



ГОДОВОЙ ОТЧЕТ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ЗА 2018 ГОД

- 01 ОБРАЩЕНИЕ РУКОВОДСТВА
- 02 ПРОФИЛЬ ОРГАНИЗАЦИИ
- 03 УПРАВЛЕНИЕ
- 04 ПРИВЛЕЧЕНИЕ СТОРОН ВЛИЯНИЯ
- 05 ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ВЛИЯНИЕ
- 06 ВЛИЯНИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ
- 07 СОЦИАЛЬНОЕ ВЛИЯНИЕ
- 08 ГОДОВОЙ ОТЧЕТ ГАО «LATVIJAS DZELZCEĻŠ» ЗА 2018 ГОД
- 09 СОКРАЩЕННЫЙ КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

ОБРАЩЕНИЕ РУКОВОДСТВА

01



Янис Ланге

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА
ГАО «LATVIJAS DZELZCEĻŠ»

2018 год был для ГАО «Latvijas dzelzceļš» годом положительных перемен. Были пересмотрены деловые и организационные процессы на предприятии, существенно повышена продуктивность, укреплено сотрудничество с имеющимися партнерами, а также налажены новые партнерские отношения.

Несмотря на то, что в результате вызванного геополитической ситуацией в регионе и во всем мире падения оборота перевозок для начала года была характерна известная неопределенность, по завершении года оказалось, что его результаты даже лучше, чем прогнозировалось. К тому же особенно приятно, что значительно улучшились и показатели продуктивности концерна.

Заметным событием стало и изменение визуальной идентичности LDz, что еще раз подтвердило, что LDz является современным предприятием, способным изменяться в ногу со временем. Непрерывные перемены – это новая реальность, в

условиях которой LDz нужно работать. Всегда следует быть готовыми гибко реагировать, приспособившись к рыночной ситуации. Крупному предприятию, конечно же, нелегко это сделать, однако для конкурентоспособности LDz сейчас и в будущем очень важно чувствовать данные тенденции и действовать.

В то же время есть определенные вещи, которые никогда не изменяются – одной из главных ценностей LDz навсегда останется безопасность, и она всегда будет входить в число приоритетов.

Также в 2018 году был принят существенный для отраслевой политики документ – Индикативный план развития железнодорожной инфраструктуры, а также заключен многолетний договор с Министерством сообщения. Продолжалось и выполнение связанных с долгосрочным инвестиционным планом решений, в том числе развитие проекта электрификации железной дороги. Следует подчеркнуть, что железнодорожная электрификация – по сути, это не только проект LDz, но и вопрос конкурентоспособности всей страны, так как сегодня между собой конкурируют уже не предприятия, а государства и даже целые регионы.

В аспекте электрификации Латвийской железнодорожной сети наиболее существенный вопрос связан с принятием и преемственностью решений.

Необходимость электрификации железной дороги установлена Долгосрочной стратегией развития Латвии, Национальным планом развития и Основными установками развития транспорта. Электрификация имеет много практических преимуществ – это и снижение выбросов CO₂, что делает транспорт более дружелюбным к окружающей среде, и увеличенная сила тяги, позволяющая перевозить более длинные и тяжелые составы, снижая таким образом затраты на перевозки. От электрификации железной дороги зависит и то, какую инфраструктуру мы передадим будущим поколениям. Полагаю, что это обязанность предприятия – осуществлять планомерные инвестиции, делая упомянутую инфраструктуру, а вместе с ней – и всю отрасль в целом более конкурентоспособной и прибыльной.

Наиболее существенные вызовы 2019 года будут связаны именно с крупными инвестиционными проектами, в том числе относительно их соразмерности с рыночной ситуацией, с предусмотренными расходами и отдачей. Не менее важны эффективность реализации самих проектов и прозрачность процессов. Такова одна из задач совета LDz: условно говоря, если правление LDz можно сравнить с пилотом машины в автомобильном спорте, который рулит и жмет на педаль газа, определяя, как быстро предприятие будет двигаться вперед, то в руках у совета находится карта, по которой нужно следить, по тому ли пути мы двигаемся, и в ответственные моменты помогать правлению принимать правильные решения.

В качестве цели на будущее LDz определяет, что Латвия должна стать выдающимся центром транспортно-логистических услуг Балтийского региона. Уже сегодня в Латвии имеется хорошее покрытие железнодорожной сети, очень хорошо развиты портовая инфраструктура и аэропорт, к тому же мы обладаем компетенцией, знаниями и умением приспособляться к рыночным обстоятельствам. А это, в свою очередь, означает, что для достижения указанной цели важно скоординированное и продуманное сотрудничество между портами, железной дорогой, аэропортами и грузоотправителями. Крупнейшим и ближайшим конкурентом Латвии, несомненно, является Литва, где наблюдается острая борьба именно за белорусские грузы. Нужно отметить, что в конкурентной борьбе с Литвой большое значение приобретает электрификация Латвийской железнодорожной сети, которая позволит обеспечить более низкие тарифы. Объемы грузовых перевозок с Белоруссией также увеличились, и подобная динамика является заслугой представительства LDz в Республике Беларусь, которое поддерживает хорошие отношения с Белорусской железной дорогой и всеми прочими участвующими в процессе сторонами.

Глядя на 2019 год, в глобальном и региональном масштабе мы по-прежнему наблюдаем различные тенденции, которые могут как положительно, так и отрицательно повлиять

на грузопоток не только в направлении Латвии, но и на самые различные транспортные коридоры. Поэтому руководству LDz нужно быть готовым непрерывно отслеживать актуальные тенденции, а также работать над тем, чтобы не только поддерживать, но и развивать конкурентоспособную инфраструктуру и качество предоставляемых услуг, увеличивать объемы обрабатываемых грузов.

Наряду с повышением объема перевозок одной из важнейших задач на ближайшее будущее является разработка стратегии по привлечению молодых работников, ибо средний возраст трудящихся на предприятии свидетельствует о том, что важно думать о своевременной и взвешенной смене поколений. Очень важно отыскать настоящий способ показать молодежи, что железная дорога – это интересная и перспективная сфера. Уже сегодня ясно, что требования к компетенции работников с течением времени будут меняться – всё больший упор будет делаться на особые навыки квалификации, тогда как более простые и рутинные работы, где это возможно, будут роботизироваться.

Глядя в более отдаленное будущее, я убежден, что LDz ждет успех и как управляющего железнодорожной инфраструктурой, и как технологичное предприятие. Оно объединит различные виды транспорта и добьется их синергии в государственном масштабе; инновационное дигитализированное предприятие благодаря своим квалифицированным и грамотным работникам сможет приспособиться к рыночным изменениям и работать в условиях острой конкуренции, одновременно обеспечивая высокую степень безопасности.

Отработав в транспортной отрасли более 10 лет, я уверен, что вся имеющаяся в государстве инфраструктура является средством, с помощью которой строится благосостояние страны. LDz – это сильный инструмент, позволяющий Латвии зарабатывать и способствовать благосостоянию общества. Каждый из работников LDz трудится не только на благо своей семьи и предприятия, но и вносит свой вклад на благо всего государства в целом.



Эдвин Берзиньш

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ, ПРЕЗИДЕНТ
ГАО «LATVIJAS DZELZCEĻŠ»

Деятельность и финансовые результаты 2018 года свидетельствуют о том, что Латвийская железная дорога доказала свою способность преодолевать сложные периоды, добиваясь в то же время положительно оцениваемых итогов своей работы и формируя новое видение для развития в будущем.

С началом 2018 года из-за снижения объема грузовых перевозок, вызванного глобальной политической ситуацией, вся отрасль транспорта и логистики – не только железная дорога, но и предприятия, работающие в портах – пережили богатый вызовами период. Однако уже в первые месяцы года транзитные грузовые перевозки из-за рубежа начали расти, и такими они сохранились до конца 2018 года. Объем грузовых перевозок в 2018 году увеличился на 12%, по сравнению с предыдущим годом. Выросли и объемы пассажирских

перевозок. Таким образом, «Latvijas dzelzceļš» не только сохранил финансовую стабильность предприятия, но и реализовал ряд направленных на развитие деятельности концерна мероприятий.

2018 год стал также важной точкой отсчета в истории LDz – за этот период и был подтвержден взгляд государства на развитие железнодорожной инфраструктуры (6 ноября Кабинет министров утвердил Индикативный план развития железнодорожной инфраструктуры на 2018-2022 годы), и предприятие утвердило и впервые публично определило своё видение будущего, в том числе познакомив с новым товарным знаком LDz.

Таким образом, итоги минувшего года подводят три существенные сферы, в которых произошли перемены.

Государственное видение, включенное в Индикативный план развития железнодорожной инфраструктуры и связанный с ним многолетний договор между Министерством сообщения и LDz, предусматривает, что в пятилетнем разрезе сохраняются имеющиеся объем, качество и мощность инфраструктуры, а также реализуется ряд инвестиционных проектов, существенных для конкурентоспособности железнодорожной инфраструктуры.

Эти документы предусматривают также обязательство государства по обеспечению финансового равновесия управляющего инфраструктурой (LDz), если предусмотренные планом затраты на перевозки из-за рыночных обстоятельств превышают доходы LDz. В то же время LDz, подписывая многолетний договор, берет на себя обязательство по обеспечению стабильной платы за пользование инфраструктурой для перевозчиков, таким образом гарантируя участникам рынка предсказуемые условия – в той степени, в какой развитие перевозок зависит от платежей за использование железнодорожной инфраструктуры. Иными словами, LDz в своей сфере деятельности принимает на себя обязательство по обеспечению стабильных условий работы и неизменного качества услуг для транспортно-логистической отрасли.



ми в сферах управления движением, безопасности, логистики и других областях.

Эти перспективы сфокусированы в новом товарном знаке LDz и девизе «Нет ничего далёкого!», исходя из которых, LDz имеет все возможности достичь самых отдаленных мировых континентов и найти не применявшиеся прежде, эффективные и конкурентоспособные технологические решения, благодаря этому обеспечив Латвии честь выдающегося логистического центра региона.

Однако любое достижение связано с тяжелой работой, и удержать полученный результат зачастую труднее, чем добиться первоначальных успехов. Именно поэтому мы считаем, что решающая роль принадлежит неизменно активной работе, высокой эффективности и целенаправленному сотрудничеству на внешних рынках.

Хотя ГАО «Latvijas dzelzceļš» управляет железнодорожной инфраструктурой на территории Латвии, достижения руководимых им предприятий концерна, а также более широкой транспортно-логистической отрасли зависят от того, насколько уверены и активны мы будем за пределами страны. Во многих местах, особенно в Азиатском регионе, государственные предприятия воспринимаются иначе, чем частные участники рынка, поэтому в 2018 году вместе с руководством всех крупнейших латвийских портов, а также Рижского аэропорта и Латвийской почты мы продолжали участвовать в международных маркетинговых предприятиях в России, Белоруссии, Китае, Казахстане, Узбекистане, Индии и других странах, знакомя с возможностями и преимуществами Латвийского транзитного коридора.

Многие из этих визитов не приносят мгновенных результатов и их положительное влияние становится ощутимым только в более отда-

Наряду с упомянутыми документами, включающими в себя установленные государством требования и обязательства, совет LDz в 2018 году утвердил Среднесрочную стратегию деятельности ГАО «Latvijas dzelzceļš» на 2017–2022 годы, в которой определены направления работы, перспективы развития и анализ рисков для предприятия. На базе стратегии разработан план хозяйственной деятельности предприятия, а на 2019 год намечена активная работа по подготовке Долгосрочной стратегии концерна «Latvijas dzelzceļš».

Фундамент долгосрочного планирования был заложен при разработке концепции стратегического позиционирования концерна, в основе которой лежит не только анализ нынешней деятельности и направлений развития, но и более широкий взгляд на развитие транспортно-логистической отрасли в мире и Латвии. Согласно данному видению, мы определили, что путь развития LDz лежит в направлении группы полноценных и хорошо управляемых предприятий транспорта, логистики и технологий, где нынешние направления работы по обеспечению инфраструктуры и выполнению перевозок дополняются активным трансграничным сотрудничеством по развитию новых логистических услуг, а также основанными на современных «умных» технологиях решения-

ленной перспективе, однако встречаются и исключения – таким можно считать участие в форуме китайских предприятий Top500 в сентябре 2018 года. Во время форума удалось заключить договор о стратегическом сотрудничестве с Сианьским Международным торгово-логистическим парком, а уже через два месяца в Рижский порт прибыл первый контейнерный поезд из этого китайского города.

2018 год принес достижения и в сотрудничестве с ближайшими рынками. Например, по маршруту грузового экспресс-поезда Минск – Рига, запущенного в феврале, до конца года было перевезено уже 180 составов. К тому же в тесном сотрудничестве с Белорусской железной дорогой удалось добиться, чтобы перевозка длилась не 28 часов, как первоначально планировалось, а лишь немногим дольше 20 часов.

