будет рассчитываться за распределенную прибыль (20/80 от суммы нетто, выплачиваемой акционеру). Налог с предприятия за распределенную прибыль учитывается в тот момент, когда акционер Общества принимает решение о распределении прибыли.

2.13. Признание доходов

Доходы представляют собой общую сумму стоимости оказанных в течение года услуг за вычетом предоставленных скидок и налога на добавленную стоимость. Доходы оцениваются по подлинной стоимости полученного или получаемого возмещения. Общество

учитывает доходы, когда их размер можно правдоподобно рассчитать и когда приток будущих экономических благ в Общество вероятен, а также при соблюдении специфических критериев, относящихся к каждому из направлений деятельности Общества, упомянутых ниже.



Общество оказывает следующие услуги:

Услуги использования железнодорожной инфраструктуры публичного пользования – обеспечивает доступ к железнодорожной инфраструктуре и, как управляющий этой инфраструктурой, без дискриминации оказывает услуги всем перевозчикам. Доходы 2017 года от услуг использования железнодорожной инфраструктуры были рассчитаны в соответствии с фактическим количеством выполненных поездо-км и учтены в отчетном периоде, за который выполнялось движение поездов. При расчетах применялась утвержденная исполнителем существенных функций управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования АО “LatRailNet” плата за один поездо-км перевозок с использованием железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, действовавшая, согласно решению правления АО “LatRailNet” от 5 ноября 2014 года, на период оплаты после 31 декабря 2014 года и определенная согласно правилам утвержденной решением Nr.1/21 Совета Комиссии по регулированию общественных услуг от 21 сентября 2011 года “Методике расчета платы за использование для перевозок железнодорожной инфраструктуры публичного пользования”.

Дополнительные услуги управляющего инфраструктурой – обработка грузовых вагонов с формированием поездов или без него, техническое обслуживание и осмотр вагонов. Доходы относятся на период оказания данных услуг.

Услуги аренды – здания, строения, землю и прочие основные средства, не требующиеся для выполнения своей деятельности, Общество сдает в аренду, в первую очередь, перевозчикам и другим предпринимательским обществам и учреждениям, связанным с деятельностью железнодорожной системы. На свободном рынке предлагаются только свободные площади и объекты, не требующиеся для выполнения основной деятельности Общества. Сдача в аренду внешним клиентам неиспользуемых площадей, находящихся на объектах железнодорожной инфраструктуры, снижает себестоимость основной услуги. В результате повышается конкурентоспособность основной услуги, а также эффективность использования объектов. Доходы относятся на период оказания данных услуг.

услуг по распределению и продаже электроэнергии физическим и юридическим лицам, зависимым дочерним обществам и закупка электроэнергии для электротяги пассажирских поездов. Расходы на распределение электроэнергии (тяговые подстанции и контактную сеть) для нужд тяги пассажирских поездов включены в плату за использование для перевозок железнодорожной инфраструктуры публичного пользования и в данную услугу не входят. Потребителям электроэнергии Латвийская железная дорога оказывает услуги реализации электроэнергии, выполняя обязательства, установленные законом “О рынке электроэнергии”, законом “О регуляторе общественных услуг” и правилами Кабинета министров Nr.50 “О продаже и использовании электроэнергии”. Латвийская железная дорога действует в качестве первичного поставщика услуг, поэтому доходы и расходы учитываются по стоимости брутто. Доходы рассчитываются путем умножения тарифа на количество потребленных киловатт-часов и учитываются в период, на который приходится потребление.

Услуги принципала включают в себя подачу сводной ввозной декларации, оформление транзитных таможенных процедур, временное хранение. Доходы относятся на период оказания данных услуг.

Услуги электронной связи – услуги передачи данных и электронных сообщений, аренды линий, доступа к сетевой инфраструктуре электронной связи, а также услуги голосовой телефонии публичной фиксированной сети электронной связи и промежуточных соединений. Доходы учитываются по соответствующему отчетному периоду фактического использования сети.

Услуги информационных технологий включают в себя услуги, связанные с информационными системами грузовых и пассажирских перевозок, движением поездов, а также информационными системами поддержки, контроля и управления бизнесом. Доходы относятся на период оказания данных услуг.

Другие услуги – в них включаются услуги управления зависимыми обществами, продажа собственной произведенной тепловой энергии, услуги обихозяйствования и разные другие услуги небольшого объема для физических и юридических лиц. Доходы относятся на период оказания данных услуг.

Услуги реализации электроэнергии – оказание



Доходы по процентам

Доходы по процентам учитываются по накопительному методу с применением эффективной процентной ставки. Доходы по процентам от денег и денежных эквивалентов классифицируются, как финансовый доход.

Доходы от штрафов

Соблюдая принцип осторожности, штрафы по договорам, в том числе пени за просроченные расчеты, учитывают в доходах только после их получения.

Доходы от дивидендов

Доходы от дивидендов признаются тогда, как на них появляются законные права.

2.14. Арендные договоры

Оперативная аренда

Арендные сделки, при которых арендодатель удерживает значительную часть характерных для права собственности рисков и возмещений, классифицируются, как оперативная аренда.

Общество как арендодатель

Активы, сдаваемые в оперативную аренду, указываются в составе основных средств по стоимости приобретения за вычетом износа. Износ рассчитывается по линейному методу. Арендные доходы от оперативной аренды и полученная от клиентов предоплата включаются в отчет прибыли или убытков за соответствующий период аренды по линейному методу.

деятельности здания, строения, землю и прочие основные средства. В аренду сдается незначительная часть зданий и земли, вследствие чего данные основные средства не переклассифицируются в инвестированную собственность.

Общество сдает в аренду неиспользуемые в основной

Существенные неотменяемые платежи или доходы от оперативной аренды, возникающие из сделок, в которых Общество является арендодателем, отсутствуют.

Общество как арендатор

Платежи, осуществляемые согласно договорам оперативной аренды, учитываются в отчете прибыли или убытков за соответствующий период арендного договора по линейному методу.

Финансовая аренда – Общество как арендатор

Сделки финансовой аренды, в рамках которых Обществу передаются все риски и возмещения, вытекающие из права собственности на арендуемый объект, учитываются в балансе как основные средства на сумму, которая в начале аренды соответствует подлинной стоимости арендуемого в рамках аренды имущества, или, если таковая меньше, нынешней стоимости минимальных арендных платежей, с соответствующим отражением в краткосрочных и долгосрочных обязательствах. Платежи финансовой аренды распределяются между финансовыми расходами и снижением обязательств, чтобы на каждый период обеспечивалась постоянная процентная ставка на остаток обязательств. Финансовые расходы включаются в отчет прибыли или убытков.

При достаточных основаниях полагать, что в конце периода аренды соответствующий арендуемый объект перейдет в собственность арендатора, за предполагаемое время использования принимается время полезного использования данного актива. Во всех других случаях износ капитализируемых арендуемых активов рассчитывается по линейному методу для рассчитанного времени полезного использования актива или периода аренды в зависимости от того, какой из этих периодов короче.



2.15. Государственное софинансирование и средства ЕС

Государственное софинансирование и средства ЕС учитываются по их подлинной стоимости в момент, когда существует достаточная уверенность в их получении и можно правдоподобно утверждать, что Общество будет способно выполнить все связанные с получением этих средств условия.

Относящиеся к активам (основным средствам) государственное софинансирование и средства ЕС указываются в балансе по статье “Доходы будущих периодов” и периодически учитываются в отчете прибыли или убытков пропорционально износу соответствующих активов (основных средств) в течение их полезного использования.

2.16. Связанные стороны

Связанными сторонами считаются государство, члены совета и правления Общества, их близкие члены семьи и общества, в которых упомянутым лицам принадлежит контроль или существенное влияние.

2.17. События после даты баланса

В финансовом отчете отражены события, имевшие место после окончания отчетного года и дающие дополнительную информацию о финансовом состоянии Общества на дату подготовки баланса (корректирующие события). Если события после окончания отчетного года не относятся к корректирующим, то они отражаются в приложениях к финансовому отчету только в том случае, если являются существенными.

2.18. Блага для работников

Платежи социального страхования и пенсионных планов

Общество осуществляет платежи социального страхования для страхования государственных пенсий по схеме государственных фондируемых пенсий в соответствии с латвийским законодательством. Схема государственных фондируемых пенсий представляет собой план фиксированных пенсионных взносов, согласно с которым Общество выполняет платежи установленного законом объема. У Общества не появляется дополнительных юридических или практически создаваемых обязательств осуществлять дополнительные платежи, если схема государственных фондируемых пенсий не может урегулировать свои

обязательства перед работниками. Платежи социального страхования учитываются как расходы с использованием накопительного принципа и включаются в расходы на работников. Согласно правилам Кабинета министров Латвийской Республики Nr.759 от 6 декабря 2016 года “О распределении ставки платежей государственного социального страхования по видам государственного социального страхования” в 2017 году 71,99% (в 2016-м – 69,99%) из обязательных платежей государственного социального страхования вносились на финансирование установленной государством системы пенсионных выплат.

2.19. Вложения в капиталы дочерних и ассоциированных обществ

Вложения в капиталы дочерних и ассоциированных обществ учитываются по стоимости их приобретения, из которой вычитаются убытки от снижения стоимости.

Общество учитывает доходы только в том случае, если получает от своих дочерних или ассоциированных обществ долю прибыли, появившейся после даты приобретения. Полученные суммы, превышающие эту прибыль, считаются возвратом вложения и учитываются как снижение стоимости приобретения вложения.

Если существуют объективные доказательства тому, что балансовая стоимость вложения в дочерние или

ассоциированные общества снизилась, то убытки от снижения стоимости рассчитывают как разницу между балансовой стоимостью вложения и его возвратной стоимостью. Возвратную стоимость определяют как наибольшую из следующих двух показателей – подлинной стоимости вложения за вычетом расходов по продаже и пользовательской стоимости. Убытки от снижения стоимости вложения могут быть обратимы, если после того, как убытки от снижения стоимости признавались в последний раз, изменились расчеты, применявшиеся для определения снижения стоимости.