Чтобы обеспечить развитие этого и других международных проектов, необходима конкурентоспособная инфраструктура. Рельсовые пути LDz отвечают самым высоким стандартам качества, тогда как в наши планы на будущее входит как развитие пассажирской инфраструктуры, так и повышение эффективности крупнейших транзитных узлов в Риге и Даугавпилсе. Следует подчеркнуть, что наиболее важная цель заключается в создании современной, дружелюбной окружающей среде, электрифицированной железнодорожной инфраструктуры с постепенной заменой дизельной тяги на электровозы. В 2018 году были сделаны существенные шаги по реализации ранее утвержденной Кабинетом министров электрификации Латвийской железнодорожной сети: получены положительные отзывы Центрального агентства по финансам и договорам и консультативного органа Европейской комиссии JASPERS IQR, а также начата закупочная процедура, чтобы по получении от Европейской комиссии окончательного решения о запуске проекта мож-

но было незамедлительно приступить к его реализации.

Электрификация играет существенную роль в обеспечении конкурентоспособности Латвийского транзитного коридора в долгосрочной перспективе – опыт других стран свидетельствует не только о положительном эффекте для охраны окружающей среды, но и о снижении затрат на перевозки. К тому же многие крупные компании, нуждающиеся в транспортировке произведенной ими продукции, в своих стратегических документах обозначили следующий принцип: при прочих равных возможностях, условиях и затратах при доставке грузов к конечной цели по различным транспортным коридорам отдавать приоритет выбору «зеленых» коридоров с уменьшенным количеством вредных выбросов, существенно влияющим на общие объемы создаваемых их деятельностью вредных выбросов.

Глядя в будущее – в 2019 год, мы продолжим активно работать над улучшением бизнес-процессов, действуя и в качестве управляющего инфраструктурой, и как концерн в целом. Наряду с улучшением внутренних процессов мы учитываем и связанные со стратегическим развитием вызовы в сфере дигитализации, внедрении инноваций, а также технологической модернизации.

И наконец, я убежден, что сформулированные Латвийской железной дорогой стратегические перспективы, подготовленные наработки, реализованная и приносящая хорошие результаты перестройка бизнес-модели, повышение эффективности, а также профессиональная команда работников позволят концерну «Latvijas dzelzceļš» достичь выдвинутых целей. Причем в выигрыше окажемся мы все – как каждый работник концерна и его семья, так и латвийское народное хозяйство в целом!

Информация об отчете

ОТЧЕТ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГАО «LATVIJAS DZELZCEĻŠ» ЗА 2018 ГОД ПОДГОТОВЛЕН СОГЛАСНО ОСНОВНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ (CORE) СТАНДАРТА GRI.

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

Отчетный период

1 января – 31 декабря 2018 года

Регулярность отчета

Отчет готовится один раз в год начиная с 2016 года. Первые два отчета устойчивого развития ГАО «Latvijas dzelzceļš» за 2016 и 2017 годы были подготовлены по установкам GRI G4. Отчет за 2018 год является первым, подготовленным на основании требований стандарта GRI. В дальнейшем каждый год также планируется готовить основанные на стандарте GRI отчеты, а также оценить возможность создания отчета устойчивого развития по стандартам GRI для всего концерна «Latvijas dzelzceļš».

Дата публикации

13 июня 2019 года (на латышском языке). Отчет доступен на сайте <http://parskati.ldz.lv/> на латышском, английском и русском языках, а также представлен для публикации в базе данных GRI <http://database.globalreporting.org/> на английском языке.

Принципы составления отчета

Готовя первый отчет устойчивого развития за 2016 год, ГАО «Latvijas dzelzceļš» провело детальное исследование мнений сторон влияния, в том числе представителей государственных органов, негосударственного сектора, клиентов, партнеров, представительств интересов работников и других отраслей, установив их взгляд на те сферы, в которых ГАО «Latvijas dzelzceļš» имеет наибольшее влияние или представляет наиболее высокие риски влияния в связи с существенными аспектами устойчивого развития. Была разработана матрица существенных аспектов, положенная в основу первого отчета GRI, а также использованная для подготовки отчетов за 2017 и 2018 годы. С учетом перехода от установок GRI G4 к стандарту GRI отображенные в матрице существенные аспекты были адаптированы к нумерации индикаторов аспектов стандарта GRI (см. стр.55).

Опираясь на данное исследование и матрицу, ГАО «Latvijas dzelzceļš» в отчете жизнеспособности в полной мере отразило общую стандартную информацию (General Standard Disclosures – 38 индикаторов) о своей деятельности, а также предоставило данные по 46

существенным аспектам. Предприятие также включило в отчет информацию о своих действиях, которые, на его взгляд, связаны с долгосрочной деятельностью предприятия, вкладом в общество или изучением и снижением определенных рисков, но не были акцентированы в качестве существенных аспектов при обследовании сторон или не входят в стандарт GRI. В отчете устойчивого развития по отдельным разделам отмечены индикаторы стандарта 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 о 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. Отчет охватывает деятельность ГАО «Latvijas dzelzceļš» в 2018 году; косвенно в нем отражена и деятельность дочерних обществ концерна «Latvijas dzelzceļš», однако содержание отчета не отражает в полной мере деятельность всего концерна в сфере устойчивого развития.

Утверждение ревизора

Согласно изданному Советом по международным стандартам ревизий и утверждений Международному стандарту утверждений поручений 3000 (SAUS 3000), не являющихся ревизией исторической финансовой информацией или проверкой, проверку отчета жизнеспособности ГАО «Latvijas dzelzceļš» провела аудиторская компания «PricewaterhouseCoopers». Выбор ревизора опирался на тот факт, что «PricewaterhouseCoopers» является также ревизором годового отчета ГАО «Latvijas dzelzceļš».

Контакты

Контактная информация для вопросов или комментариев по отчету устойчивого развития ГАО «Latvijas dzelzceļš» за 2018 год: ieva.kustova@ldz.lv.

ИНФОРМАЦИЯ ПО ОБЩИМ СТАНДАРТАМ

ПРОФИЛЬ ОРГАНИЗАЦИИ

Индикатор GRI	Стр.
102-1 Название организации	9
102-2 Деятельность, товарные знаки, продукты и услуга	9
102-3 Местонахождение главного офиса	9
102-4 Места работы	9
102-5 Право собственности и юридический статус	9
102-6 Рынки работы	11
102-7 Масштаб организации	13
102-8 Информация о работниках и других исполнителях работы	14
102-9 Цепочка поставок	52
102-10 Существенные изменения в организации и в цепочке ее поставок	52
102-11 Принцип предусмотрительности	16
102-12 Внешние инициативы	15
102-13 Участие в организациях	17

СТРАТЕГИЯ

102-14 Сообщение должностных лиц высшего уровня	2
---	---

ЭТИКА И ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ДОБРОСОВЕСТНОСТЬ

102-16 Ценности, принципы, стандарты и нормы действия	22
102-17 Механизмы консультаций и жалоб в вопросах этического порядка	22, 68

УПРАВЛЕНИЕ

Индикатор GRI	Стр.
102-18 Структура управления	24
102-20 Ответственность руководящего уровня за сферы экономического, экологического и социального влияния	36
102-22 Состав органов высшего управления и комитеты	25
102-23 Руководитель органов высшего управления	25
102-24 Номинирование и отбор членов органов высшего управления	24
LDZ-1 Наиболее значительные мероприятия корпоративной социальной ответственности в 2018 году	36

ПРИВЛЕЧЕНИЕ СТОРОН ВЛИЯНИЯ

102-40 Перечень сторон влияния	46
102-41 Коллективные договоры	49
102-42 Идентификация и отбор сторон влияния	46,54
102-43 Подход к привлечению сторон влияния	46,54
102-44 Наиболее существенные вопросы, рассмотренные с участием сторон влияния	46

ПРАКТИКА ОТЧЕТНОСТИ

102-45 Общества, охваченные консолидированными финансовыми отчетами	30
102-46 Определение содержания и существенных аспектов отчета	54
102-47 Перечень существенных аспектов	55
102-48 Коррекция информации, представленной предыдущими отчетами	55
102-49 Изменения в практике отчетности	5
102-50 Отчетный период	5
102-51 Дата публикации отчета	5
102-52 Регулярность отчета	5
102-53 Контактная информация для вопросов по отчету	5
102-54 Отзыв об отчетности в соответствии со стандартом GRI	5
102-55 Указатель содержания индикаторов GRI	6
102-56 Утверждение ревизора (В латышской и английской версии отчета)	

ИНФОРМАЦИЯ ПО ОБЩИМ СТАНДАРТАМ

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ВЛИЯНИЕ

Индикатор GRI	Стр.		
103	Подход к управлению	57	
Экономическая производительность	201-1	Произведенная и распределенная экономическая стоимость	60
	201-4	Полученная финансовая поддержка	59
Косвенное экономическое влияние	203-1	Инвестиции в инфраструктуру и в развитие услуг	61
	203-2	Существенное косвенное экономическое влияние	66
Практика закупок	103	Подход к управлению	67
Антикоррупционные мероприятия	103	Подход к управлению	68
	205-1	Действия, для которых проведена оценка риска коррупции	68
	205-2	Коммуникация и обучение по антикоррупционным политикам и процедурам	68
	205-3	Подтвержденные случаи коррупции и последовавшие за ним действия	68
Честная конкуренция	103	Подход к управлению	68

ВЛИЯНИЕ НА СРЕДУ

Индикатор GRI	Стр.		
103	Подход к управлению	70	
Материалы	301-1	Объем использованных материалов	73
Энергия	302-1	Потребление энергии в организации	74
	302-2	Потребление энергии вне организации	74
	302-4	Сокращение потребления энергии	74
Биологическое многообразие	304-1	Места работы, принадлежащие предприятию, арендуемые или управляемые им, которые являются охраняемыми территориями либо местами, прилегающими к охраняемым территориям, и территориями с высокой ценностью биологического многообразия за пределами охраняемых территорий	75
	304-2	Существенное влияние деятельности, продуктов и услуг на биологическое многообразие	75
Выбросы	305-1	Прямые эмиссии тепличных газов	75
	305-5	Снижение прямых эмиссий тепличных газов	75
	305-7	Выбросы NOx, SOx и другие существенные выбросы в воздух	75
Сточные воды и отходы	306-1	Передача сточных вод на очистку	76
	306-2	Отходы по их типу и методу утилизации	76
	306-3	Существенное загрязнение	76
	306-4	Транспортировка опасных отходов	76
Деятельность согласно нормативным актам, регулирующим охрану окружающей среды	307-1	Несоответствие природоохранному законодательству и регулированию	77

СОЦИАЛЬНОЕ ВЛИЯНИЕ

Индикатор GRI	Стр..		
103	Подход к управлению	78	
Рабочая среда	103	Подход к управлению	79
Занятость	401-1	Прием новых работников и сменяемость работников	81
	401-2	Блага, обеспеченные работающим на полную ставку, которыми не обеспечены работники, трудоустроенные временно или на неполный рабочий день	81
	401-3	Отпуск по уходу за ребенком	82
Отношения работников и руководства	402-1	Минимальные сроки оповещения об изменениях в деятельности предприятия Безопасность труда и здоровье	82
Безопасность труда и здоровье	403-1	Система управления безопасностью труда и здоровья	83
	403-2	Идентификация опасных факторов, оценка рисков и расследование несчастных случаев	83
	403-3	Мероприятия, способствующие профессиональному здоровью	83
	403-4	Участие работников, консультации и коммуникации по вопросам безопасности труда и здоровья	83
	403-5	Обучение работников в сфере безопасности труда и здоровья	83
	403-6	Поощрение здоровья работников	84
	403-8	Работники, охваченные системой управления безопасностью труда и здоровья	83
	403-9	Несчастные случаи на рабочем месте	84
	403-10	Профессиональные заболевания	84
Обучение и образование	404-1	Среднее количество учебных часов в году на одного работника	87
	404-2	Повышение навыков работников и программы поддержки развития	86

Индикатор GRI	Стр..		
404-3	Пропорция работников, регулярно получающих оценку развития и карьеры Разнообразие и равные возможности	88	
Разнообразие и равные возможности	405-1	Разнообразие органов управления и работников	89
	405-2	Сравнение основной оплаты труда и вознаграждения для мужчин и женщин Ответственность перед обществом	89
Ответственность перед обществом	103	Подход к управлению	90
Местные общины	413-1	Привлечение, оценка влияния и программы развития местных общин	90
	413-2	Работа с существенным имеющимся или потенциальным негативным влиянием на местные общины	91
Индустриальное наследие	LDZ-2	Сохранение и популяризация индустриального наследия отрасли	92
Оценка социального влияния поставщиков	414-1	Новые поставщики, проверяемые с использованием критериев социального влияния	94
Политика	415-1	Пожертвования политическим силам	94
Ответственность перед клиентом	103	Подход к управлению	95
Здоровье и безопасность клиентов	416-1	Оценка факторов влияния категорий продуктов и услуг на здоровье и безопасность	96
Приватность клиентов	418-1	Существенные жалобы в связи с нарушением приватности клиентов и утрата данных о клиентах	101
Другие существенные аспекты	LDZ-3	Критическая инфраструктура и безопасность	98
	LDZ-4	Услуги для пассажиров с особыми потребностями	99
	LDZ-5	Удовлетворенность клиентов	99
	LDZ-6	Развитие услуг	100
	LDZ-7	Доступность информации	102

ПРОФИЛЬ ОРГАНИЗАЦИИ

02

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

ГАО «LATVIJAS DZELZCEĻŠ»

Государственное акционерное общество «Latvijas dzelzceļš» («Латвийская железная дорога») является управляющим железнодорожной инфраструктурой публичного пользования и руководящим предприятием концерна «Latvijas dzelzceļš». Предприятие оказывает услуги использования железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, обработки грузовых поездов, технического обслуживания и осмотра вагонов, распределения и продажи электроэнергии, аренды, информационных технологий, электронной связи, а также услуги принципала.

Юридический адрес предприятия – Рига, ул. Гоголя, 3, однако его структуры и дочерние общества работают по всей Латвии, особенно в Даугавпилсе, Резекне, Крустпилсе, Елгаве, Лиепае и Вентспилсе, где расположены важные железнодорожные узлы, обеспечивающие обработку потока транзитных грузов и организацию пассажирских перевозок.

LDz – единственное в Латвии предприятие, управляющее публичной железнодорожной инфраструктурой. Наибольшую часть его доходов образует плата перевозчиков за использование железнодорожной инфраструктуры в соответствии с фактически выполненным количеством поездо-километров. Размер этой платы определяет исполнитель существенных функций управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользователя – АО «LatRailNet».

В концерн «Latvijas dzelzceļš» (концерн LDz) входят также семь зависимых обществ (в шести обществах руководящее предприятие имеет прямое решающее влияние, в одном – косвенное решающее влияние), которые обеспечивают грузовые и международные пассажирские железнодорожные перевозки; содержание, ремонт и модернизацию подвижного состава; услуги физической и технической охраны; разработку и оказание международных мультимодальных логистических услуг. В рамках концерна также создано независимое акционерное общество «LatRailNet», согласно регулированию Европейской комиссии являющееся исполнителем существенных функций управляющего железнодорожной инфраструктурой и отвечающее за определение платы за пользование инфраструктурой и распределение ее мощностей для железнодорожных перевозок.

В отчет устойчивого развития включена более обширная информация о ГАО «Latvijas dzelzceļš» (LDz), однако на стр. 30-35 можно познакомиться с деятельностью дочерних обществ концерна LDz в 2018 году.

Стратегическое развитие

LDz – государственное капитальное общество, и 100% долей его капитала принадлежит государству. Держателем акций LDz является Министерство сообщения, которое в 2018 году согласно условиям Директивы 2012/34/ES и закона «О железной дороге» впервые разработало обязательный для деятельности LDz Индикативный план развития железнодорожной инфраструктуры, 6 ноября 2018 года утвержденный Кабинетом министров ЛР. Документ отражает взгляд государства и задачи управляющего инфраструктурой по развитию железнодорожной инфраструктуры и ее содержанию на ближайшие пять лет. В том числе план включает в себя показатели объема и качества существующей инфраструктуры, наиболее значительные проекты по развитию инфраструктуры, а также основные принципы и обязательства по обеспечению, в случае необходимости, финансового равновесия управляющего инфраструктурой. С Индикативным планом развития железнодорожной инфраструктуры на 2018-2022 годы можно ознакомиться на [сайте Министерства сообщения](#).

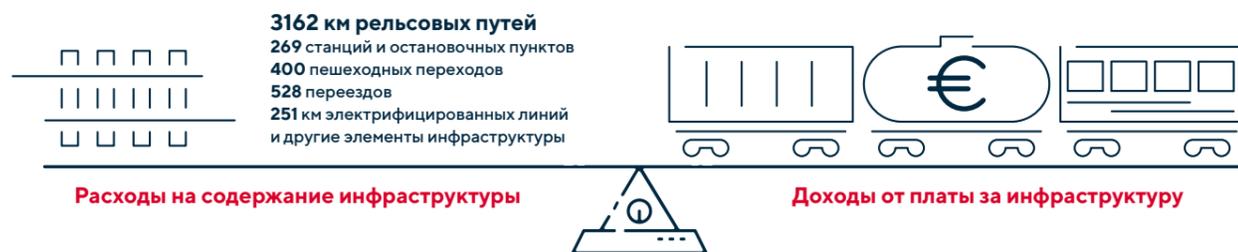
На основании разработанного и утвержденного плана Министерство сообщения и LDz 9 ноября 2018 года заключили многолетний договор сроком на пять лет, предусматривающий четкий механизм обеспечения финансового равновесия управляющего инфраструктурой с минимизацией необходимости привлечения средств государственного бюджета. Со своей стороны, LDz в рамках договора принимает на себя обязательство на протяжении всего срока действия договора обеспечивать стабильную рыночную плату за пользование инфраструктурой, предсказуемую для пользователей инфраструктуры, что будет способствовать развитию Латвийской отрасли транзита и логистики.

Планируемые направления развития инфраструктуры и ее эффективное использование в отрасли подробно включены также в утвержденную 8 ноября 2018 года советом LDz Среднесрочную стратегию деятельности ГАО «Latvijas dzelzceļš» на 2017-2022 годы. В ней, согласно распоряжению Кабинета министров Nr. 212 от 15 мая 2018 года, предусматривается, что в целях обеспечения средств, необходимых для развития и обновления инфраструктуры на этот период, для LDz устанавливается особая доля прибыли, выплачиваемая государству в качестве дивидендов – 0%. С основными установками Среднесрочной стратегии деятельности можно ознакомиться на [сайте LDz](#).

В то же время в 2018 году LDz завершило и длившуюся два года разработку нового стратегического видения будущего и соответствующего ему нового товарного знака. В соответствии с ним, LDz выглядит в будущем полноценной, хорошо развитой и управляемой группой транспортных, логистических и технологических предприятий, основную деятельность которой – обеспечение конкурентоспособной железнодорожной инфраструктуры – будут дополнять мультимодальные международные логистические услуги и добавленная стоимость цифровых услуг управленческих процессов, организации движения поездов и логистики, а также другие решения. Эти направления развития обобщает и символизирует новый девиз LDz «Сближая далекое!»

Новое стратегическое видение будет включено в долгосрочную стратегию концерна LDz и другие обязательные документы.

Таким образом, в 2018 году был заложен стабильный фундамент для обеспечения успешной, основанной на развитии и жизнеспособной деятельности предприятия.



Развитие железнодорожных перевозок



экспортная стоимость железнодорожных перевозок



объем экспортных услуг в деятельности морского транспорта



общий вклад отрасли в структуру латвийского экспорта

Железнодорожные перевозки по территории Латвии выполняют предприятие концерна LDz «LDz Cargo» (грузовые и международные пассажирские перевозки), не входящее в концерн государственное капитальное общество «Pasažieru vilciens» (местные пассажирские перевозки), три частных предприятия грузовых перевозок – АО «Baltijas Tranzīta serviss», АО «Baltijas Ekspressis» и ООО «EuroRailCargo», а также Литовские железные дороги, которые с конца 2017 года обеспечивают пассажирские перевозки по маршруту Вильнюс – Даугавпилс.

Все упомянутые выше перевозчики используют управляемую LDz инфраструктуру, которую исторически начали создавать во времена царской России и развивали с характерной для ее территории шириной колеи 1520 мм. Вследствие этого и в наши дни Латвия осуществляет сообщение по такой же ширине колеи, что и ее соседи на Востоке. Таким образом, управляемая LDz инфраструктура образует эффективный транзитный коридор в направлении Восток – Запад, соединяя Россию, Белоруссию и страны Азии с ведущими латвийскими портами в рамках железнодорожного пространства колеи 1520 мм.

Ввиду этого для расцвета предприятия большое значение имеют процессы на внешних рынках, так как наибольшую часть перевозок по железной дороге создает транспортировка импортных грузов, т.е. грузов, ввозимых в Латвию из других стран. В 2018 году импортные грузы составили 82% от общего объема грузов в 49,3 миллиона тонн. Большинство составляют грузы российского происхождения – 66,5%. Вырос объем грузов белорусского происхождения – до 27,1% (в 2017 году – 19,3%, в 2016 году – 15,3%). 4% образуют грузы литовского происхождения, в среднем по 1% – грузы украинского, казахстанского и эстонского происхождения. Объемы грузов из других стран меньше, однако общая география перевозок охватывает более 70 стран мира, из которых или в которые поставляются грузы, транспортируемые по Латвийскому транзитному коридору. В то же время следует учитывать, что значительная часть грузов как российского происхождения, так и из других стран ввозится в Латвию через Белоруссию, ввиду чего LDz,

как управляющему инфраструктурой, очень важно развивать железнодорожное сообщение через Даугавпилс и повышать его конкурентоспособность.

С макроэкономической точки зрения, согласно обобщенным Банком Латвии показателям платежного баланса, в 2018 году общая экспортная стоимость железнодорожных перевозок составила 345 миллионов евро, что на 18,6% больше, чем в 2017 году. К тому же деятельность железной дороги тесно связана с работой морского транспорта, чей объем экспортных услуг в 2018 году составил 396 миллионов евро. Таким образом, общий вклад отрасли в структуру латвийского экспорта приближается к 741 миллиону евро (без учета сопутствующих услуг).*

С учетом структуры перевозок Латвия отличается от большинства европейских стран, где в железнодорожном сообщении доминируют местные и международные пассажирские перевозки.

Общий объем грузовых перевозок в 2018 году составил 49,3 миллиона тонн, на 12% превысив показатель предыдущего года, а объем пассажирских перевозок составил 18,2 миллиона пассажиров, что 4,3% больше, чем годом ранее, и объясняется приростом в сегменте местных пассажирских перевозок.

За последние годы значительный труд был посвящен диверсификации грузовых перевозок, освоению новых целевых рынков (в основном, в государствах Азии) и организации обратного потока перевозок с Запада на Восток. Например, в ноябре 2018 года в Рижском порту было получено более 260 контейнеров для отправки по железной дороге в Китай. Всего за 2018 год по инфраструктуре LDz было перевезено более 64 тысяч TEU (условная контейнерная единица twenty-foot equivalent unit – англ.), из которых 35,3 тысячи TEU прибыли морем для дальнейшей транспортировки по железной дороге. Среди них наибольшее число контейнеров было ввезено из Нидерландов (8238 TEU), Турции (6372 TEU), Германии (4852 TEU) и Китая (2135 TEU). В свою очередь, в сегменте контейнеров, транспортированных в западном направлении, наибольший объем был получен из России (14 894 TEU), Белоруссии (1928 TEU) и Украины (1320 TEU). Далее через портальные станции они были отправлены морем в Германию, Нидерланды, Турцию, США, Индию и Швецию, а также – в небольшом количестве – в другие страны мира.

Развивается и сухопутный транзит через территории Латвии и Литвы. В его рамках осенью 2018 года было отправлено на Калининград несколько грузовых составов рекордного веса и длины. Вес каждого из этих поездов превышал 7000 тонн (до сих пор вес грузовых составов составлял до 6000 тонн, а в среднем грузовой поезд весит около 3000 тонн).

49,3
млн.т

общий объем грузов

82.2%

из них импортные грузы

18,2
млн

общее число перевезенных пассажиров

*Источник: <https://statdb.bank.lv/>

В ближайшие годы в балтийском масштабе планируется железнодорожная линия европейской (1435 мм) ширины колеи «Rail Baltica», которую будут строить не связанные с LDz предприятия с государственным капиталом. Однако, даже с использованием существующей инфраструктуры возможны перевозки, в тестовом режиме выполненные в 2018 году в рамках контейнерного поезда «Amber Train». LDz и АО «LatRailNet» также включились в развитие 8-го коридора сети TEN-T Европейского союза (железнодорожное сообщение Северное море – Балтийское море), планируя полноценно присоединиться к этому коридору в ноябре 2020 года.



Управление инфраструктурой и ее развитие

Чтобы способствовать развитию перевозок, LDz, согласно Индикативному плану развития железнодорожной инфраструктуры и Среднесрочной стратегии деятельности предприятия, инвестирует в модернизацию инфраструктуры и повышение ее конкурентоспособности. В рамках этих мероприятий в ближайшие годы предусмотрено модернизировать Рижский и Даугавпилсский железнодорожные узлы, а также электрифицировать железнодорожный коридор из Латгалии (от Даугавпилса и Резекне) до Риги, обеспечив таким образом создание эффективного и дружественного окружающей среде транспортного коридора. Подробнее с планируемыми проектами развития инфраструктуры можно ознакомиться на стр.63.

В 2018 году в ведении LDz находились 3162 км рельсовых путей (развернутая протяженность пути), 141 станция, 128 остановочных пунктов, 400 пешеходных переходов и 528 железнодорожных переездов.

Для обеспечения содержания всей находящейся в управлении LDz инфраструктуры, реализации запланированных проектов и успешной хозяйственной деятельности LDz в 2018 году среднее количество работников на предприятии составляло 6439 человек (показатель рассчитан в соответствии с правилами закона «О годовом отчете и консолидированном годовом отчете»), а в целом по концерну LDz – 10 400 человек. Расходы на человеческие ресурсы образуют также примерно половину от общих затрат на содержание инфраструктуры, что учитывается АО «LatRailNet» при определении платы за пользование инфраструктурой.