3. СУЩЕСТВЕННЫЕ ДОПУЩЕНИЯ И СУЖДЕНИЯ

Для подготовки финансовых отчетов согласно SFPS необходимо сделать существенные допущения. При этом, готовя отчеты, Руководству необходимо принять допущения и суждения с применением выбранной Обществом политика учета.

Подготовка финансовых отчетов с использованием SFPS требует применения расчетов и допущений, влияющих на стоимость показанных в финансовых

отчетах активов и обязательств и на представленную в приложениях информацию на дату финансовых отчетов, а также на признанные за отчетный период доходы и расходы. Фактические результаты могут отличаться от данных расчетов. Больше всего допущения влияют на такие сферы, как допущения и расчеты Руководства при определении возвратной стоимости активов и величины накоплений, как это описано ниже.

Период полезной службы основных средств

На конечную дату каждого отчетного периода Общество оценивает оставшийся период полезной службы своих основных средств. На основании последних оценок, проведенных финансовой дирекцией Общества, имеющееся время полезной службы соответствует фактическому времени использования основных средств Общества.

Накопления

Оценивая объем накоплений, Руководство опирается на расчеты возможного объема обязательств, а также на срок, в который эти обязательства можно было бы реализовать. В случае, если эти события не происходят или происходят иным образом, объем фактических расходов может отличаться от рассчитанного. Более подробная информация о допущениях относительно накоплений представлена в Приложении 23.

4. ДОХОДЫ

Виды деятельности	(EUR)	
	2017	2016
Плата за использование железнодорожной инфраструктуры публичного пользования	124 602 446	131 982 449
Дополнительные услуги управляющего инфраструктурой	29 558 602	32 170 614
Арендные услуги	6 574 923	7 341 028
Услуги реализации электроэнергии	6 754 454	7 146 882
Услуги информационных технологий	4 547 896	4 572 460
Услуги принципала	1 835 387	3 292 696
Специфические услуги, связанные с обслуживанием и ремонтом инфраструктуры	604 291	569 330
Услуги электронной связи	647 168	682 426
Другие услуги	5 036 535	4 814 354
Итого	180 161 702	192 572 239



5. РАСХОДЫ НА ПРОИЗВОДСТВО ПРОДАННОЙ ПРОДУКЦИИ

(EUR)

Элементы расходов на производство проданной продукции	2017	2016
Оплата труда	69 159 212	71 131 072
Обязательные платежи государственного социального страхования	16 217 830	16 625 806
Материалы, топливо и горючее	10 053 691	10 451 150
Электроэнергия	9 833 482	10 720 741
Износ основных средств и нематериальных вложений	48 423 370 ^{*1)}	50 624 535
Прочие расходы	37 487 022 ^{*2)}	39 040 695 ^{*2)}
Итого	191 174 607	198 593 999

*1) В износ основных средств и нематериальных вложений включена часть списанных сумм (20 377 184 евро) износа текущего года для объектов, созданных с получением софинансирования фондов ЕС и государства, относящихся к полученной финансовой поддержке.

*2) В состав прочих расходов входит плата за услуги, оказанные присяжными ревизорами коммерческого общества ООО "PricewaterhouseCoopers".

(EUR)

	2017	2016
За ревизию финансовых отчетов	54 000	63 703
За выполнение других экспертных задач	25 625	84 460

6. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ РАСХОДЫ

(EUR)

	2017	2016
Оплата труда	10 180 373	9 998 281
Обязательные платежи государственного социального страхования	2 379 393	2 316 421
Материалы, топливо и горючее, электроэнергия	180 169	173 596
Износ основных средств и нематериальных вложений	470 286	405 821
Прочие расходы	1 926 614	1 851 888
Итого	15 136 835	14 746 007
из них вознаграждение членам правления и совета Общества	567 146	393 277
в том числе оплата труда	458 893	318 211
обязательные платежи государственного социального страхования (платежи работодателя)	108 253	75 066

7. ПРОЧИЕ ДОХОДЫ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

(EUR)

	2017	2016
Прибыль от продажи запасов	1 506 683	118 533
Прибыль от продажи основных средств	63 085	436 594
Колебания курсов валют	321 866	-
Штрафы и пени	151 676	189 097
Доходы социальной инфраструктуры	285	285
Постепенное признание доходов будущих периодов	20 377 184	19 146 442
Коррекция накоплений по ненадежным долгам	1 338	-
Коррекция накоплений по материалам, не используемым более одного года	-	16 034
Коррекция прочих накоплений (см. Приложение 23)	6 923 339	7 351 846
Дотация государственного бюджета на возмещение убытков	229 682	-
Другие доходы	476 469	526 171
Итого	30 051 607	27 785 002

8. ПРОЧИЕ РАСХОДЫ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

(EUR)

	2017	2016
Убытки от ликвидации основных средств и исключения незавершенного строительства	1 825 742	1 988 529
Колебания курсов валют	-	80 695
Конвертация валют	3 262	5 013
Штрафы и пени	12 508	6 182
Расходы на содержание социальной инфраструктуры	6 424	24 489
Расходы, не связанные непосредственно с хозяйственной деятельностью *1)	682 235	806 076
Коррекция накоплений по ненадежным долгам	-	86 748
Коррекция накоплений по материалам, не используемым более одного года (см. Приложение 18)	910 149	-
Накопленные обязательства по отпускам	53 633	-
Коррекция прочих накоплений	-	10 691
Другие расходы	564 193	114 239
Итого	4 058 146	3 122 662

*1) из них:

(EUR)

Вид расходов	2017	2016
Пожертвования	7 700	106 500



9. ДОХОДЫ ОТ УЧАСТИЯ В КАПИТАЛАХ ДОЧЕРНИХ И АССОЦИИРОВАННЫХ ОБЩЕСТВ (EUR)

	2017	2016
Дивиденды, полученные от дочерних обществ Латвийской железной дороги	2 207 058 ^{*1)}	4 057 000

*1) Дивиденды, полученные в 2017 году за предыдущие отчетные годы от:

• ООО "LDZ CARGO"	1 996 786 EUR
• ООО "LDz ritošā sastāva serviss"	127 874 EUR
• ООО "LDz Logistika"	63 477 EUR
• АО "LatRailNet"	11 439 EUR
• ООО "LDz apsardze"	7 482 EUR

10. ДОХОДЫ ОТ УЧАСТИЯ В КАПИТАЛАХ ДРУГИХ ОБЩЕСТВ (EUR)

	2017	2016
Доходы от дивидендов (ООО "STREK")	310 550	249 590

11. ФИНАНСОВЫЕ РАСХОДЫ, НЕТТО (EUR)

	2017	2016
Финансовые доходы	578 638	277 196
Банковские проценты	846	266
Другие доходы по процентам	577 792	276 930
Финансовые расходы	(2 171 373)	(2 187 457)
Банковские проценты	(2 171 373)	(2 143 419)
Другие расходы по процентам	-	(44 038)
Финансовые расходы, нетто	(1 592 735)	(1 910 261)

12. ПОДОХОДНЫЙ НАЛОГ С ПРЕДПРИЯТИЙ
Переплата подоходного налога с предприятий за отчетный год (EUR)

	2017	2016
Переплата на 1 января	-	485 535
Зачтено по другим налогам	-	(485 535)
Переплата на 31 декабря	-	-

Прекратившийся в связи с изменениями в нормативном налоговом регулировании учет отложенного налога включен в расчет прибыли или убытков, как доходы от снижения обязательств по отложенному подоходному налогу с предприятий.



Доходы и расходы по подоходному налогу с предприятий

(EUR)

	2017	2016
Увеличение/(снижение) обязательств по отложенному подоходному налогу с предприятий	(22 415 773)	5 409 904
Итого	(22 415 773)	5 409 904

Подоходный налог с предприятий отличается от теоретической суммы налога, которая возникла бы в том случае, если бы установленная законом процентная ставка применялась к прибыли Общества перед уплатой налогов:

(EUR)

	2017	2016
Прибыль до уплаты подоходного налога с предприятий	768 594	6 290 902
Теоретически рассчитанный подоходный налог с предприятий, 15%	115 289	943 635
Постоянные различия, 15%	(115 289)	4 466 269
Доходы от исключения обязательств по отложенному налогу	(22 415 773)	-
Расходы по подоходному налогу с предприятий за отчетный год	(22 415 773)	5 409 904

Отложенный подоходный налог с предприятий

Движение отложенного налога:

(EUR)

	Износ основных средств	Другие накопленные расходы	Итого
01.01.2016.	17 202 069	(196 200)	17 005 869
Расходы/(доходы) в отчете прибыли или убытков	5 409 102	802	5 409 904
31.12.2016.	22 611 171	(195 398)	22 415 773
Расходы/(доходы) в отчете прибыли или убытков	(22 611 171)	195 398	(22 415 773)
31.12.2017.	-	-	-

Обязательства по отложенному налогу нетто

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Активы отложенного налога нетто, которые будут выровнены в течение 12 месяцев	-	(195 398)
Обязательства по отложенному налогу нетто, которые выровняются в течение более чем 12 месяцев	-	22 611 171
Обязательства по отложенному налогу нетто, итого	-	22 415 773



13. ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА

	Земельные участки	Здания, строения и многолетние насаждения	Пути	Долгосрочные вложения в арендуемые основные средства	Технологическое оборудование и приборы	Вычислительное оборудование и его оснащение, средства связи, копировальные устройства и их оснащение	Прочие основные средства	Расходы по объектам незавершенного строительства	Итого (EUR)
Начальная стоимость 01.01.2016.	830 252	176 637 435	794 885 875	2 513 144	302 784 153	32 674 859	28 250 221	79 068 063	1 417 644 002
Приобретение и исключение основных средств	-	21 146 961	21 897 555	-	54 258 679	3 054 275	1 726 943	(74 793 473)	27 290 940
Переклассификация	-	35 750	(9 493)	25 400	(1 200 757)	1 123 533	25 567	-	-
Списание основных средств	-	(333 693)	(5 690 570)	-	(9 770 052)	(619 049)	(433 710)	-	(16 847 074)
Начальная стоимость 31.12.2016.	830 252	197 486 453	811 083 367	2 538 544	346 072 023	36 233 618	29 569 021	4 274 590	1 428 087 868
Накопленный износ 01.01.2016.	-	103 282 101	375 720 337	495 895	151 709 175	24 393 044	21 144 403	-	676 744 955
Рассчитанный износ	-	3 749 378	29 614 598	75 785	13 429 788	2 479 585	1 093 633	-	50 442 767
Переклассификация	-	71 743	(5 219)	8 663	(117 534)	28 088	14 259	-	-
Списание износа	-	(300 328)	(3 537 252)	-	(9 068 323)	(554 155)	(422 374)	-	(13 882 432)
Накопленный износ 31.12.2016.	-	106 802 894	401 792 464	580 343	155 953 106	26 346 562	21 829 921	-	713 305 290
Снижение стоимости 01.01.2016.	-	9 762	228 863	-	28 607	-	-	-	267 232
Признанное (снижение) стоимости/реверс снижения стоимости	-	(9 762)	(228 863)	-	(28 607)	-	-	-	(267 232)
Остаточная стоимость 01.01.2016.	830 252	73 345 572	418 936 675	2 017 249	151 046 371	8 281 815	7 105 818	79 068 063	740 631 815
Остаточная стоимость 31.12.2016.	830 252	90 683 559	409 290 903	1 958 201	190 118 917	9 887 056	7 739 100	4 274 590	714 782 578



	Земельные участки	Здания, строения и многолетние насаждения	Пути	Долгосрочные вложения в арендуемые основные средства	Технологическое оборудование и приборы	Вычислительное оборудование и его оснащение, средства связи, копировальные устройства и их оснащение	Прочие основные средства	Расходы по объектам незавершенного строительства	Итого (EUR)
Начальная стоимость 01.01.2017.	830 252	197 486 453	811 083 367	2 538 544	346 072 023	36 233 618	29 569 021	4 274 590	1 428 087 868
Приобретение и исключение основных средств	-	623 474	18 699 074	-	2 883 676	2 541 973	1 119 663	57 396	25 925 256
Переклассификация	-	(234 191)	-	-	234 191	-	-	-	-
Списание основных средств	-	(164 780)	(3 722 769)	-	(1 292 036)	(417 241)	(468 767)	(1 916 372)	(7 981 965)
Начальная стоимость 31.12.2017.	830 252	197 710 956	826 059 672	2 538 544	347 897 854	38 358 350	30 219 917	2 415 614	1 446 031 159
Накопленный износ 01.01.2017.	-	106 802 894	401 792 464	580 343	155 953 106	26 346 562	21 829 921	-	713 305 290
Расчитанный износ	-	3 656 198	29 091 593	75 913	11 777 041	2 620 218	1 116 223	-	48 337 186
Переклассификация	-	(11 013)	-	-	11 013	-	-	-	-
Списание износа	-	(143 600)	(3 104 576)	-	(1 068 955)	(400 987)	(455 078)	-	(5 173 196)
Накопленный износ 31.12.2017.	-	110 304 479	427 779 481	656 256	166 672 205	28 565 793	22 491 066	-	756 469 280
Остаточная стоимость 01.01.2017.	830 252	90 683 559	409 290 903	1 958 201	190 118 917	9 887 056	7 739 100	4 274 590	714 782 578
Остаточная стоимость 31.12.2017.	830 252	87 406 477	398 280 191	1 882 288	181 225 649	9 792 557	7 728 851	2 415 614	689 561 879



На весь отчетный период и сравнимые периоды в пользование Обществу были переданы зарегистрированные на имя Министерства сообщения земельные участки площадью 15 027 гектаров (в основном, это железнодорожная полоса отвода, являющаяся составной частью железнодорожной инфраструктуры публичного пользования и предназначенная для размещения объектов железнодорожной инфраструктуры для обеспечения развития и безопасной эксплуатации железнодорожной инфраструктуры).

В 2017 году Общество не пользовалось финансовым

лизингом для приобретения основных средств. См. также Приложение 25.

Капитализированная часть оплаты труда в 2017 году включена в расходы по приобретению основных средств в размере 58 583 евро (в 2016 году – 47 512 евро). Денежные средства, истраченные на обновление, модернизацию и приобретение основных средств, на нематериальные вложения и строительство новых объектов, в 2017 году составляли 23 490 712 евро (в 2016 году – 30 240 453 евро).

14. НЕМАТЕРИАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ

(EUR)

	Лицензии и права	
	2017	2016
Начальная стоимость на начало года	8 045 819	7 514 942
Приобретено	356 291	486 333
Переклассифицировано	-	60 966
Исключено	-	(16 422)
Начальная стоимость на конец года	8 402 110	8 045 819
Накопленный износ на начало года	6 557 247	5 985 298
Рассчитанный износ	562 451	588 371
Исключено	-	(16 422)
Накопленный износ на конец года	7 119 698	6 557 247
Остаточная стоимость на начало года	1 488 572	1 529 644
Остаточная стоимость на конец года	1 282 412	1 488 572

15. УЧАСТИЕ В КАПИТАЛЕ ДОЧЕРНИХ ОБЩЕСТВ

Дочерние общества

ООО "LDZ CARGO"	40003788421
Единый регистрационный номер	ул. Дзирнаву, 147, к.1, Рига, LV-1050
Адрес	владелец 100% долей капитала – ГАО "Latvijas dzelzceļš"
Удельный вес долей, %	01.01.2017 – 31.12.2017
Отчетный год	



ООО "LDz ritošā sastāva serviss"	
Единый регистрационный номер	40003788351
Адрес	ул. Гоголя, 3, Рига, LV-1050
Удельный вес долей, %	владелец 100% долей капитала – ГАО "Latvijas dzelzceļš"
Отчетный год	01.01.2017 – 31.12.2017
ООО "LDz infrastruktūra"	
Единый регистрационный номер	40003788258
Адрес	ул. Гоголя, 3, Рига, LV-1050
Удельный вес долей, %	владелец 100% долей капитала – ГАО "Latvijas dzelzceļš"
Отчетный год	01.01.2017 – 31.12.2017
ООО "LDz apsardze"	
Единый регистрационный номер	40003620112
Адрес	ул. Засас, 5-3, Рига, LV-1057
Удельный вес долей, %	владелец 100% долей капитала – ГАО "Latvijas dzelzceļš"
Отчетный год	01.01.2017 – 31.12.2017
АО "LatRailNet"	
Единый регистрационный номер	40003361063
Адрес	ул. Дзирнаву, 16, Рига, LV-1010
Удельный вес долей, %	владелец 100% долей капитала – ГАО "Latvijas dzelzceļš"
Отчетный год	01.01.2017 – 31.12.2017
ООО "LDZ Loģistika"	
Единый регистрационный номер	40003988480
Адрес	ул. Дзирнаву, 147, к.2, Рига, LV-1050
Удельный вес долей, %	владелец 100% долей капитала – ГАО "Latvijas dzelzceļš"
Отчетный год	01.01.2017 – 31.12.2017
Дочернее общество ООО "LDz ritošā sastāva serviss"	
ООО "Rīgas Vagonbūves uzņēmums „Baltija”"	
Единый регистрационный номер	40103419565
Адрес	ул. Тургенева, 21, Рига, LV-1050
Удельный вес долей, %	владелец 100% долей капитала – ООО "LDz ritošā sastāva serviss"
Отчетный год	01.01.2017. – 31.12.2017.



Участие в капитале родственных обществ

(EUR)

Дочернее общество	Доли LDz, %	31.12.2017.	31.12.2016.
ООО "LDZ CARGO"	100	80 492 369	80 492 369
ООО "LDz ritošā sastāva serviss"* *1)	100	29 351 905	29 351 905
ООО "LDz infrastruktūra"	100	15 523 088	15 523 088
ООО "LDz apsardze"	100	298 803	298 803
АО "LatRailNet"	100	35 571	35 571
ООО "LDZ Loģistika"	100	638 000	638 000
Итого	x	126 339 736	126 339 736

*1) ООО "LDz ritošā sastāva serviss" является держателем 100% долей ООО "Rīgas Vagonbūves uzņēmums „Baltija”.

Показатели дочерних обществ за 2017 год

(EUR)

Дочернее общество	Доли LDz, %	Прибыль 2017 года	Прибыль/(убытки) 2016 года	Собственный капитал 31.12.2017.	31.12.2016.
ООО "LDZ CARGO"	100	12 585 475	3 993 571	136 568 183	125 979 494
ООО "LDz ritošā sastāva serviss"* *1)	100	1 529 946	255 747	42 464 227	41 062 155
ООО "LDz infrastruktūra"	100	775 238	(131 771)	18 226 585	17 451 347
ООО "LDz apsardze"	100	31 710	14 963	616 027	591 799
АО "LatRailNet"	100	4 659	22 877	81 878	88 658
ООО "LDZ Loģistika"	100	163 795	126 954	866 859	766 541
Итого	x	15 090 823	4 282 341	198 823 759	185 939 994

Концерн "Latvijas dzelzceļš" (далее в тексте – Концерн) управляет железнодорожной инфраструктурой публичного пользования, оказывает услуги железнодорожного транспорта и связанные с ними услуги.

В Концерн входят: материнское общество Концерна – государственное акционерное общество "Latvijas dzelzceļš", ООО "LDZ CARGO", ООО "LDz ritošā sastāva serviss", ООО "LDz infrastruktūra", ООО "LDz apsardze", АО "LatRailNet", ООО "LDZ Loģistika", а также дочернее общество ООО "LDz ritošā sastāva serviss" – ООО "Rīgas Vagonbūves uzņēmums „Baltija”.

Главная задача Концерна Латвийской железной дороги в сфере управления заключается в обеспечении развития направлений бизнеса и конкурентоспособности Концерна с целью достижения при этом лучших результатов, чем это было бы возможно при действиях каждого направления бизнеса по отдельности. Для реализации этого разработана единая стратегия Концерна, призванная обеспечить оптимальное

распределение производственных и инвестиционных ресурсов между направлениями бизнеса и обществами Концерна, координировать принятие решений и эффективно контролировать их выполнение. Латвийская железная дорога представляет интересы Концерна на международном уровне.

Латвийская железная дорога оказывает услуги использования железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, услуги обработки грузовых вагонов, технического обслуживания и осмотра вагонов, услуги телекоммуникаций и информационных технологий, услуги электронной связи, распределения и продажи электроэнергии, а также услуги принципала.