В 2018 году в сотрудничестве с аудиторской компанией «Ernst&Young Baltic» был проведен повторный сравнительный анализ деятельности

управляющих железнодорожной инфраструктурой европейских стран, в ходе которого LDz сравнивали с рядом других управляющих железнодорожной инфраструктурой в государствах Европейского союза – по их финансированию, уровню расходов, качеству инфраструктуры и другим показателям. Согласно данному исследованию, LDz является одним из двух рассмотренных при отборе управляющих европейской железнодорожной инфраструктурой (второй – Литовские железные дороги), не получающих никакого публичного финансирования для покрытия производственных издержек, то есть на его деятельность не выделяется никаких дотаций либо иной поддержки из государственного бюджета, как это происходит в Финляндии, Германии, Польше и других странах. Причем дотация на финансирование деятельности в Нидерландах в 2017 году составляла 232,5 тысячи евро на 1 км железнодорожного пути, в Чехии – 77 тысяч евро на 1 км, а в Финляндии – 62,4 тысячи евро на 1 км. Тем не менее, в Латвии затраты без дотаций на содержание 1 км пути составляют 57,6 тысячи евро. Большую часть, или немногим больше половины этих затрат образуют расходы на рабочую силу. В отдельных странах (особенно в Финляндии) размер этих затрат снижен за счет закупки внешних услуг, однако в данном случае важно оценивать не только эффективность затрат, но и аспекты обеспечения качества.

В то же время инфраструктура Латвийской железной дороги полностью соответствует нагрузке 25 тонн на ось, то есть способна обеспечивать перевозки тяжеловесных грузов на всем протяжении железнодорожной сети, тогда как в большинстве других государств из выборки для этого подходит только часть сети. Вследствие этого и средний вес грузового состава в Латвии составляет порядка 3000 тонн, тогда как в Финляндии и Польше он не превышает 1500 тонн, а в Германии составляет лишь около 500 тонн.



Человеческие ресурсы

Железнодорожная отрасль традиционно связана с техническими профессиями, в том числе с физическим трудом, поэтому удельный вес работающих на предприятии мужчин исторически был выше. Тем не менее, в настоящее время на предприятии работает 65% мужчин, а 35%, или более одной трети работающих, составляют женщины. Около 70% работающих находятся в возрасте более 40 лет, поэтому для предприятия всё более актуальным становится вопрос смены поколений и привлечения в железнодорожную отрасль молодых талантов. Внимание этому вопросу уделяется не только в Латвии, но и в железнодорожной отрасли по всему миру, о чем говорилось и на организованной осенью 2018 года LDz и Международным союзом железных дорог (UIC) конференции в Риге (подробнее см. на стр.39).

В Латвии LDz принадлежит существенная роль в трудоустройстве населения, особенно в регионах. Так, 30,5% работников предприятия трудятся в Латгалии, а более 17% – в Земгале, вследствие чего предприятие косвенно выполняет социальную функцию по росту благосостояния регионов. В Риге и ее окрестностях трудятся лишь немногим более одной трети всех работников предприятия (37,7%).

Участие работников всех уровней и регионов сыграло важную роль в разработке и внедрении нового стратегического видения LDz. К тому же весной 2018 года руководство LDz посетило все регионы Латвии, чтобы встретиться с руководителями среднего звена и обсудить с ними потенциал развития предприятия, возможные препятствия для выполнения решений, а также соответствие будущих перспектив ожиданиям работников.



Мужчины

65%



Женщины

35%



Результаты деятельности в 2018 году

209,4
млн.евро

оборот

4,2
млн.евро

прибыль

78,4
млн.евро

уплаченные налоги

536,04
млн.евро

стоимость предприятия

ИСТОЧНИК: TOP101, составленный
NASDAQ и Prudentia

С точки зрения финансовых результатов, 2018 год завершился позитивно: объемы перевозок соответствуют запланированному среднесрочной стратегией и, таким образом, благодаря активной деятельности на внешних рынках и сотрудничеству в отраслевом кругу, уравновешивают спад, пережитый в предыдущие годы. Общий оборот предприятия в 2018 году составил 209,4 миллиона евро, а прибыль – 4,2 миллиона евро. Большую часть оборота (69,5%) принесла плата, внесенная перевозчиками за использование публичной железнодорожной инфраструктуры. Она рассчитывается на основании количества выполненных поездо-километров. По грузовым перевозкам за 2018 год этот показатель был равен 9,99 миллиона поездо-километров (увеличился на 12,9%, по сравнению с 2017 годом), а по пассажирским – 6,12 миллиона поездо-километров (увеличился на 0,7%). Другими источниками доходов LDz стали услуги по обработке грузовых вагонов, техническому обслуживанию и осмотру вагонов, распределению и продаже электроэнергии, аренде, информационным технологиям, а также услуги принципала.

Существенным показателем, подтверждающим успешную деятельность LDz и результаты принятых мер по эффективизации, является прирост продуктивности. В 2018 году продуктивность работников LDz достигла 34 743 евро на одного работника, что примерно на 17% больше, чем в 2017 году. По концерну в целом этот показатель еще выше – он достигает 62 778 евро на одного работника и на 24% превышает показатель предыдущего года.

В целом за 2018 год LDz уплатило в государственный бюджет в виде налогов 78,4 миллиона евро, а во внешнеторговом балансе Латвии экспорт железнодорожных перевозок составил 345 миллионов евро. Успешная деятельность предприятия была оценена и в совместно формируемом компаниями NASDAQ Rīga и «Prudentia» рейтинге наиболее ценных предприятий страны Top101, где LDz по общей оценке разместилось на 5-м месте, а в категории государственных капитальных обществ – на 3-м месте, достигнув стоимости в размере 536,04 миллиона евро. К тому же транспортно-логистическая отрасль в этом перечне была признана второй по ценности отраслью в Латвии, совсем немного отстав только от финансового сектора. Важно, что очень высокую оценку получила практика корпоративного управления предприятием. Это позволило LDz в 2018 году впервые попасть и в Платиновую категорию Индекса устойчивости.

Ответственность перед внешними инициативами



АНДРИС ГРАФС

Руководитель Балтийского Института корпоративного управления в Латвии

«Latvijas dzelzceļš» уделяет всё большее внимание практике корпоративного управления, чему способствовало и создание совета предприятия в 2016 году. По оценке Балтийского Института корпоративного управления, четко обрисовались две сферы, по которым соответствие практики корпоративного управления LDz принципам корпоративного управления OECD очень высоко – это информационная открытость и работа со сторонами влияния. Радует, что LDz собирается совершенствовать корпоративное управление и в дальнейшем, улучшая механизмы сотрудничества акционеров, совета и правления, укрепив совет предприятия двумя независимыми членами совета, а также совершенствуя порядок внутреннего контроля и управления рисками.

102-11
102-12
102-13

LDz, как социально ответственному предприятию, одному из крупнейших работодателей и наиболее ценных предприятий страны, важно как участвовать в работе отраслевых и предпринимательских организаций, способствуя развитию устойчивой и хорошо управляемой предпринимательской так и делиться опытом, а также откликаться на инициативы, связанные с более тесной интеграцией в работу предприятия аспектов жизнеспособности и управления.

В 2018 году LDz по-прежнему активно участвовало в организованных Институтом корпоративной устойчивости и ответственности мероприятиях Индекса устойчивости и Недели ответственного бизнеса; завершило проводимую Балтийским Институтом корпоративного управления оценку корпоративного управления, наметив необходимые улучшения в управлении LDz, а также принимало активное участие в представительстве интересов отрасли и предпринимательства в местном и международном масштабе в рамках как национальных, так и европейских, а также глобальных организаций.

Особенно активно LDz укрепляло свою роль в международных организациях: с декабря 2017 года президент LDz Эдвин Берзиньш является членом Руководящих комитетов Международного союза железных дорог (UIC) и Европейского сообщества железных дорог и предприятий инфраструктуры (CER), а в декабре 2018 года был утвержден на посту первого вице-президента Европейской региональной ассамблеи UIC.

Именно в рамках UIC в октябре 2018 года в Риге состоялась международная конференция, посвященная управлению талантами в транспортной отрасли, которое является актуальной темой для железнодорожных предприятий по всему миру. На ней LDz поделилось и своим опытом по управлению талантами в сотрудничестве с профессиональными и высшими учебными заведениями, а также путем поощрения развития перспективных специалистов и руководителей среднего звена в масштабах концерна.



Учитывая непосредственную потребность в будущем привлечении специалистов и их квалификации, LDz в конце года включилось в долгосрочное сотрудничество с движением «Миссия возможна», которое по всей Латвии реализует программу по образованию молодых педагогов. В сотрудничестве с LDz движение особенно сфокусируется на привлечении педагогов в сфере точных и инженерно-технических наук, так как в будущем специалистам по инженерным наукам, как и по информационным технологиям, также необходимым LDz, потребуется прочный фундамент на уровне общего образования.

Делясь опытом предприятия по еще одной из областей развития устойчивости - доступности окружающей среды и универсальному дизайну, эксперты LDz принимали участие в организованной Министерством благосостояния 18 октября 2018 года конференции «Инклюзивный дизайн 2018: думай, планируй, создавай для всех». На этом мероприятии LDz и представило свой взгляд на то, почему обеспечение доступности среды на созданной 150 лет назад железнодорожной инфраструктуре является серьезным вызовом, и поделилось продуктивным опытом сотрудничества, сложившегося за по-



В 2018 году LDz участвовало в ряде инновационных платформ, в том числе в организованном кластером информационных технологий X-индустриальном хакатоне и совместно реализуемой латвийскими вузами программе «Demola».

следние пять лет с Объединением инвалидов и их друзей «Apeiron». Эта организация оказывает LDz консультативную поддержку в рамках проектов модернизации пассажирской инфраструктуры (например, при модернизации пассажирских перронов на юрмальской и елгавской линиях), а также консультировала по вопросам улучшения доступности среды на Рижском пассажирском вокзале перед его перестройкой в рамках проекта «Rail Baltica».

Потенциал внешних инициатив предприятие оценивает также в сфере исследований и развития. В 2018 году LDz участвовало в ряде инновационных платформ, в том числе в организованном кластером информационных технологий X-индустриальном хакатоне и совместно реализуемой латвийскими вузами программе «Demola». В рамках хакатона были представлены четыре потенциально решаемые средствами ИТ проблемы, связанные с организацией грузовых перевозок, управлением движением поездов и безопасностью движения. Из них далее на обработку командами межотраслевых экспертов были выдвинуты две идеи - по разработке системы контроля за зонами железнодорожных переездов в целях повышения безопасности, а также по созданию мобильного приложения системы управления железнодорожными грузами в целях улучшения сервиса для клиентов.

В свою очередь, в рамках программы «Demola» в сотрудничестве с командой студентов осуществлялся поиск решений для замены химического вещества глифосата другими, более экологичными, но столь же эффективными веществами для борьбы с сорняками в железнодорожной полосе отвода. Уничтожение сорняков - важный фактор безопасности железнодорожного сообщения, однако пока методы, эффективно заменяющие глифосат, не найдены. К тому же эта проблема актуальна не только в Латвии, но и по всей Европе, где в ближайшие годы планируется запретить использование глифосата, и железнодорожные предприятия всех стран в сотрудничестве с вузами и исследовательскими институтами ищут решения по его замене, позволяющие в то же время не снижать уровень безопасности движения и не повышать существенно затраты, связанные с уничтожением сорняков. В рамках группы была выдвинута идея использовать для борьбы с сорняками электроды; сейчас это предложение оценивают эксперты LDz в сфере среды и технологий.

Поскольку LDz не является промышленным предприятием, в своей повседневной работе оно не применяет прямым образом принцип предосторожности, или «precautionary approach», по отношению к охране окружающей среды, однако влияние на среду оценивается в любом из реализуемых LDz проектов.

Участие в организациях

LDZ И ВХОДЯЩИЕ В ЕГО КОНЦЕРН ПРЕДПРИЯТИЯ АКТИВНО УЧАСТВУЮТ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЯДА ВЕДУЩИХ ОТРАСЛЕВЫХ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ЛАТВИИ, А ТАКЖЕ РАСШИРЯЮТ СВОЕ УЧАСТИЕ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ, ПРЕДСТАВЛЯЯ В НИХ ИНТЕРЕСЫ КАК ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, ТАК И БОЛЕЕ ОБШИРНОЙ ОТРАСЛИ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ.

В 2018 году предприятие работало в следующих организациях:



Латвийская конфедерация работодателей (LDDK)

LDDK – крупнейшая организация работодателей Латвии, объединяющая работодателей публичного и частного секторов и являющаяся социальным партнером правительства и профсоюзов. LDDK входит в Европейскую конфедерацию работодателей BUSINESSEUROPE, благодаря чему имеет доступ не только к национальным, но и к европейского уровня правовым актам и инструментам социального диалога.

LDDK работает в Национальном трехстороннем совете по сотрудничеству (NTSP) и его подсоветах, где представители правительства, работодателей и профсоюзов обсуждают наиболее значительные изменения в правовых актах, а также вопросы развития народного хозяйства.

На состоявшемся в начале 2018 года собрании членов LDDK был избран новый Совет – в его составе на ближайшие три года в должности члена Совета и вице-президента был повторно утвержден президент LDz Э.Берзиньш.

Президент LDz также является руководителем подсовета NTSP по отрасли транспорта и связи, а также сопредседателем от латвийской стороны Латвийско-казахстанского и Латвийско-белорусского советов по деловому сотрудничеству.

Специалисты LDz участвуют в рабочих группах и консультационных процессах по различным вопросам, связанным с деятельностью LDz и общей средой народного хозяйства, например, с законом «О труде», налоговой политикой, укреплении международного экономического сотрудничества, конкурентоспособностью отрасли и др.



Латвийская торгово-промышленная камера (LTRK)

LTRK – вторая ведущая предпринимательская организация в Латвии, включающая в себя предприятия различных отраслей и масштабов, а также их ассоциации. LTRK является активным партнером по переговорам с правительством и отраслевыми министерствами, участвует в разработке и обсуждении правовых актов, связанных со средой предпринимательской деятельности. В отличие от LDDK у этой организации нет формально утвержденного статуса в диалоге с правительством, однако она активно участвует в подобных переговорах как формальным, так и неформальным путем.

Руководящую структуру LTRK образует Совет, в который в начале 2018 года на собрании членов LTRK был повторно избран президент LDz Э.Берзиньш.

В LTRK работают также несколько компетентностных и региональных советов, в ведении которых находятся отраслевые комитеты. В том числе представители LDz работают в советах по национальной стратегии, экспорту и услугам, а также в комитете по транспортной инфраструктуре.

Организация работодателей железнодорожной отрасли Латвии (LDzDDO)

LDzDDO была основана в марте 2002 года, чтобы путем социального диалога совместно с отраслевыми предприятиями и профсоюзом совершенствовать развитие отрасли и сотрудничество работодателей.

LDz является членом этой организации и крупнейшим работодателем отрасли, вследствие чего в рамках LDzDDO участвует в обсуждении отраслевых нормативных актов и обязательных документов (например, Индикативного плана развития железнодорожной инфраструктуры) и подаче предложений к ним, а также совместно поддерживает Генеральное соглашение отрасли (отраслевой Коллективный трудовой договор).



Общество железнодорожников Латвии (LDzB)

Общество железнодорожников Латвии было создано в 1920-м, а восстановлено в 1991 году. В нем состоят более 1000 физических лиц и 8 юридических, в том числе и ГАО «Latvijas dzelzceļš» – с 2003 года. Отделения LDzB работают в Риге, Даугавпилсе, Резекне, Гулбене, Елгаве, Угале, Вентспилсе и Лиепае.

Миссия Общества заключается в объединении энтузиастов латвийской железнодорожной отрасли и по-государственному мыслящих патриотов железной дороги, в создании чувства общности железнодорожников, работающих на благо Латвии, повышении престижа железнодорожных профессий, поощрении формирования современной и безопасной железнодорожной отрасли с одновременным сохранением и развитием веками создававшейся истории и традиций.

LDz, как крупнейший работодатель отрасли, участвует в работе организации, а также в проведении устраиваемого LDzB Дня железнодорожного инженера, который проходит каждую осень.

Латвийско-китайский Деловой совет

Латвийско-китайский Деловой совет – это негосударственная организация, основанная в свете растущего интереса различных отраслевых предприятий к двустороннему сотрудничеству между двумя упомянутыми государствами, а также к более широкому сотрудничеству в формате 16+1 и других форматах сотрудничества. Главная задача Совета – способствовать развитию совместных проектов, а также привлечению экспорта и инвестиций.

Среди учредителей Совета от латвийской стороны имеются предприятия транспортно-логистической, телекоммуникационной и деревообрабатывающей отраслей, а также компании, работающие в сфере финансовых услуг, недвижимости, образования, электротехники и др.

Организация помогает предприятиям налаживать прямые двусторонние контакты при одновременном знакомстве с экономической спецификой Китая. Чтобы сблизить предпринимателей обеих стран, организация проводит исследования,



посвященные имеющемуся экономическому сотрудничеству и его будущим перспективам, изучая его сильные и слабые стороны.

LDz, учитывая заинтересованность отрасли в развитии сотрудничества со странами Азии, является членом Латвийско-китайского Делового совета с 2015 года. Предприятие участвует в проведении различных мероприятий, проводимых организацией для налаживания различных контактов с Китаем, а также привлекает Деловой совет в число участников ежегодной конференции LDz.

Общество содействия латвийско-белорусским экономическим связям (LBESVB)

Общество содействия латвийско-белорусским экономическим связям было основано осенью 2005 года. В него могут входить юридические и физические лица, готовые содействовать экономическому сотрудничеству обоих государств.

Основная цель деятельности Общества – способствовать развитию взаимных латвийско-белорусских экономических связей, а также развитие взаимного экономического сотрудничества и инвестиций, защита интересов своих членов в Латвии и Белоруссии. Общество не занимается политикой, но служит катализатором для тех, кто формирует взаимные деловые связи в Латвии или Белоруссии.

Общество тесно сотрудничает с органами государственного управления как в Латвии, так и в Белоруссии. Идет регулярный обмен информацией с посольствами, консульствами и общественными организациями. LBESVB часто встречается с предпринимателями и налаживает тесные контакты с отраслевыми экспертами.

Структуру руководства LBESVB образует правление, избираемое из выдвигаемых членами Общества кандидатур. В апреле 2018 года было избрано новое правление с трехлетним сроком полномочий. В его состав вошла и представитель LDz – руководитель представительства LDz в Белоруссии Уна Витола.



Латвийская ассоциация транзитного бизнеса (LTBA)

LTBA – ведущая организация предприятий отрасли транспорта, транзита и логистики, нацеленная способствовать транзиту грузов через Латвийское государство, поощрять конкурентоспособность Латвийского транзитного коридора, представлять интересы латвийского транзитного бизнеса на международном уровне.

Чтобы достичь этого, LTBA следит и анализирует развитие транзитного бизнеса, его конкурентоспособность относительно других стран и регионов; содействует эффективному сотрудничеству грузоперевозчиков, экспедиторов, контролирующих органов и других заинтересованных сторон; сотрудничает с государственными органами при разработке и обсуждении правовых актов в области компетенции транзит-

ного бизнеса; сотрудничает с экономическими дипломатами в представительствах Латвии за рубежом и представительствами LIAA; анализирует и следит за разработкой правовых актов ЕС, затрагивающих интересы транзитного бизнеса; участвует в выработке национальных позиций по всем областям, интересующим транзитный бизнес и членов LTBA, и осуществляет другую деятельность.

LDz входит в состав LTBA, а руководитель предприятия также является членом правления LTBA (президент LDz Эдвин Берзиньш утвержден в статусе члена правления весной 2016 года). Учитывая перемены на рынке, в 2017 году LTBA проявляла особую активность при разработке стратегических документов отрасли и обсуждении проектов развития инфраструктуры, стремясь своевременно сбалансировать интересы участников отрасли (железнодорожной, управлений портов, стивидоров, перевозчиков и др.) и найти единое решение.

LTBA также активно работает в созданном Министерством сообщения Совете по логистике, а также в Латвийском Совете портов, транзита и логистики, где обсуждаются вопросы привлечения грузов к Латвийскому транзитному коридору, развития инфраструктуры и определения платы за нее, продвижение логистических услуг на глобальном транспортном рынке и повышение конкурентоспособности Латвийского транзитного коридора.

Институт корпоративной устойчивости и ответственности

Общество «Институт корпоративной устойчивости и ответственности» (InCSR) было основано в 2011 году с целью укрепления устойчивости Латвии путем просвещения общества, повышения понимания об ответственных и дальновидных действиях и содействия развитию гражданского общества. InCSR разработал и проводит ежегодную оценку предприятий и организаций «Индекс устойчивости», в которой, начиная с 2011 года, регулярно участвует и LDz. В 2018 году предприятие впервые попало в Платиновую категорию, а также привлекло к участию в Индексе другие предприятия концерна («LDz Cargo», «LDz ritošā sastāva serviss»).

LDz, как корпоративный член организации, пользуется возможностью принимать участие в организуемых ею семинарах по обмену опытом и в качестве участников, и в статусе лекторов, а также активно участвует в мероприятиях организуемой InCSR Недели ответственного бизнеса. Взгляд экспертов InCSR имел значение и для начала создания Отчетов жизнеспособности LDz в соответствии с установками GRI.

Балтийский Институт корпоративного управления (ВКРП)

ВКРП был основан в 2009 году с целью способствовать внедрению практики хорошего управления в Латвии, Литве и Эсто-

нии, включая как государственные органы, так и публичные капитальные общества и частный сектор.

LDz присоединилось к ВКРП в 2016 году в статусе корпоративного члена развития, активно включившись в ряд мероприятий Института, в том числе пользуясь возможностью участвовать в программах многоступенчатого образования высшего руководства предприятия и в организуемых ВКРП семинарах (например, об управлении рисками), а также провести оценку корпоративного управления предприятием. Ее результаты станут известны в 2019 году, после чего будут предприняты необходимые шаги по совершенствованию практики управления.

В дополнение к участию в предпринимательских или отраслевых организациях национального или регионального масштаба LDz участвует в деятельности ряда международных железнодорожных организаций.



Международный союз железных дорог (UIC) координирует сотрудничество по актуальным среди железных дорог вопросам на мировом уровне, способствуя согласованной деятельности железнодорожных систем. Организация объединяет 194 членов со всего мира. UIC разрабатывает стандарты и содействует развитию инноваций на железной дороге. Участники организации регулярно информируют об основных событиях, документации и новых регулах, позволяющих предвидеть правовые и технические изменения в отрасли. Членство в организации позволяет своевременно планировать эти новшества и интегрировать их в процессы управления бизнесом. LDz участвует в работе групп, решающих вопросы безопасности, статистики и документации, а также в разработке платформы обмена железнодорожными данными RailTopoModel, которая может играть важную роль при гармонизации сетевых отчетов. Два раза в год LDz принимает участие в работе Генеральной ассамблеи и Конгресса безопасности UIC. Значительным достижением Латвии стало утверждение президента LDz Э. Берзиньша в должности члена Руководящего комитета UIC в декабре 2017 года. Работа в Руководящем комитете дает LDz возможность 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. К тому же с января 2019 года Э. Берзиньш начал исполнять также обязанности первого вице-президента UIC по Европейскому региону. Это означает как престижность и возможность влиять на принятие решение, так и тот факт, что активность LDz и на международном уровне, и в рамках UIC была замечена и оценена.



Главными вопросами рабочей программы UIC являются: развитие европейской сети железнодорожных коридоров, развитие транспортного коридора Европа – Азия, финансирование для развития инфраструктуры, дигитализация железных дорог и удобная, объединенная мобильность. Продолжается разработка единых стандартов, исследовательских программ и программ долгосрочного развития, а также вопросов безопасности. В 2017 году был закончен справочник руководства проектами, свободно доступный членам UIC, а также завершен пилотный проект системы управления качеством QMS (Quality Management System) для Европейского региона. В пилотном проекте приняли участие 11 организаций-членов UIC. На ближайшие два года намечено внедрение QMS в самой организации UIC и остальных членских организациях.



Европейское сообщество железных дорог и предприятий инфраструктуры (CER) объединяет инфраструктурные предприятия европейских железных дорог, а также перевозчиков. CER представляет интересы своих членов при формировании политики ЕС, главным образом, в целях поддержки и поощрения более эффективной предпринимательской деятельности и нормативной среды. В настоящее время в организации насчитывается более 70 членов и партнеров.

LDz участвует в рабочих группах ассистентов CER по вопросам окружающей среды и инфраструктуры, таможенным и юридическим вопросам, пассажирским и грузовым перевозкам, по разработке приложения TAF TSI (приложение обеспечивает стандартизированный обмен информацией в режиме реального времени между железнодорожными предприятиями, участвующими в перевозочном процессе, например, об опозданиях, отмененных рейсах и задержанных стыковках) и в рабочей группе директоров по персоналу.

В конце 2017 года президент LDz Эдвин Берзиньш был одновременно избран в Руководящие комитеты как UIC, так и CER, таким образом получив возможность активно включиться в обсуждение политики железнодорожной отрасли Европейского союза. Основными приоритетами CER и железнодорожной отрасли являются внедрение Технического пила Четвертого железнодорожного пакета, сотрудничество европейских железных дорог в сфере развития билетных систем и обмена данными, развитие инноваций и дигитализации, в том числе в сфере систем сигнализации и автоматически управляемых поездов, а также развитие новых грузовых коридоров и совершенствование условий интермодальности.

В конце 2017 года LDz приняло решение о подключении к деятельности созданной Европейской комиссией платформы PRIME для управляющих инфраструктурой и исполнителей существенных функций. PRIME начала свою работу в 2013 году, чтобы создать единую платформу для трансграничного сотрудничества управляющих инфраструктурой в целях развития европейской железнодорожной сети, и участие в PRIME

обязательно для всех европейских управляющих инфраструктурой. Участие в платформе подразумевает сотрудничество в создании коридоров основной сети и коридоров железнодорожных грузовых перевозок, в реализации плана внедрения Европейской системы управления железнодорожным сообщением (ERTMS), а также в обмене опытом и успешной практикой в сфере управления инфраструктурой.

В работе PRIME участвует также Европейская комиссия, что позволяет ей непосредственно коммуницировать с железнодорожными предприятиями и выявлять проблемы отрасли, совместными силами работая над их решением.