ООО "LDZ CARGO" занимается местными и международными грузовыми железнодорожными перевозками, предоставляет услуги обеспечения тягой и аренды вагонов, а также организует международные пассажирские перевозки.



ООО "LDz ritošā sastāva serviss" выполняет работы по ремонту, модернизации, техническому обслуживанию и содержанию локомотивов и вагонов, а также оказывает услуги реализации горючего и услуги экипировки.

ООО "LDz infrastruktūra" ведет строительство и капитальный ремонт пути, а также замену стрелочных переводов.

ООО "LDz apsardze" оказывает услуги физической и технической охраны обществам Концерна и другим предприятиям, а также частным лицам.

АО "LatRailNet" определяет плату за пользование железнодорожной инфраструктурой публичного пользования и распределяет мощности железнодорожной инфраструктуры, а также принимает решения о назначении поездов конкретного перевозчика.

ООО "LDZ Logistika" оказывает услуги экспедирования грузов и логистики, занимается привлечением новых грузопотоков и способствует железнодорожным грузовым перевозкам между странами Европы и Азии.

Дочернее предприятие ООО "LDz ritošā sastāva serviss" ООО "Rīgas Vagonbūves uzņēmums „Baltija”" основано с целью развития вагоностроения в Латвии.

16. ЗАЙМЫ РОДСТВЕННЫМ ОБЩЕСТВАМ

В 2016-2017 годах Латвийская железная дорога выдала ООО "LDz ritošā sastāva serviss" долгосрочный заем в размере 44 510 858 евро на финансирование модернизации 14 двухсекционных тепловозов серии 2М62У.

17. ВНЕШНИЕ ДОЛГОСРОЧНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ВЛОЖЕНИЯ

(EUR)

Название общества	Доли, %	Учетная стоимость	
		31.12.2017.	31.12.2016.
Белорусско-латвийское совместное предприятие "MIRIGO"	3,0	420 245	420 245
ООО "STREK"	5,84	73 982	73 982
Итого:	x	494 227	494 227

Подлинную стоимость долгосрочных финансовых вложений точно определить невозможно, таким образом, они оцениваются по начальным расходам по приобретению. Проведенные Руководством расчеты свидетельствуют о том, что подлинная стоимость этих вложений существенно не отличается от их учетной стоимости.

18. ЗАПАСЫ

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Материалы верхнего строения пути	6 212 534	8 523 728
Запасные части	299 274	397 312
Другие материалы	1 838 944	1 561 813
Топливо и горючее	146 620	163 704
Прочие запасы и незаконченные изделия	235 526	240 778
Учетная стоимость брутто	8 732 898	10 887 335
Накопления на материалы, не используемые дольше одного года	(2 033 740)	(1 123 591)
Балансовая стоимость	6 699 158	9 763 744



19. ДОЛГИ ПОКУПАТЕЛЕЙ И ЗАКАЗЧИКОВ И ДРУГИЕ ДЕБИТОРЫ

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Долги покупателей и заказчиков	4 841 989	8 473 457
Ненадежные дебиторские задолженности	473 698	489 812
Прочие дебиторы	1 440 571	1 363 226
Учетная стоимость брутто	6 756 258	10 326 495
Накопления на ненадежные дебиторские задолженности	(473 698)	(489 812)
Балансовая стоимость	6 282 560	9 836 683

Движение накоплений на ненадежные дебиторские задолженности:

(EUR)

	2017	2016
Накопления на ненадежные дебиторские задолженности на начало года	489 812	428 014
Снижение накоплений в связи с возвращением долгов	(47 999)	(32 368)
Снижение накоплений в связи со списанием долгов	(14 776)	(24 950)
Дополнительно сделанные накопления	46 661	119 116
Накопления на ненадежные дебиторские задолженности на конец года	473 698	489 812

20. ДЕНЬГИ И ДЕНЕЖНЫЕ ЭКВИВАЛЕНТЫ

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Деньги в банке	19 700 264	7 102 986
Деньги в кассе	781	593
Деньги в пути	390	14
Итого	19 701 435	7 103 593

21. ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ**Зарегистрированный и оплаченный акционерный капитал Общества**

Основной капитал Латвийской железной дороги составляет 256 720 375 евро, который образован двумястами пятьюдесятью шестью миллионами семьюстами двадцатью тысячами тремястами семьдесятю пятью акциями с номинальной стоимостью одной акции 1,00 евро (один евро).

Владельцем всех акций является Латвийская Республика, все они полностью оплачены. Держателем долей государственного капитала в акционерном обществе является Министерство сообщения. Все акции Общества обладают равными правами на получение дивидендов, получение ликвидационных квот и равными правами голоса на собрании акционеров.



Платежи за использование государственного капитала (дивиденды)

Долю прибыли, выплачиваемой на дивиденды за отчетный год, Обществу следует рассчитывать и определять по установленному размеру процентов от чистой прибыли, согласно пункту 2 части первой статьи 94, части первой статьи 56, частям первой и второй статьи 28 закона “Об управлении долями капитала публичной персоны и капитальными обществами” и пункту 5 правил Кабинета министров Nr.806 от 22 декабря 2015 года “О порядке, в котором государственные капитальные общества и публично-частные капитальные общества с государством в качестве участника (акционера)

прогнозируют и определяют выплачиваемую на дивиденды долю прибыли и осуществляют в государственный бюджет платежи за использование государственного капитала”.

Согласно распоряжению Кабинета министров Nr.445 от 21 августа 2017 года “О различной доли прибыли, выплачиваемой на дивиденды государственным акционерным обществом “Latvijas dzelzceļš” за 2016 год”, Обществу не нужно было осуществлять в государственный бюджет платежи за использование государственного капитала из чистой прибыли 2016 года.

22. ПРОЧИЕ РЕЗЕРВЫ И НЕРАСПРЕДЕЛЕННАЯ ПРИБЫЛЬ

Резервы образует нераспределенная прибыль предыдущих периодов, которая по решению владельца была направлена в прочие резервы для обеспечения развития Общества. Порядок использования резервов Общества и нераспределенной прибыли предыдущих периодов определяет собрание акционеров Общества.

23. НАКОПЛЕНИЯ

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Другие накопления	177 426	178 176
Долгосрочная часть итога	177 426	178 176
Накопления на услуги железнодорожной инфраструктуры публичного пользования	6 921 703	13 843 405
Другие накопления	-	887
Краткосрочная часть итога	6 921 703	13 844 292
Итого	7 099 129	14 022 468

Движение накоплений по видам накоплений в 2017 году

(EUR)

	01.01.2017.	Увеличение накоплений	Снижение накоплений	31.12.2017.
Накопления на услуги железнодорожной инфраструктуры публичного пользования	13 843 405	6 921 703	(13 843 405)	6 921 703
Другие накопления	179 063		(1 637)	177 426
Итого	14 022 468	6 921 703	(13 845 042)	7 099 129



Движение накоплений по видам накоплений в 2016 году

(EUR)

	01.01.2016.	Увеличение накоплений	Снижение накоплений	31.12.2016.
Накопления на услуги железнодорожной инфраструктуры публичного пользования	20 765 107	13 843 405	(20 765 107)	13 843 405
Накопления на вероятные убытки от судопроизводства	915 425		(915 425)	-
Другие накопления	168 372	10 691	-	179 063
Итого	21 848 904	13 854 096	(21 680 532)	14 022 468

В 2017 году на 13 843 405 евро нетто были уменьшены накопления, созданные для финансирования железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, которые сохранились в размере 6 921 703 евро. Снижение накоплений было проведено с учетом изменений в законе "О железной дороге", вступивших в силу 10 марта 2016 года, и связанных с ними запланированных изменений нормативной документации, посредством которых в национальное законодательство были переняты нормы Директивы Европейского парламента и Совета Европы 2012/34/ES от 21 ноября 2012 года.

Накопления на расходы по производственным травмам проводились согласно правилам Кабинета министров №378 от 23 августа 2001 года "О порядке расчета, финансирования и выплаты возмещения за ущерб, причиненный на производстве". Накопления рассчитываются по фактическим выплатам возмещения за ущерб в течение года при допущении, что эти выплаты следует обеспечивать в течение трех лет. Рассчитанные накопления для выплат по производственным травмам уменьшились на 750 евро.

24. ЗАЙМЫ У КРЕДИТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Долгосрочные займы у кредитных учреждений	175 139 053	173 752 632
Краткосрочные займы у кредитных учреждений	33 109 177	31 187 797
Займы у кредитных учреждений итого	208 248 230	204 940 429

Использовались займы у АО "Swedbank", Nordea Bank AB, АО "Luminor Bank", АО "SEB banka", филиала АО "Danske Bank" в Латвии, Европейского Инвестиционного банка, Северного Инвестиционного банка, OP Corporate Bank plc и филиала OP Corporate Bank в Латвии. За отчетный период было получено займов на общую сумму 34 703 328 евро и возвращено в размере 31 187 796 евро.

С АО "Luminor Bank" у Латвийской железной дороги и ее дочерних обществ заключен договор на Групповой счет, а также договор овердрафта с доступным лимитом 60 000 тыс.евро и актуальным лимитом 40 000 тыс.евро. Договор овердрафта действует до 2019 года.

При получении займов Латвийская железная дорога не закладывала свое имущество.

На учете в Государственной кассе находятся поручительства государства для следующих займов Общества (займы выданы Европейским Инвестиционным банком):

- гарантированная сумма договора – 7 003 827 евро, остаток кредита на 31.12.2017 – 466 922 евро;
- гарантированная сумма договора – 27 128 982 долларов США, остаток кредита на 31.12.2017 – 1 808 599 долларов США.