В рамках PRIME два раза в год проходят пленарные заседания на уровне руководства, а также проводится работа на уровне нескольких экспертных подгрупп (дигитализация, финансовые вопросы, определение единых показателей деятельности, или отраслевого КПД, правовые акты, безопасность, инкассирование оплаты, сотрудничество с регулятором и по другим отраслям). LDz имеет возможность участвовать в рабочих группах, представлять свои взгляды и выражать позицию по важным для предприятия вопросам, то есть участвовать и в формировании железнодорожной политики Евросоюза. Для LDz очень важно включение в новые транспортные коридоры, а развитие транспортных коридоров является одним из основных вопросов повестки дня для PRIME.



Международный комитет по железнодорожному транспорту (CIT), в работе которого участвует концерн LDz, помогает железным дорогам внедрять законы международного железнодорожного транспорта. CIT готовит и поддерживает информацию о публикациях и документах юридического характера, связанных с международными железнодорожными перевозками, стандартизирует договорные отношения между клиентами, перевозчиками и управляющими инфраструктурой, а также представляет интересы перевозчиков в переговорах с законодателями.



Международная организация сотрудничества железнодорожной полиции и служб безопасности (COLPOFER) объединяет силы железнодорожных предприятий и железнодорожной полиции в целях формирования единого подхода к безопасности в системе европейских железных дорог.

Единая задача организации – на территории железной дороги защищать людей, собственность и активы от разрушительной и преступной деятельности. Эксперты LDz в этой организации участвуют в рабочих группах «Защита от террористической деятельности» и «Кибербезопасность», где решаются вопросы о действиях в случае террористического акта или угроз, происходит обмен опытом по наилучшему многостороннему сотрудничеству с представителями власти и другими железнодорожными компаниями, а также решаются вопросы, связанные с ИТ-безопасностью.



Два раза в год проходят конференции, в которых участвуют и представители LDz.

Европейское железнодорожное агентство (Железнодорожное агентство Европейского союза, ERA)

Со вступлением в силу Технического пилара Четвертого железнодорожного пакета Европейское железнодорожное агентство было заменено Железнодорожным агентством Европейского союза. Агентство занимается вопросами внедрения директив и правовых актов Европейского союза. С 2019 года агентство станет авторизованным европейским учреждением, выдающим перевозчикам единые сертификаты безопасности ЕС, а также разрешения на работу более чем в одной стране и осуществляющим первичную проверку инфраструктурных грантов ERTMS.



Совет Корпоративного партнерства Международного транспортного форума OECD

В мае 2018 года, с завершением президентства Латвии в Организации экономического сотрудничества и развития (OECD), LDz приняло участие в саммите форума в германском городе Лейпциге. В рамках саммита LDz, как первое и пока единственное предприятие Балтии, вступило в Совет Корпоративного партнерства Международного транспортного форума (ITF), войдя в число порядка 30 других промышленных и высокотехнологических предприятий транспортно-логистической отрасли со всего мира.

ITF и его Совет Корпоративного партнерства являются частью организационной сети OECD, в рамках которого особенно поощряется хорошее управление на всех уровнях. Таким образом, приглашение присоединиться к одной из подобных организаций можно считать высокой оценкой практике корпоративного управления LDz.

Роль Совета Корпоративного партнерства ITF заключается в информировании законодателей транспортной отрасли из стран-членов ITF о взглядах на регулирование вопросов развития отрасли. В том числе в последние годы члены Совета высказывали свое мнение по таким областям, как декарбонизация транспортной отрасли, регулирование использования дронов и др. В настоящее время одним из актуальных вопросов повестки дня Совета является развитие решений, связанных с применением блокчейнов (blockchain) и различных типов искусственного интеллекта, и их регулирование, в том числе с точки зрения рисков безопасности.

Участие в Совете Корпоративного партнерства ITF дает LDz возможность представлять свою точку зрения на регулирование отрасли в международном масштабе, что особенно важно с учетом специфики деятельности LDz при работе, с одной стороны, под европейским регулированием, а с другой – в рамках ширины колеи 1520 мм. Таким образом, у предприятия есть опыт различия между регулированием и практикой в форматах международного сотрудничества.

Учитывая, что большая часть выполняемых концерном LDz грузовых перевозок связана со странами СНГ, да и новые азиатские маршруты проходят по их территории, LDz активно участвует и в организациях, объединяющих железные дороги с шириной колеи 1520 мм и железные дороги стран Восточной Европы.



Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) развивает сотрудничество в сфере железнодорожного транспорта, формируя единое железнодорожное пространство Евразийского региона и повышая конкурентоспособность трансконтинентальных перевозок. ОСЖД объединяет 28 стран, семь железных дорог в статусе наблюдателей и 40 предприятий в статусе объединенных (ассоциированных) предприятий.

Латвийское государство является членом этой организации, и LDz представлено в ее руководящем органе – Конференции генеральных директоров (ответственных представителей). Наблюдатели и ассоциированные предприятия (например, частные перевозочные компании, железные дороги третьих стран, предприятия стран-кандидатов и др.) в Конференции генеральных директоров не представлены.

Структура организации состоит из пяти комиссий и двух рабочих групп. Эксперты LDz регулярно участвуют в организуемых комитетом заседаниях рабочих групп и комиссий, а также в ежегодной Конференции генеральных директоров и сессиях Совещания министров транспорта.

В рамках ОСЖД, во второй комиссии (по транспортному праву), представители LDz активно участвуют в работе по совершенствованию Соглашения о международном грузовом железнодорожном сообщении (СМГС) и приложений к нему. При этом с целью содействия грузообороту в международном сообщении рассматриваются вопросы о закреплении грузов, перевозке опасных грузов и другие положения.



Совет по железнодорожному транспорту (ЦСЖТ) координирует работу железнодорожных администраций колеи 1520 мм. В организации представлены железные дороги 18 стран-участниц. LDz является ассоциированным членом Совета (членами Совета являются железные дороги стран СНГ, а железные дороги других стран с шириной колеи 1520 мм работают в нем в статусе ассоциированных членов либо на основе отдельных договоров).

ЦСЖТ состоит из 9 комиссий, 15 рабочих групп и 5 экспертных групп по разным областям. За время своей деятельности организация подготовила более 260 положений, правил, инструкций и других нормативных документов, нацеленных на развитие и технологическое единство железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок. Техническая документация, над которой в рамках этой организации работают эксперты концерна LDz, связана с обеспечением движения поездов, требованиями к ремонту вагонов и локомотивов, вопросами безопасности

движения, аспектами пассажирских перевозок международными поездами и др.

Весной 2018 года в Риге проходило совещание ЦСЖТ по вопросам совершенствования системы резервирования билетов АСУ «Экспресс». С помощью этой системы в рижских билетных кассах можно приобрести билеты на поезда международного сообщения, в том числе купить билеты на железных дорогах других стран.



Координационный совет по Транссибирским перевозкам (КСТП) ставит своей главной целью увеличение объема перевозок по Транссибирской магистрали и развитие грузовых перевозок Азия – Европа с использованием железнодорожной инфраструктуры. Большое внимание КСТП уделяет развитию маршрутов контейнерных поездов. Ежегодно он проводит совещания экспертов, на которых обсуждаются также актуальная ситуация и планы развития организуемых дочерними предприятиями LDz контейнерных поездов «Балтика Транзит» и «ЗУБР». КСТП объединяет железнодорожные предприятия, порты, судоходные компании, государственные институции, операторов-перевозчиков и экспедиторов.

ЭТИКА И ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ДОБРОСОВЕЕСТНОСТЬ

ВО ИМЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОЗРАЧНОЙ, ПРОГНОЗИРУЕМОЙ И ЭТИЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА LDZ РАЗРАБОТАНО НЕСКОЛЬКО ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ДЛЯ ВСЕХ РАБОТНИКОВ КОНЦЕРНА ДОКУМЕНТОВ, А ТАКЖЕ ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ДЕЛОВОЙ ЭТИКИ ДЛЯ ПАРТНЕРОВ LDZ ПО СОТРУДНИЧЕСТВУ.

Деловая этика и контроль внутренних процессов

В основе эффективной и жизнеспособной деятельности предприятия лежат не только качественные услуги, конкурентоспособная их стоимость и соответствующий квалифицированный персонал, но и соблюдение основных принципов деловой этики и контроль за этим. Особенно важно это на крупных предприятиях, деятельность которых связана с привлечением различных партнеров и поставщиков, участием в решении вопросов отраслевого планирования и др.

Во имя обеспечения прозрачной, прогнозируемой и этичной деятельности на LDz разработано несколько обязательных для всех работников концерна документов, а также основные принципы деловой этики для партнеров LDz по сотрудничеству.

В 2013 году в концерне приступила к работе Комиссия по корпоративной социальной ответственности. Ею был разработан **Кодекс этики**, обязательный для всех работников концерна и характеризующий основные принципы их действий при сотрудничестве с коллегами, работниками других обществ кон-

церна, партнерами по сотрудничеству, клиентами, негосударственными организациями и другими сторонами влияния. При нарушении норм Кодекса этики любой работник может непосредственно или анонимно обратиться к председателю Комиссии по корпоративной социальной ответственности.

Кодекс этики предусматривает также ответственные действия в случае возможного конфликта интересов, однако более подробно конфликт интересов, антикоррупционные вопросы, мошенничество и другие связанные с этим проблемы рассмотрены в утвержденной в 2016 году **Политике предотвращения мошенничества**.

За ее реализацию отвечает отдел предотвращения мошенничества дирекции безопасности LDz, работа и задачи которого вытекают не только из утвержденной политики, но и из правил Кабинета министров Nr. 630 «Об основных требованиях системы внутреннего контроля для предотвращения риска коррупции и конфликта интересов в органах публичной персоны», а также из санкционных законов – международного и национального, Латвийской Республики.

Политика концерна LDz по предотвращению мошенничества определяет действия работников концерна в общении с поставщиками и другими партнерами по сотрудничеству, в том числе в вопросах командировок, принятия/вручения подарков и других областях, а также предусматривает инструменты для привлечения партнеров по сотрудничеству, информирования работников LDz и подачи сообщений о возможных нарушениях Политики предотвращения мошенничества. Подробнее о Политике предотвращения мошенничества и проводимых в ее рамках мероприятиях см. на стр.68.

В структуре LDz создан **отдел внутреннего аудита**, который согласно утвержденному правлением LDz рабочему плану внутреннего аудита систематически проверяет и оценивает созданную на LDz систему внутреннего контроля функций и соответствующих им процессов на качество, эффективность и соответствие требованиям, установленным правовыми актами, а также выдвигаемым стратегическими и операционными целями. В 2018 году отдел внутреннего аудита в целом провел 21 аудит, в том числе на самом LDz и предприятиях его концерна. Были проведены надзорные аудиты реализации политики управления финансами, материально-технического обеспечения, непрерывности оказания услуг информационных технологий, управления внутренней коммуникацией, планирования и исполнения стратегии развития, а также ряда других отраслей и реализации конкретных инфраструктурных проектов. Общий объем проведенных аудитов составил 715 аудиторских дней; в рамках этих задач отдел внутреннего аудита представил 40 рекомендаций средней приоритетности и 87 – низшей. Ни в одной сфере не были констатированы критические недостатки системы внутреннего контроля, вследствие чего

рекомендации высшей приоритетности не представлялись.

В конце 2018 года совет LDz и собрание акционеров дали предварительное согласие, и правление LDz утвердило план работы отдела внутреннего аудита на 2019 год, в котором предусмотрено проведение 22 внутренних аудитов в различных сферах деятельности LDz: надзоре за реализацией проектов, системах функционирования, управления персоналом и финансами, а также аудиты по другим областям в структурных подразделениях LDz и на предприятиях концерна.

Подход к управлению рисками на предприятии определяется также Политикой управления финансовыми рисками концерна «Latvijas dzelzceļš»; Правилами применения общего метода оценки и надзора за рисками безопасности железнодорожного сообщения; инструкцией «О предотвращении рисков информационных систем в концерне»; документацией о трансфертном ценообразовании, характеризующей взаимные сделки в пределах концерна с одновременным определением различных рисков, связанных с общей деятельностью концерна; справочниками по налоговым рискам; Правилами о внешних услугах бухгалтерского учета при соблюдении требований закона «О предотвращении легализации средств, полученных преступным путем, и финансировании терроризма»; Правилами подготовки, регистрации и исполнения договоров, а также другими документами. Общие риски, способные повлиять на деятельность и возможности развития концерна, описаны в Среднесрочной стратегии деятельности ГАО «Latvijas dzelzceļš» на 2017-2022 годы.

Просматриваемый документооборот

Для организации и контроля за любыми про-

цессами разработана **Система управления документацией**, в рамках которой организованы прозрачное согласование договоров, порядок корреспонденции, упорядочение вопросов персонала, решение вопросов между дирекциями и структурными подразделениями, а также другие решения по документообороту. Таким образом, можно проследить за продвижением любого вопроса и идентифицировать ответственных работников. Согласно учету, проводимому дирекцией LDz по юридическим и административным делам, в 2018 году в канцелярии предприятия было зарегистрировано 8478 входящих документов, 1037 исходящих документов и 461 распоряжение.