Возвратные суммы по кредитам и процентные ставки на 31 декабря 2017 года

(EUR)

Валюта кредитования	Кредит, в евро	Процентная ставка
	30 472 716	1M EURIBOR + 1,089% до 1,33%
EUR	123 376 998	3M EURIBOR + 0,13% до 1,61%
	52 890 471	6M EURIBOR + 1,05% до 1,8%
USD	914 865	5,55%
	593 180	3M USD LIBOR + 0,13%
Итого	208 248 230	

Возвратные суммы по кредитам и процентные ставки на 31 декабря 2016 года

(EUR)

Валюта кредитования	Кредит, в евро	Процентная ставка
	228 044	Dienas EUR LIBOR + 1,65%
EUR	40 760 136	1M EURIBOR + 1,089% до 1,45%
	116 907 041	3M EURIBOR + 0,13% до 1,61%
	43 613 658	6M EURIBOR + 1,05% до 1,8%
USD	2 081 772	5,55%
	1 349 778	3M USD LIBOR + 0,13%
Корѧ	204 940 429	

Влияние колебаний курсов валют на кредиты в иностранной валюте

(EUR)

Валюта кредитования	Остаток кредита на уз 31.12.2017.	Уплачено за отчетный период	Колебания курсов валют	Остаток кредита на 31.12.2017.
USD	3 431 550	(1 715 774)	(207 731)	1 508 045
Итого	3 431 550	(1 715 774)	(207 731)	1 508 045



25. ДРУГИЕ ЗАЙМЫ

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Расчеты за право собственности согласно договору на строительство (расширение) оптической телекоммуникационной сети на участках железной дороги Лиепая – Елгава – Рига – Валка ^{*)} , в том числе: долгосрочная часть	2 320 571	2 437 574
<i>в том числе долги, уплачиваемые позже, чем через пять лет после окончания отчетного периода</i>	1 852 555	1 969 558
<i>долги, срок уплаты которых определен более чем через год, но не позднее пяти лет после окончания отчетного периода</i>	468 016	468 016
краткосрочная часть	117 004	117 004
Итого	2 437 575	2 554 578

^{*)} Договор заключен в 2013 году на общую сумму 2 925 089 евро до 2038 года.

26. ДОХОДЫ БУДУЩИХ ПЕРИОДОВ

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Долгосрочная часть доходов будущих периодов (средства фондов ЕС и средства государственного бюджета)	307 638 803	329 670 887
Долгосрочная часть итого	307 638 803	329 670 887
Краткосрочная часть доходов будущих периодов (средства фондов ЕС и средства государственного бюджета)	19 859 585	19 208 171
Другие доходы будущих периодов*	528 842	14
Краткосрочная часть итого	20 388 427	19 208 185
Доходы будущих периодов итого	328 027 230	348 879 072

Наибольшую часть доходов будущих периодов представляют собой средства фондов ЕС и государственного бюджета, полученные на развитие железнодорожной инфраструктуры.

* 590 003 евро – средства, полученные из государственного бюджета за возмещение убытков из-за ущерба, нанесенного железнодорожной инфраструктуре ливнями и наводнениями в августе 2017 года. Средства получены на основании закона “О государственном бюджете на 2017 год” и распоряжения Кабинета министров Nr.569 от 11 октября 2017 года “О выделении средств из программы государственного бюджета “Средства на непредвиденные случаи”.

Движение средств по проектам ЕС и государственного бюджета в 2017 году

(EUR)

Доходы будущих периодов	Остаток на 01.01.2017.	Переклассифицировано (перемещено)	Коррекция	Снижение в размере износа основных средств	Остаток на 31.12.2017.
Долгосрочная часть	329 670 887	(21 028 598)	(1 003 486)	-	307 638 803
Краткосрочная часть	19 208 171	21 028 598	-	(20 377 184)	19 859 585
Итого	348 879 058	-	(1 003 486)	(20 377 184)	327 498 388

В 2017 году средств на проекты из фондов ЕС и государственного бюджета не было получено.



Движение средств по проектам ЕС и государственного бюджета в 2016 году (EUR)

Доходы будущих периодов	Остаток на 01.01.2016.	Получено в отчетном году			Коррекция	Снижение в размере износа основных средств	Остаток на 31.12.2017.
		Средства фондов ЕС	Средства государственного бюджета	Переклассифицировано (перемещено)			
Долгосрочная часть	318 618 331	28 767 054	4 027 058	(21 695 367)	(46 189)	-	329 670 887
Краткосрочная часть	16 659 246	-	-	21 695 367	-	(19 146 442)	19 208 171
Итого	335 277 577	28 767 054	4 027 058	-	(46 189)	(19 146 442)	348 879 058

Средства фондов ЕС и государственного бюджета, полученные на проекты в 2016 году (EUR)

Название проекта	Средства фондов ЕС	Средства государственного бюджета
Проект 3DP/3.3.2.1.0/13/IPIA/SM/002 Модернизация пассажирской железнодорожной инфраструктуры	5 429 932	-
Проект CCI2009LV161PR001 Строительство второго пути Скривери – Крустпилс	4 717 082	-
Проект 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/003 Модернизация централизации станции Шкиротава	3 342 549	-
Проект 3DP/3.3.1.2.0/10/IPIA/SM/002 Строительство станции Болдерая-2 с соединительной веткой к терминалам острова Криеву	2 988 024	-
Проект 3DP/3.3.1.2.0/10/IPIA/SM/001 Реконструкция сортировочной горки станции Шкиротава	2 370 000	685 578
Проект 2007-LV-27060-P Обновление пути в коридоре Rail Baltica в Латвии	2 234 673	3 341 480
Проект 3DP/3.3.1.2.0/14/IPIA/SM/001 Реконструкция пути	2 156 435	-
Проект 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/005 Модернизация системы сигнализации станции Лиепая с реконструкцией пути	1 940 075	-
Проект 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/001 Замена стрелочных переводов – поставка стрелок	1 349 659	-
Проект 3DP/3.3.1.2.0/10/IPIA/SM/003 Модернизация систем сигнализации, телекоммуникации и электроснабжения на участке Болдерая-1 – Засулаукс	1 135 500	-
Проект 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/004 Модернизация магистральной сети передачи данных	883 531	-
Проект 2011-LV-93133-S Разработка эскизного проекта электрификации сети LDz	219 594	-
Итого	28 767 054	4 027 058

27. НАЛОГИ И ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПЛАТЕЖИ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОЦИАЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ (EUR)

Вид налога	Переплата (-) по налогам, обязательства (+) по налогам на 31.12.2016.	Рассчитано	Уплачено	Переплата (-) по налогам, обязательства (+) по налогам на 31.12.2017.
Подоходный налог с предприятий от нерезидентов	-	1 540	(1 540)	-
Обязательные платежи государственного социального страхования	3 962 762	27 821 798	(28 485 692)	3 298 868
Подоходный налог с населения	2 255 230	14 782 797	(15 181 533)	1 856 494
Налог на недвижимость	-	593 294	(593 446)	(152)
Налог на природные ресурсы	2 577	14 863	(14 279)	3 161
Налог на добавленную стоимость	2 502 828	27 509 795	(25 779 922)	4 232 701
Ввозной таможенный налог	-	869	(869)	-
Налог на эксплуатацию транспортного средства	-	48 846	(48 471)	375
Налог на легковые транспортные средства предприятий	3 178	32 403	(35 431)	150
Государственная пошлина на риск предпринимательской деятельности	2 398	28 239	(28 357)	2 280
Итого	8 728 973	70 834 444	(70 169 540)	9 393 877
Переплата по налогам	-	-	-	(152)
Обязательства по налогам	8 728 973	-	-	9 394 029

Обязательства по налогам образовались в декабре 2017 года. На 31 декабря 2017 года у Латвийской железной дороги не было задержанных платежей в государственный бюджет.

28. УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВЫМИ РИСКАМИ

Наиболее значительными финансовыми инструментами Общества являются займы у банков, другие займы, деньги и банковские вложения, а также дебиторские и кредиторские задолженности. Главная задача этих финансовых инструментов заключается в обеспечении финансирования хозяйственной деятельности Общества. Общество имеет также ряд других финансовых активов и обязательств, например, долги покупателей и заказчиков и долги поставщикам и подрядчикам работ, проистекающие непосредственно из его хозяйственной деятельности.

В связи со своими финансовыми инструментами Общество подвержено рыночному и кредитному риску, а также риску ликвидности.

Управление финансовыми рисками обеспечивают финансовая дирекция и комитет по финансам Латвийской железной дороги.

Финансовые инструменты Общества разделяются на следующие категории:

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Займы и дебиторские задолженности		
Долги покупателей, заказчиков и прочие дебиторы, за исключением авансов	58 898 607	51 713 674
Деньги и денежные эквиваленты	19 701 435	7 103 593
Вложения, доступные для продажи		
Долгосрочные финансовые вложения	494 227	494 227
Финансовые активы итого	79 094 269	59 311 494
Прочие финансовые обязательства по амортизированной стоимости приобретения		
Займы у кредитных учреждений	208 248 230	204 940 429
Прочие займы	2 437 575	2 554 578
Долги поставщикам, подрядчикам работ и прочие кредиторы, за исключением авансов (включая долгосрочную часть)	22 437 905	19 666 075
Финансовые обязательства итого	233 123 710	227 161 082

Рыночный риск

Рыночный риск – это риск изменения рыночных факторов, например, изменения курсов иностранных валют, процентных ставок и цен на товары, которые могут повлиять на доходы Общества или стоимость принадлежащих ему финансовых инструментов. Рыночный риск включает в себя валютный риск и риск процентных ставок.

Риск процентных ставок

Риск процентных ставок – это риск возможных убытков в связи с изменениями процентных ставок по активам и обязательствам Общества. Общество подвержено рыночному риску изменения процентных ставок в связи со своими долгосрочными обязательствами, к которым применяется переменная процентная ставка.

Все займы Общества имеют переменную процентную ставку, за исключением одного займа, заключенного в конце 1990-х годов, к которому применяется фиксированная процентная ставка. Детальное описание процентных ставок по займам см. в Приложении 24. Общество управляет риском изменения процентных ставок, регулярно оценивая доступные на рынке процентные ставки по кредитам. Если доступны более низкие процентные ставки, чем имеющиеся, то Общество оценивает финансовую выгоду перекредитования.

Руководство Общества приняло решение не использовать производные финансовые инструменты для управления рисками процентных ставок.

Чувствительность процентных ставок

В следующей далее таблице отражена чувствительность прибыли Общества до уплаты налогов к обоснованно возможным изменениям процентных ставок на конец каждого указанного отчетного периода, если все прочие переменные величины не меняются. Собственный капитал Общества, за исключением результата отчетного года, влиянию не подвергается.