В то же время для обеспечения оборота информации на предприятии продолжает работать система телеграфа, которая за последние годы была усовершенствована с перемещением ее во внутреннюю среду обмена электронной информацией. Телеграф используется для оповещения работников (зачастую – в различных структурных подразделениях и регионах) об оперативных изменениях в планировании движения поездов, об авариях и других чрезвычайных ситуациях. К тому же, телеграммы для повседневного обмена информацией все еще широко используют партнеры LDz в соседних странах, в том числе на железных дорогах России, Белоруссии, Эстонии, Литвы и других государств. В 2018 году телеграф LDz по системе «Вектор» получил 108 476 и отправил 70 049 телеграмм, а также разослал 9052 предупреждения по Латвии (в целом – 14 012 адресатам) и использовал телеграф для обмена оперативной информацией с АО «Pasāžieru vilciens».

Для совершенствования работы телеграфа совместно с технической инспекцией и Дистанцией управления движением LDz

было разработано техническое решение и внесены необходимые изменения во внутренние нормативные акты, согласно которым предусмотренные правилами Кабинета министров Nr.724 от 3 августа 2010 года «О технической эксплуатации железных дорог» предупреждения больше не передаются по телеграфу, как местные телеграммы-предупреждения. Работникам LDz и перевозчикам эти предупреждения передаются с использованием комплексной системы выдачи информационных предупреждений. Таким образом, впредь по телеграфу будут передаваться только международные предупреждения.

В свою очередь, совместно с дирекцией информационных технологий и телекоммуникаций было найдено решение по улучшению информационной системы, в результате чего в 2019 году будут улучшены поиск телеграмм и отслеживание ошибок.

Также в 2018 году с Латвийским Национальным архивом были начаты переговоры об использовании Единой государственной архивной информационной системы и поданы предложения по оцифровке документов, имеющихся в архиве LDz. В 2018 году в архив LDz на хранение было принято 3328 дел, сброшюровано 961 дело, подготовлены и выданы физическим лицам 265 справок, работникам LDz по запросу было выдано краткосрочно 305 дел. Кроме того, в рамках проекта «Rail Baltica» были разысканы, подготовлены и представлены для сканирования 344 чертежа и другие документы, необходимые для точной подготовки документации и планирования работ по перестройке Рижского Центрального железнодорожного вокзала, в том числе с учетом исторических инженерных коммуникаций и других элементов инфраструктуры.

УПРАВЛЕНИЕ

ОЗ

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

Структура управления

LDz – государственное капитальное общество, в котором 100% долей капитала принадлежит государству, а их держателем является Министерство сообщения.

С 2016 года на предприятии создан **совет LDz** в составе трех человек, которых отбирает и утверждает образованная Министерством сообщения номинационная комиссия согласно закону «Об управлении частями капитала публичной персоны и капитальными обществами» и правилам Кабинета министров «О порядке номинарования кандидатов на должности членов правления и совета в капитальных обществах, в которых государство, как участник (акционер) имеет право выдвигать членов правления или совета, и членов правления в государственных капитальных обществах, в которых создан совет».

В 2018 году состав совета изменился, так как несколько членов совета приступили к работе в других связанных с транспортно-логистической отраслью капитальных обществах и оставили работу в совете LDz. Таким образом, в 2018 году сроком на пять лет в совет были избраны новые члены правления – председатель правления ГАО «Latvijas Valsts ceļi» Янис Ланге (председатель совета LDz) и директор департамента транзитной политики Министерства сообщения Андрис Малдупс, который работает в совете LDz с 6 ноября 2017 года. Независимый член совета, эксперт по энергетике и профессор Латвийского Сельскохозяйственного университета Айгарс Лайзанс работает в совете LDz с момента его основания. В совете не создано комитетов или других подструктур. 8 февраля 2019 года собрание акционеров LDz внесло изменения в Устав LDz, постановив, что в дальнейшем в совете LDz будут пять членов совета. До отбора и выбора новых членов совета он работает в составе трех человек.



ЯНИС ЛАНГЕ

Председатель совета
ГАО «Latvijas dzelzceļš»
срок полномочий
2.02.2018-1.02.2023

На факультете экономики и управления Латвийского университета получил степень магистра по экономике и менеджменту. На факультете экономики Латвийского Сельскохозяйственного университета получил степень бакалавра по экономике.

С 2013 года является председателем правления ГАО «Latvijas Valsts ceļi», с 2008 по 2013 год выполнял обязанности члена правления предприятия, а в 2008 году руководил его Елгавским отделением.

С 2004 по 2007 год был заместителем директора по вопросам реализации проектов в агентстве «Pilsētsaimniecība» Елгавского городского самоуправления.



АНДРИС МАЛДУПС

Член совета
ГАО «Latvijas dzelzceļš»
срок полномочий
2.02.2018-1.02.2023

Получил степень магистра по инженерным наукам в Латвийском Сельскохозяйственном университете, специальность руководителя международных отношений в Институте международных отношений Латвийского университета, а также степень магистра по деловому менеджменту (MBA) по окончании Рижской Бизнес-школы РТУ.

С 1997 года Андрис Малдупс занимается вопросами развития транзитной отрасли Латвии в Министерстве сообщения. Эта работа связана с повышением конкурентоспособности транзита и логистики, в том числе с развитием портов, железной дороги, автотранспорта и трубопроводного транспорта. В последние годы основное внимание уделялось развитию услуг добавленной стоимости в логистической отрасли, особенно увеличению объема контейнерных грузов, евразийским перевозкам, развитию портовых и складских услуг, а также поощрению промышленных проектов в свободных портах Латвии и специальных экономических зонах.



АЙГАРС ЛАЙЗАНС

Член совета
ГАО «Latvijas dzelzceļš»
срок полномочий
22.07.2016–21.07.2021
независимый член совета

В Латвийском Сельскохозяйственном университете получил степень доктора инженерных наук, а также степень магистра по менеджменту предпринимательской деятельности (MBA) в Рижской Бизнес-школе РТУ.

Был первым вице-президентом и коммерческим директором АО «Preses nams», с 2009 года занимался реализацией проектов трансграничного сотрудничества INTERREG IV A, связанных с наукой, охраной окружающей среды и развитием коммерциализации. Участвовал в работе ряда предпринимательских и технологических инкубаторов.

В настоящее время является членом Сената и Конвента Латвийского Сельскохозяйственного университета, профессором Института энергетики технического факультета университета и руководителем программы его докторантуры.

С 29 августа 2017 года по 2 февраля 2018 года исполнял обязанности председателя совета LDz.





ЭДВИН БЕРЗИНЬШ

Председатель правления
ГАО «Latvijas dzelzceļš»
Срок должностных полномочий
25.02.2016–24.02.2021
Президент

Сфера ответственности – корпоративное управление

Председатель правления LDz с 2016 года, был членом правления LDz с 2011 года. Получил степень магистра правоведения 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 Полицейской академии, юридическим консультантом «Lattelecom», руководителем юридического департамента АО «Latvijas kuģniecība» и членом правления этого предприятия.

С 2015 года член совета совместного предприятия стран Балтии «RB Rail», в том числе был председателем совета, а в настоящее время является заместителем председателя совета.

Э.Берзиньш – вице-президент Латвийской конфедерации работодателей, член президиума и совета Латвийской торгово-промышленной камеры, член Конвента советников РТУ, председатель Латвийско-белорусского и Латвийско-казахстанского советов по деловому сотрудничеству от латвийской стороны, член Конвента советников и думы юридического факультета Высшей бизнес-школы «Turība».

В декабре 2017 года утвержден в должности члена Руководящих комитетов Международного союза железных дорог (UIC) и Европейского сообщества железных дорог и предприятий инфраструктуры (CER), а в декабре 2018 года – в должности первого вице-президента Европейской региональной ассамблеи UIC.



АЙВАРС СТРАКШАС

Член правления
ГАО «Latvijas dzelzceļš»
Срок должностных полномочий
29.08.2017–28.08.2022
Вице-президент

Сфера ответственности – финансовые вопросы

Получил степень магистра экономики (LLU). Был советником министра земледелия ЛР, членом совета АО «Hipotēku un zemes banka», председателем совета Инспекции по надзору за лотереями и азартными играми, советником министра финансов.

В настоящее время является членом Совета по национальной стратегии Латвийской торгово-промышленной камеры.



ЭРИК ШМУКСТС

Член правления
ГАО «Latvijas dzelzceļš»
Срок должностных полномочий
2.12.2017-1.12.2022
Вице-президент

Сфера ответственности – вопросы технического руководства

На железной дороге начал работать в 1983 году дежурным стрелочного поста, позднее был дежурным по станции и маневровым диспетчером на станции Радвилишкис Прибалтийской железной дороги (в Литве), а также заместителем начальника станции. Трудился также начальником станции Гулбене и заместителем начальника станции Даугавпилс по оперативным и коммерческим вопросам. Образование получил в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта, до этого окончил Даугавпилсский техникум железнодорожного транспорта.

Руководил Управлением грузовых перевозок ГАО «Latvijas dzelzceļš», с 2007 по 2008 год 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
ГАО «Latvijas dzelzceļš»
Срок должностных полномочий
18.07.2016-17.07.2021
Вице-президент

Сфера ответственности – развитие, информационные технологии

В должности члена правления LDz утвержден в 2016 году, в концерне LDz работает с 2005 года. В период с 2007 по 2011 год был председателем правления дочернего предприятия Латвийской железной дороги ООО «LDz infrastruktūra», затем руководил дочерним предприятием Латвийской железной дороги АО «LatRailNet», занимающимся определением платы за пользование инфраструктурой и распределением мощностей железнодорожной инфраструктуры.

В Институте международных связей и таможен РТУ получил степень бакалавра инженерных наук по экономике, а также квалификацию экономиста по специализации «Управление таможней». Учился по магистерской программе общего управления качеством в Институте управления качеством РТУ, а также получил в РТУ степень профессионального магистра по таможне и администрированию налогов. Руководил управлением контроля за налогами Курземского региона Службы государственных доходов, Вентспилсской налоговой инспекцией, а также другими структурными подразделениями СГД.

Исполнительным аппаратом Президентского совета является генеральная дирекция LDz. Она обеспечивает выполнение решений Президентского совета, распоряжений и указаний президента и вице-президентов. Генеральная дирекция организует выполнение функций руководящего предприятия концерна, разрабатывает стратегию, политики, процедуры, повестки дня, бизнес-планы, бюджет LDz и другие регламентирующие деятельность LDz документы. Генеральная дирекция LDz состоит из девяти дирекций и шести структур, которые обеспечивают выполнение внутреннего аудита, закупок, услуг принципала и других функций.

Структурные подразделения LDz осуществляют хозяйственную деятельность для достижения установленных целей бизнеса LDz. Структурные подразделения размещены как в Риге, так и в Даугавпилсе и в других местах Латвии. Они занимаются текущей работой на путях, станциях и остановочных пунктах, а также обеспечивают эффективную деятельность информационных систем предприятия. В 2018 году была проведена реструктуризация, позволившая усовершенствовать процессы содержания и ремонта пути (с обеспечением равномерной загруженности специалистов по всем сезонам), улучшить работу вагонного хозяйства и открыть возможности развития услуг вагонного хозяйства для продажи клиентам со стороны, а также усовершенствовать процессы управления движением поездов и надзором за ним на всех латвийских станциях. В том числе с использованием возможностей информационных и коммуникационных технологий была оптимизирована работа линейных станций, вследствие чего в среднем появилось по одной базовой станции на три линейных и рабочая нагрузка была выравнена. Чтобы реализовать эти изменения, Дистанция пути LDz переняла ряд работ и занимающихся