(EUR)

	2017		2016	
	Прирост/снижение базовой ставки (базовые пункты)	Влияние на прибыль до уплаты налогов (EUR)	Прирост/снижение базовой ставки (базовые пункты)	Влияние на прибыль до уплаты налогов (EUR)
EURIBOR	(+100)	(2 067 402)	(+100)	(2 015 089)
	(-100)	2 067 402	(-100)	2 015 089
LIBOR	(+50)	(7 540)	(+50)	(17 158)
	(-50)	7 540	(-50)	17 158

Валютный риск

Валютный риск – это риск возможных убытков в результате неблагоприятного изменения курсов валют в связи с активами и обязательствами в иностранных валютах. Валютный риск, которому подвержено Общество, вытекает, главным образом, из его хозяйственной деятельности – доходы и расходы деноминированы в различных валютах из займов в иностранных валютах. Долги покупателей и заказчиков Общества исчисляются, главным образом, в евро, тогда как займы у банков – в евро и долларах США. Детализированное распределение финансовых инструментов по валютам представлено в Приложении 31.

Главными инструментами управления валютным риском, используемыми Обществом, являются учет валютных средств и их использование для погашения обязательств в иностранных валютах.

Руководство Общества приняло решение не использовать производные финансовые инструменты для управления валютными рисками.

Чувствительность валют

В следующей таблице отражена чувствительность доходов Общества до уплаты налогов к обоснованно возможным изменениям валютных курсов относительно их монетарной позиции, если все остальные переменные

величины не меняются. Собственный капитал Общества, за исключением результата отчетного года, влиянию не подвергается.

	2017		2016	
	Изменения в курсе валют	Влияние на прибыль до уплаты налогов (EUR)	Изменения в курсе валют	Влияние на прибыль до уплаты налогов (EUR)
Доллар США	(+5%)	63 497	(+5%)	164 000
	(-5%)	63 497	(-5%)	164 000

Кредитный риск

Кредитный риск – это риск того, что партнер по сделкам не сможет выполнить свои обязательства по отношению к Обществу и создаст для него значительные финансовые убытки. Общество подвержено кредитному риску, вытекающему непосредственно из его финансовой

деятельности – в основном, из долгов покупателей и заказчиков, а также кредитному риску в связи с финансирующей деятельностью Общества – главным образом, из денежных депозитов в банках.

Долги покупателей и заказчиков

Общество управляет кредитным риском по долгам покупателей и заказчиков согласно политике Концерна. Перед заключением договоров оценивается платежеспособность покупателей и заказчиков. Общество страхуется от кредитного риска, получая от своих клиентов предоплату.

Общество непрерывно контролирует остатки дебиторских задолженностей, чтобы снизить возможность появления безвозвратных долгов. Возможное снижение стоимости долгов покупателей и заказчиков постоянно анализируется.

Общество не принимает залоги в обеспечение долгов покупателей и заказчиков.

На 31 декабря 2017 года у Общества было 3 клиента (в 2016 году – 4), каждый из которых был должен Обществу более 700 тыс.евро, что составляло примерно 84,0% (в 2016 году – 94,3%) общей дебиторской задолженности. Без учета долгов дочерних обществ, для которых 31 декабря 2017 года еще не наступил срок возврата, задолженность более 700 тыс.евро имел один клиент, что составляло 19,4% общей дебиторской задолженности.

В Обществе не разработана внутренняя система кредитных рейтингов для оценки долгов покупателей и заказчиков.

Денежные депозиты

Кредитным риском, вытекающим из денежных депозитов Общества в банках, согласно Политике финансового управления Концерна, управляет комитет Концерна по финансам. В соответствии с этой политикой свободные ресурсы Общества допустимо вкладывать только в депозиты или фонды денежных рынков. Перед размещением денежных средств в банках (на депозиты

или расчетные счета) комитет Концерна по финансам оценивает кредитные рейтинги банков и предлагаемые ими процентные ставки.

Остатки денежных средств Общества в банках в соответствии с присвоенными агентством Moody's банковскими кредитными рейтингами:

	(EUR)	
Кредитный рейтинг	31.12.2017.	31.12.2016.
Aa2	-	2 183 775
Aa3	19 689 583	4 914 476
A1	10 723	-
A2	-	4 617
A3	1 129	118
Итого	19 701 435	7 102 986

Общество подвержено кредитному риску, как это отражено в следующей таблице:

	(EUR)	
	31.12.2017.	31.12.2016.
Деньги и денежные эквиваленты	19 701 435	7 103 593
Долги покупателей, заказчиков и прочие долги (сумма брутто), за исключением авансов и предоплаты	59 372 305	52 203 486
Итого	79 073 740	59 307 079



Дополнительно раскрываемая информация, относящаяся к кредитным рискам:

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Финансовые активы, по которым не просрочен срок платежа и на которые не создаются накопления на снижение стоимости		
Непросроченные платежи, в том числе	78 462 323	55 176 266
Деньги и денежные эквиваленты	19 701 435	7 103 593
Долги покупателей и заказчиков	58 760 888	48 072 673
Анализ возрастной структуры финансовых активов, по которым просрочен срок платежа, но не созданы накопления на снижение стоимости		
До 3 месяцев	118 525	3 638 711
От 3 до 12 месяцев	19 194	2 290
Финансовые активы, по которым не созданы накопления на снижение стоимости, итого	78 600 042	58 817 267
Финансовые активы, по которым созданы накопления на снижение стоимости (в полном объеме)	473 698	489 812
Итого	79 073 740	59 307 079

Риск ликвидности

Риск ликвидности – это риск того, что Общество не сможет выполнить свои финансовые обязательства в установленные сроки.

Комитет Концерна по финансам управляет риском ликвидности, поддерживая соответствующие денежные резервы и обеспечивая достаточное финансирование с использованием выделенных кредитов, кредитных линий, финансовой аренды и т.п., а также путем постоянного надзора за прогнозируемыми и фактическими денежными потоками и согласования структуры сроков финансовых активов и обязательств.

Общество готовит долгосрочный прогноз денежного потока на год и оперативный прогноз – на одну неделю и обеспечивает, чтобы в распоряжении Общества было достаточно много денежных средств на финансирование ожидаемых расходов хозяйственной деятельности, улаживание финансовых обязательств и выполнение необходимых инвестиций.

Результатом деятельности Общества в 2017 году стала прибыль после уплаты налогов в размере 23 184 тыс. евро. На 31 декабря 2017 года краткосрочные обязательства Общества превышали его оборотные средства на 61 929 тыс. евро. В краткосрочные обязательства

включены доходы будущих периодов в размере 20 388 тыс. евро, связанные с вложением в публичную железнодорожную инфраструктуру проектных средств ЕС и государственного бюджета, поэтому финансовые средства на покрытие этих обязательств в отчетном году не предусматривались. Общий показатель ликвидности равен 0,4, а без включения в краткосрочные обязательства доходов будущих периодов – 0,5. В свою очередь, при исключении еще и краткосрочных накоплений, не связанных с денежным потоком, показатель ликвидности вырастает до 0,6. Денежные потоки оперативной деятельности Общества положительны. К тому же для покрытия краткосрочных обязательств Обществу доступна кредитная линия АО "Luminor Bank". Учитывая упомянутые выше обстоятельства, полагаем, что, несмотря на снижение объема перевозок, в 2017 году Обществу удалось обеспечивать финансовое равновесие, поэтому Общество способно выполнять свои текущие платежи и сохранять финансовую стабильность.

В следующих далее таблицах проанализированы финансовые обязательства Общества по срокам их возврата на основании определенных договорами недисконтированных сумм финансовых обязательств, включая процентные платежи:

(EUR)

На 31 декабря 2017 года	До 3 месяцев	От 3 до 12 месяцев	От 1 до 5 лет	Более 5 лет	Итого
Займы у кредитных учреждений	8 520 828	26 767 997	127 573 203	54 996 445	217 858 473
Прочие обязательства (включая прочие займы, долги поставщикам и подрядчикам работ и другие кредиты)	16 840 778	5 227 868	954 279	1 852 555	24 875 480
Итого	25 361 606	31 995 865	128 527 482	56 849 000	242 733 953

(EUR)

На 31 декабря 2016 года	До 3 месяцев	От 3 до 12 месяцев	От 1 до 5 лет	Более 5 лет	Итого
Займы у кредитных учреждений	7 358 449	25 963 826	119 185 232	61 015 053	213 522 560
Прочие обязательства (включая прочие займы, долги поставщикам и подрядчикам работ и другие кредиты)	14 122 581	5 174 235	954 279	1 969 558	22 220 653
Итого	21 481 030	31 138 061	120 139 511	62 984 611	235 743 213

29. СООБРАЖЕНИЯ О ПОДЛИННОЙ СТОИМОСТИ

Данная иерархия определяет, что наблюдаемые рыночные данные следует использовать, если только они доступны. Проводя переоценку, Общество принимает во внимание соответствующие наблюдаемые рыночные цены, если это возможно.

Подлинная стоимость – это сумма, которую можно было бы получить при продаже активов или уплатить при выполнении обязательств по обычной сделке между участниками рынка на дату оценки упомянутого актива или обязательств.

Подлинная стоимость определяется с целью установления, даже если рынок не активен, цены сделки, за которую участники рынка согласились бы продать активы или взять на себя обязательства на конкретную дату оценки при нынешних рыночных обстоятельствах.

Чтобы определить подлинную стоимость финансового инструмента, используют несколько методов: котировочные цены или технику оценки, включающую в себя наблюдаемые рыночные данные и основанную на внутренних моделях. На основании иерархии подлинной

стоимости, все техники оценки подразделяются на 1-й, 2-й и 3-й уровни.

Уровень иерархии подлинной стоимости финансового инструмента следует устанавливать, как низший уровень, если существенную часть его стоимости образуют данные низшего уровня.

Классификация финансового инструмента в иерархии подлинной стоимости проходит в два этапа:

1) классифицируют данные каждого уровня для определения иерархии подлинной стоимости;

2) классифицируют сам финансовый инструмент, опираясь на низший уровень, если существенную часть его стоимости образуют данные низшего уровня.

Котировочные цены – 1-й уровень

На 1-м уровне в технике оценки используются некорректированные котировочные цены активного рынка для идентичных активов или обязательств, когда котировочные цены легкодоступны и цена отражает фактическую рыночную ситуацию для сделок в условиях честной конкуренции.

Техника оценки с использованием рыночных данных – 2-й уровень

В моделях, используемых на 2-м уровне техники оценки, все наиболее существенные данные, прямо или косвенно, наблюдаются со стороны активов или обязательств. В модели используются рыночные данные, не включенные в котировочные цены на 1-м уровне, но наблюдаемые прямо (т.е. цена) или косвенно (т.е. получены из цены).

Техника оценки с использованием рыночных данных, не опирающихся на наблюдаемые рыночные данные – 3-й уровень

Техника оценки с использованием рыночных данных, не опирающихся на наблюдаемые рыночные данные (ненаблюдаемые рыночные данные), классифицируется по 3-му уровню. ненаблюдаемыми рыночными данными считаются данные, не относящиеся к легкодоступным на активном рынке, из-за неликвидного рынка или сложности финансового инструмента. Данные 3-го уровня, в основном, определяют, исходя из наблюдаемых рыночных данных аналогичного характера, исторических наблюдений или с использованием аналитического подхода.

Следующие финансовые активы и обязательства включены в 3-й уровень:

- Активы: Деньги и денежные эквиваленты 19 701 435 евро; Займы родственным обществам 44 510 858 евро; Прочие ценные бумаги и вложения 494 227 евро; Долги покупателей и заказчиков нетто 4 841 989 евро; Долги родственников обществ нетто 9 545 760 евро.
- Обязательства: Займы у кредитных учреждений 208 248 230 евро; Долги поставщикам и подрядчикам работ 18 044 744 евро; Долги родственным обществам 4 393 161 евро; Прочие обязательства 2 437 575 евро.

Активы и обязательства, для которых указана подлинная стоимость

Учетная стоимость ликвидных и краткосрочных (со сроком возврата не более трех месяцев) финансовых инструментов, например, денег и денежных эквивалентов, краткосрочных депозитов, краткосрочных долгов покупателей и заказчиков и долгов поставщикам и подрядчикам работ, приблизительно соответствует их подлинной стоимости.

Подлинная стоимость займов у кредитных учреждений, обязательств финансовой аренды и других долгосрочных обязательств оценивается с учетом будущих денежных

потоков с применением рыночных процентных ставок. Так как процентные ставки, применяемые к займам у кредитных учреждений, обязательствам финансовой аренды и другим долгосрочным обязательствам, в основном, являются переменными и существенно не отличаются от рыночных процентных ставок, а также применяемая Обществом наценка на риск существенно не меняется, то подлинная стоимость долгосрочных обязательств примерно соответствует их учетной стоимости.

30. УПРАВЛЕНИЕ КАПИТАЛОМ

Латвийской Республике принадлежит 100% акций ГАО "Latvijas dzelzceļš".

Целью Общества при управлении капиталом является обеспечение способности Общества продолжать свою деятельность и приносить определенную собранием акционеров отдачу от капитала. Латвийское государство,

как единственный владелец капитала Общества, вправе принимать решения, связанные с увеличением и снижением капитала Общества, выплатой дивидендов или их направлением на развитие Общества.



В контексте управления капиталом оценивается отношение заемного капитала Общества к его общему капиталу. Политика управления финансовыми рисками Общества не определяет минимальной или максимальной величины этого показателя. В кредитных договорах, заключенных с банками, определены финансовые показатели, которые Общество должно соблюдать в течение действия договора. Если показатели не

соблюдаются, то при подготовке годового отчета необходимо получить письма из банков о том, что заимодавец не будет требовать возврата денежных средств в ускоренном порядке. Составляя краткосрочный и долгосрочный финансовые планы и бюджет, Общество принимает во внимание выдвигаемые банками финансовые условия по поводу отношения заемного капитала к общему капиталу.

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Займы у кредитных учреждений и другие займы	210 685 805	207 495 007
Кредиторская задолженность (включая налоги)	44 107 431	28 927 256
Прочие обязательства	335 126 359	385 317 313
Общие обязательства	589 919 595	621 739 576
Собственный капитал	315 243 661	292 059 294
Обязательства и собственный капитал итого	905 163 256	913 798 870
Отношение заемного капитала к общему капиталу	65%	68%
Отношение собственного капитала к общим обязательствам	53%	47%

31. АНАЛИЗ ФИНАНСОВЫХ АКТИВОВ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВ В РАСПРЕДЕЛЕНИИ ПО ВАЛЮТАМ

В следующей таблице отражены финансовые инструменты Общества по валютам на 31 декабря 2017 года

	USD		Другие валюты	Итого
	EUR	EUR	EUR	EUR
Долги покупателей, заказчиков и прочие дебиторы, за исключением авансовых обязательств	58 898 604	3	-	58 898 607
Деньги и денежные эквиваленты	19 698 374	3 040	21	19 701 435
Финансовые активы итого	78 596 978	3 043	21	78 600 042
Займы у кредитных учреждений	206 740 185	1 508 045	-	208 248 230
Другие займы	2 437 575	-	-	2 437 575
Долги поставщикам, подрядчикам работ и прочие кредиторы, за исключением авансов	22 412 147	14 999	10 759	22 437 905
Финансовые обязательства итого	231 589 907	1 523 044	10 759	233 123 710

В следующей таблице отражены финансовые инструменты Общества по валютам на 31 декабря 2016 года

	USD		Другие валюты	Итого
	EUR	EUR	EUR	EUR
Долги покупателей, заказчиков и прочие дебиторы, за исключением авансовых обязательств	51 713 673	1	-	51 713 674
Деньги и денежные эквиваленты	7 103 050	521	22	7 103 593
Финансовые активы итого	58 816 723	522	22	58 817 267
Займы у кредитных учреждений	201 508 879	3 431 550	-	204 940 429
Другие займы	2 554 578	-	-	2 554 578
Долги поставщикам, подрядчикам работ и прочие кредиторы, за исключением авансов	19 605 706	29 721	30 648	19 666 075
Финансовые обязательства итого	223 669 163	3 461 271	30 648	227 161 082

32. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО КАПИТАЛЬНЫМ ВЛОЖЕНИЯМ

На будущий отчетный год Общество также планирует капиталовложения в основные средства и в нематериальные вложения, в том числе:

наиболее существенные, но еще не завершенные договоры:

Название партнера по сделке, предмет договора	Дата договора	Срок выполнения договора	Сумма договора, в евро
ООО "LDz infrastruktūra" Строительство повышенного островного перрона на станции Скривери	18.08.2017.	01.08.2018.	450 495
ООО "KATISS" Строительство кабельной оптической линии на участке Рига – Скулте	04.08.2017.	30.09.2018.	417 754
ООО "LVS Building" Замена покрытия и конструкций крыши в здании на ул. Бривибас, 103а в Лиелпае	06.10.2017.	02.12.2018.	300 000
ООО "KATISS" Реконструкция контактной сети на станциях Огре и Шкиротава	31.10.2017.	29.06.2018.	274 644

наиболее существенные утвержденные сделки, но еще не заключенные в отчетном году договоры:

Название партнера по сделке, предмет договора	Тип и дата закупочной процедуры	Срок выполнения договора	Предлагаемая сумма, в евро
ООО "KATISS" Строительство кабельной оптической линии на участке Плявиняс – Мадона	Переговорная процедура 10.10.2017.	30.09.2018.	834 782



Создание основных средств и расходы на объекты незавершенного строительства

(EUR)

Название объекта незавершенного строительства	Остаток объектов незавершенного строительства на 31.12.2017	Расходы, запланированные на 2018 год	Планируемая дата сдачи в эксплуатацию
Совершенствование контроля и централизации движения (в дополнение к KIGAS)	786 668	287 460	2018 год
Электронизация и оптимизация оборота информации по грузовым перевозкам – информационная система управления грузовым сообщением	473 566	439 520	2018 год
Расширение погрузочной площадки на станции Гаркальне	359 290	-	2018 год
Строительство повышенного островного перрона на станции Скривери	221 310	229 185	2018 год
Создание Единого хранилища данных LDz	163 712	215 350	2018 год
Капитальный ремонт внешних инженерных сетей	78 047	370 000	2018 год
Освещение станционных переездов и модернизация устройств электроснабжения	77 364	20 000	2018 год
Обновление подстанций и центральных распределительных пунктов	78 275	190 000	2018 год
Капитальный ремонт инженерно-технических сооружений	73 009	1 100 000	2018 год
Капитальный ремонт инженерно-технических сооружений	52 442	198 600	2018 год
Строительство оптических сетей	22 300	1 230 236	2018 год
Прочие объекты незавершенного строительства	29 631	-	2018 год
Итого	2 415 614	4 280 351	x

33. ВОЗМОЖНЫЕ НАЛОГОВЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

В любой момент в течение трех лет после года таксации налоговые органы могут провести ревизию бухгалтерского учета и дополнительно рассчитать налоговые обязательства и штрафы. Руководству Общества неизвестны обстоятельства, способные привести к созданию существенных обязательств в будущем.

34. БУДУЩИЕ АРЕНДНЫЕ ПЛАТЕЖИ

В 2017 году расходы Общества в связи с заключенными договорами оперативной аренды составляли 3 511 484 евро, соответственно в 2017 году – 3 511 824 евро. Планируется, что в 2018 году расходы сохранятся на уровне 2017 года.

Досрочное прекращение договоров оперативной аренды не может существенно повлиять на финансовое состояние Общества и результаты его деятельности.

35. БУДУЩИЕ АРЕНДНЫЕ ДОХОДЫ

Доходы от оперативной аренды в 2017 году составляли 5 360 973 евро. В период от года до 5 лет доходы от оперативной аренды планируется получать на уровне 2017 года.



36. КОЛИЧЕСТВО РАБОТАЮЩИХ В ОБЩЕСТВЕ

Среднее количество работающих в Обществе в 2017 году составляло 6 494 человека (в 2016 году – 6 808).

37. СДЕЛКИ СО СВЯЗАННЫМИ ЛИЦАМИ

Общество осуществляет сделки с Министерством сообщения (держателем 100% акций Общества) и другими коммерческими обществами, акции которых принадлежат государству. Самыми крупными были сделки с АО "Pasažieru vilciens" (плата за использование железнодорожной инфраструктуры публичного пользования для внутренних пассажирских перевозок, приобретение абонементных билетов) на 48 492 457 евро (в 2016 году – 48 778 535 евро) и ГАО "Latvenergo" (покупка электроэнергии) на 11 884 524 евро (в 2016 году – 12 955 449 евро). Взаимные сделки связаны с основной деятельностью соответствующих сторон.

Сделки с дочерними обществами

Партнер по сделке	2017 Товары/услуги		2016 Товары/услуги	
	Проданы/ оказаны	Куплены/ получены	Проданы/ оказаны	Куплены/ получены
ООО "LDZ CARGO"	94 606 923	7 024 609	111 658 481	9 660 083
ООО "LDz ritošā sastāva serviss"	3 209 387	2 738 891	2 646 969	3 571 960
ООО "LDz infrastruktūra"	1 429 064	12 660 363	1 367 501	11 773 330
ООО "LDz apsardze"	404 452	4 747 407	330 113	4 464 846
АО "LatRailNet"	74 375	1 198 524	70 425	1 198 395
ООО "LDZ Loģistika"	137 781	-	64 616	-
ООО "Rīgas Vagonbūves uzņēmums „Baltija”"	1 750	-	-	-

Долги родственных обществ

(EUR)

Дочернее общество	31.12.2017.	31.12.2016.
Краткосрочные долги		
ООО "LDZ CARGO"	3 009 757	4 260 227
ООО "LDz ritošā sastāva serviss"	6 284 797	9 654 088
ООО "LDz infrastruktūra"	187 906	117 421
ООО "LDz apsardze"	38 888	36 380
АО "LatRailNet"	11 446	7 515
ООО "LDZ Loģistika"	12 664	6 011
ООО "Rīgas Vagonbūves uzņēmums „Baltija”"	302	-
Итого	9 545 760	14 081 642
<i>в том числе образовавшиеся в декабре отчетного года</i>	<i>6 798 043</i>	<i>14 081 642</i>
Долгосрочные займы		
ООО "LDz ritošā sastāva serviss"*	44 510 858	29 158 575

* В 2016 и 2017 году Латвийская железная дорога выдала ООО "LDz ritošā sastāva serviss" долгосрочный кредит на финансирование модернизации 14 двухсекционных тепловозов серии 2М62У на общую сумму 47 258 575 евро.

Долги родственным обществам

	(EUR)	
Дочернее общество	31.12.2017.	31.12.2016.
ООО "LDZ CARGO"	492 249	829 008
ООО "LDz ritošā sastāva serviss"	221 701	235 274
ООО "LDz infrastruktūra"	3 198 281	1 383 875
ООО "LDz apsardze"	480 930	518 942
Итого	4 393 161	2 967 099
<i>в том числе образовавшиеся в декабре отчетного года</i>	<i>4 392 734</i>	<i>2 966 140</i>

38. СОБЫТИЯ ПОСЛЕ КОНЦА ОТЧЕТНОГО ГОДА

В период с последнего дня отчетного года не произошло событий, способных существенно повлиять на финансовое состояние Общества 31 декабря 2017 года.

39. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАСХОДОВАНИЮ ПРИБЫЛИ ОБЩЕСТВА

На основании пункта 2 части первой статьи 94, части первой статьи 56, частей первой и второй статьи 28 закона "Об управлении долями капитала публичной персоны и капитальными обществами" и пункта 5 правил Кабинета министров Nr.806 от 22 декабря 2015 года "О порядке, в котором государственные капитальные общества и публично-частные капитальные общества с государством в качестве участника (акционера) прогнозируют и определяют выплачиваемую на дивиденды долю прибыли и осуществляют в государственный бюджет платежи за использование государственного капитала", для сохранения конкурентоспособности государственного акционерного общества "Latvijas dzelzceļš", обеспечения его развития и реализации инвестиционных проектов Руководство Общества предлагает установить различную ставку доли прибыли, выплачиваемой на дивиденды, в размере 0%, включив ее в среднесрочную стратегию деятельности Общества согласно распоряжению Кабинета министров о разрешении устанавливать в среднесрочной стратегии деятельности ГАО "Latvijas dzelzceļš" различную прогнозируемую долю прибыли, выплачиваемой на дивиденды.

Рига, 3 апреля 2018 года

Председатель правления

Э.Берзиньш

Член правления

А.Стракшас

Член правления

Э.Шмукстс

Член правления

А.Стурманис

Годовой отчет подготовила финансовая дирекция ГАО "Latvijas dzelzceļš":
заместитель финансового директора, руководитель финансового отдела

С.Гасюна



КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ СОКРАЩЕННЫЙ ОТЧЕТ ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЗА **2017** ГОД



КОНСОЛИДИРОВАННЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ОТЧЕТЫ КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ ЗА 2017 ГОД

(EUR'000)

	2017	2016
Доходы	318 638	351 121
Себестоимость производства проданной продукции	(320 571)	(340 409)
Прибыль или убытки брутто	(1 933)	10 712
Административные расходы	(24 616)	(24 461)
Прочие доходы хозяйственной деятельности	33 628	37 015
Прочие расходы хозяйственной деятельности	(6 277)	(13 914)
Доходы от долгосрочных вложений	311	250
Финансовые доходы	2	1
Финансовые расходы	(2 272)	(2 295)
Прибыль или убытки до уплаты подоходного налога с предприятий	(1 157)	7 308
Подоходный налог с предприятий	32 334	(6 253)
Прибыль отчетного года	31 177	1 055

Рига, 3 апреля 2018 года

Председатель правления

Э.Берзиньш

Член правления

А.Стракшас

Член правления

Э.Шмукстс

Член правления

А.Стурманис

Годовой отчет подготовила финансовая дирекция ГАО "Latvijas dzelzceļš":
заместитель финансового директора, руководитель финансового отдела

С.Гасюна

Приложение

Основные установки подготовки сокращенного консолидированного финансового отчета.

Настоящий сокращенный консолидированный финансовый отчет, состоящий из консолидированного отчета о финансовом состоянии на 31 декабря 2017 года, консолидированного отчета прибыли или убытков и консолидированного отчета объединенных доходов за год до 31 декабря 2017 года, подготовлен на основании соответствующей информации ревизованного консолидированного финансового отчета ГАО "Latvijas dzelzceļš" за 2017 год без внесения в него каких-либо изменений. Ревизованный консолидированный финансовый отчет доступен в администрации ГАО "Latvijas dzelzceļš". Соответственно, настоящий сокращенный консолидированный финансовый отчет соответствует консолидированному финансовому отчету.



КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ ОБЪЕДИНЕННЫХ ДОХОДОВ ЗА 2017 ГОД

(EUR'000)

	2017	2016
Прибыль отчетного года	31 177	1 055
Прочие доходы		
Позиции, не переклассифицируемые в отчет прибыли или убытков:	4 377	(9 371)
<i>Списание переоцененных основных средств</i>	-	(11 024)
<i>Отложенный налог, непосредственно учитываемый в прочих доходах от переоцененных основных средств</i>	4 377	1 653
Прочие доходы/(убытки) отчетного года	4 377	(9 371)
Объединенные доходы/(убытки) отчетного года	35 554	(8 316)
Прибыль и объединенные доходы/(убытки) отчетного года, относящиеся к акционерам материнского общества Концерна	35 554	(8 316)

Рига, 3 апреля 2018 года

Председатель правления

Член правления

Член правления

Член правления

Э.Берзиньш

А.Стракшас

Э.Шмукстс

А.Стурманис

Годовой отчет подготовила финансовая дирекция ГАО "Latvijas dzelzceļš":
заместитель финансового директора, руководитель финансового отдела

С.Гасюна



КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ СОСТОЯНИИ НА 31 ДЕКАБРЯ 2017 ГОДА

(EUR'000)

Актив	31.12.2017.	31.12.2016.
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ		
Основные средства	895 784	908 066
Нематериальные вложения	1 360	1 559
Авансовые платежи за основные средства	745	756
Долгосрочные финансовые вложения	494	494
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ ИТОГО	898 383	910 875
ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА		
Накопления	24 244	34 355
Долги покупателей, заказчиков и другие дебиторы	14 779	18 180
Подоходный налог с предприятий	446	1 875
Деньги и денежные эквиваленты	72 883	61 084
ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА ИТОГО	112 352	115 494
АКТИВЫ ИТОГО	1 010 735	1 026 369

(продолжение на следующей странице)



KONSOLIDĒTAIS PĀRSKATS PAR FINANŠU STĀVOKLI НА 31 ДЕКАБРЯ 2017 ГОДА (продолжение)

(EUR'000)

Пассив	31.12.2017.	31.12.2016.
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ		
Относящийся к акционерам материнского общества Концерна:		
Капитал в акциях (основной капитал)	256 720	256 720
Резервы переоценки долгосрочных вложений	51 350	46 973
Резервы и нераспределенная прибыль предыдущих лет	53 327	52 272
Объединенные доходы отчетного года	31 177	1 055
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ ИТОГО	392 574	357 020
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
Отложенные налоговые обязательства	-	36 752
Накопления	177	178
Займы у кредитных учреждений	176 527	177 334
Другие займы	2 321	2 438
Долги поставщикам и подрядчикам работ	486	491
Доходы будущих периодов	307 639	329 671
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО	487 150	546 864
КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
Займы у кредитных учреждений	35 114	33 399
Другие займы	117	117
Накопления	8 486	15 187
Долги поставщикам, подрядчикам работ и прочие кредиторы	52 096	38 738
Подходный налог с предприятий	2	-
Налоги и обязательные платежи государственного социального страхования	14 808	15 836
Доходы будущих периодов	20 388	19 208
КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО	131 011	122 485
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО	618 161	669 349
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО	1 010 735	1 026 369

Рига, 3 апреля 2018 года

Председатель правления

Э.Берзиньш

Член правления

А.Стракшас

Член правления

Э.Шмукстс

Член правления

А.Стурманис

Годовой отчет подготовила финансовая дирекция ГАО "Latvijas dzelzceļš":
заместитель финансового директора, руководитель финансового отдела

С.Гасюна