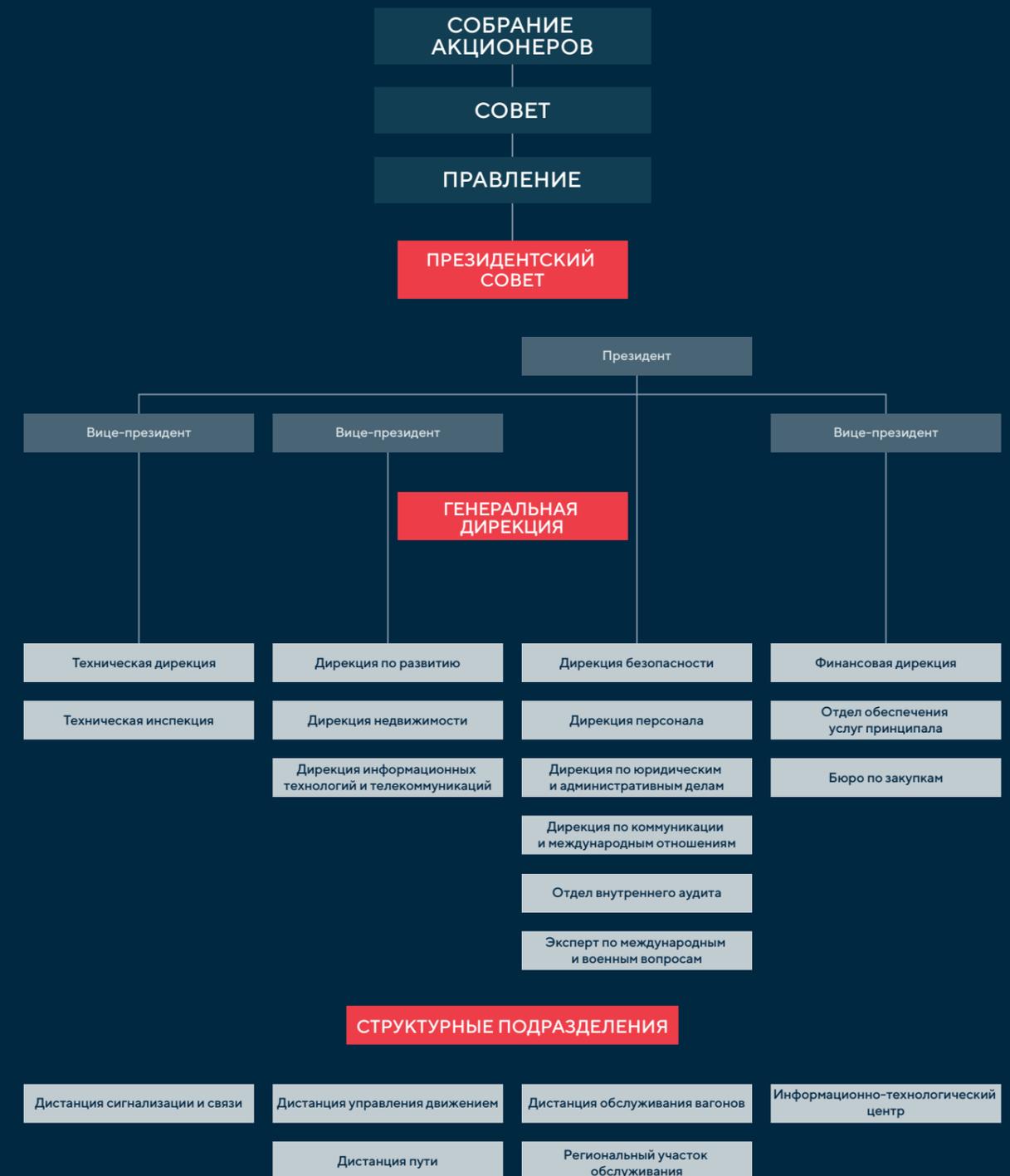
ими специалистов от дочернего предприятия концерна ООО «LDz Infrastruktūra»; для более эффективного и прозрачного выполнения маневровой работы на конечных станциях от дочернего предприятия ООО «LDz Cargo» были переняты составители вагонов и маневровые диспетчеры, а на базе прежних Рижского и Даугавпилсского участков эксплуатации были заново созданы два структурных подразделения – Дистанция управления движением и Дистанция обслуживания вагонов.

В результате проведенной реструктуризации:

- в рамках деятельности Дистанции пути удалось добиться снижения затрат на обновление одного километра пути (ремонт типа «А») более чем на 15%, а по одной из типовых для инфраструктуры ремонтных работ – замене стрелочных переводов – расходы снизились более чем на 5%;
- благодаря реструктуризации и модернизации технологических процессов выросла средняя оплата труда в упомянутых структурных подразделениях по крупнейшим группам железнодорожных профессий, в том числе, например, у осмотрщиков-ремонтников вагонов средняя оплата труда выросла на 147,2 евро, или на 13,2%; у дежурных по станции – на 110 евро, или на 10,7%; у монтеров пути – на 94 евро, или на 10,8%, а у поездных диспетчеров – на 200,6 евро, или на 11,3%.

Продолжая эффективизацию процессов, в конце 2018 года в целях повышения качества оказываемых концерном услуг, их развития и управления, а также для проведения исследования рынка и обеспечения продвижения услуг LDz на различных рынках был создан новый отдел услуг и отношений с клиентами, в который вошел отдел отношений с клиентами, обеспечивающий работу справочной службы LDz.

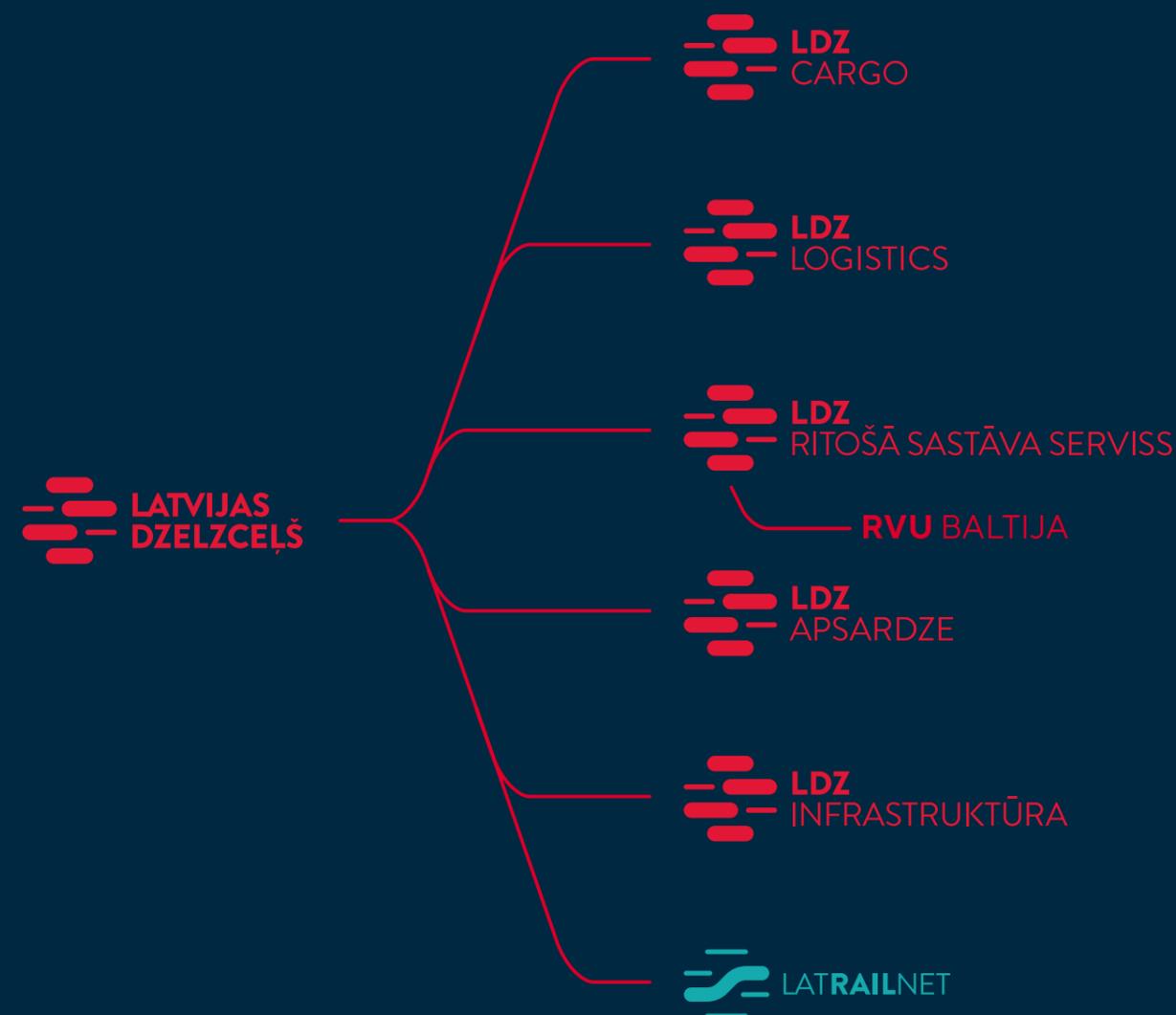
Схема организационной структуры ГАО «Latvijas dzelzceļš»



Деятельность дочерних обществ в 2018 году

В КОНЦЕРН LDZ ВХОДЯТ СЕМЬ ЗАВИСИМЫХ ОБЩЕСТВ, ИЛИ ДОЧЕРНИХ ОБЩЕСТВ (В ШЕСТИ ИЗ НИХ УПРАВЛЯЮЩЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ИМЕЕТ ПРЯМОЕ РЕШАЮЩЕЕ ВЛИЯНИЕ, А В ОДНОМ – КОСВЕННОЕ РЕШАЮЩЕЕ ВЛИЯНИЕ), КОТОРЫЕ ВЫПОЛНЯЮТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ОБЕСПЕЧИВАЮТ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ТЕХНИЧЕСКУЮ И ФИЗИЧЕСКУЮ ОХРАНУ И ДРУГИЕ ФУНКЦИИ. В 2018 ГОДУ, БЛАГОДАРЯ ПРИРОСТУ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК И МЕРАМ ПО ВНУТРЕННЕЙ ЭФФЕКТИВИЗАЦИИ, РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВСЕХ ПРЕДПРИЯТИЙ КОНЦЕРНА БЫЛИ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫМИ.

Структура концерна «Latvijas dzelzceļš»





ООО «LDz Cargo»

СВЕТЛАНА БЕРГА

Председатель правления
Срок полномочий
10.06.2016–09.06.2021

АЛЕКСАНДР КАЗАЧКОВ

Член правления
Срок полномочий
10.04.2017–09.04.2022

Предприятие занимается железнодорожными грузовыми и международными пассажирскими перевозками. Контейнерами и вагонами ООО «LDz Cargo» перевозит обширный ассортимент грузов: нефть, каменный уголь, металлы, лесоматериалы, продовольственные товары, минеральные удобрения, химические и другие грузы. Предприятие также обеспечивает железнодорожные международные пассажирские перевозки по маршрутам Рига–Москва, Рига–Санкт–Петербург, а начиная с сентября 2018 года – еще и перевозки по маршруту Рига–Вильнюс–Минск–Киев по территории Латвии.

В 2018 году оборот предприятия от основной деятельности составил 275,3 миллиона евро, что на 39,9 миллиона, или на 17% больше, чем в 2017 году. Наиболее существенный прирост нетто-оборота связан с общим увеличением объема перевезенных грузов – за 2018 год в целом было перевезено 49,3 миллиона тонн различных грузов, что на 12,5% больше, чем в 2017 году.

Наибольшую группу перевезенных грузов образует каменный уголь – 22,7 миллиона тонн, или 46% общего грузооборота. Вторую по величине группу составляют нефть и нефтепродукты (11,2 миллиона тонн, или 22,7%). Значительно меньше объем минеральных удобрений (3 миллиона тонн, или 6%), зерна и мучной продукции (2,9 миллиона тонн, или 5,8%) и других групп грузов.

Большое внимание уделяется развитию контейнерных перевозок. В 2018 году предприятие заключило ряд договоров на перевозку контейнерных грузов контейнерными поездами «Балтика–Транзит», «Балтика транзит IV» и «Евразия» по маршруту страны Балтии – Казахстан и страны Центральной Азии. Поезда «Рига–Экспресс» и «Рига – Москва» выполняют перевозки от станций Рижского порта до Москвы и близлежащих станций, а также в противоположном направлении. Поезд «ЗУБР» обеспечивает перевозки по маршруту Эстония – Латвия – Белоруссия – Украина (туда и обратно), и ведется работа по изучению грузовой базы для продления маршрута через Украину до Черного моря, а в перспективе – до Турции.

Преимуществом контейнерных поездов является возможность использования мультимодальных грузовых перевозок, т.е. комбинирования нескольких видов грузовых перевозок, когда контейнеры с поезда переваливают на корабль, грузовик или самолет. В 2018 году контейнерные перевозки увеличились (по сравнению с 2017 годом – на 17%), и предприятие продолжает активно работать, обеспечивая стабильную, безопасную и надежную транспортировку контейнерных грузов.

В сфере международных пассажирских перевозок результаты сохранились практически на уровне предыдущего года: в целом за год было перевезено 159,7 тысячи пассажиров, что, по сравнению с 2017 годом, меньше на 781 пассажира, или на 0,5%. Снижение пассажирооборота наблюдается на маршруте Рига–Москва, на других маршрутах, наоборот, имеет место прирост.

В дальнейшем предприятие планирует сохранять и укреплять имеющиеся позиции по перевозкам насыпных и наливных грузов и уделять особое внимание привлечению новых грузов с новых рынков – в направлении Китая, а также заниматься повышением качества услуг международных пассажирских перевозок и увеличивать рентабельность пассажирских перевозок.

Одним из приоритетных направлений развития предприятия является улучшение качества обслуживания пассажиров и уровня удовлетворенности клиентов, в том числе с использованием современных технологических решений. Специалисты ООО «LDz Cargo» в 2018 году активно участвовали в разработке системы управления отношениями с клиентами (CRM), в разработке и совершенствовании Информационной системы управления грузовым движением, а также продолжали разработку централизованной системы расчетов за грузовые перевозки.

Также в 2018 году проходила работа над расширением системы автоматизированного коммерческого осмотра грузовых вагонов и поездов, списания и распознавания номеров вагонов на объектах в Шкиротаве и Елгаве. Внедрение системы позволяет повышать конкурентоспособность железнодорожных перевозок, обеспечивать более высокий уровень безопасности работ и безопасности движения, а также служит одним из этапов создания электронного коридора. Системные объекты намечено ввести в эксплуатацию в первой половине 2019 года.

Кроме того, в 2019 году в целях обеспечения грузовых перевозок и постепенного обновления устаревшего подвижного состава предусмотрено инвестировать средства в приобретение и модернизацию подвижного состава.



LDZ RITOŠĀ SASTĀVA SERVISS

ООО «LDz ritošā sastāva serviss»

ЯНИС СТАЛИДЗАНС

Председатель правления
Срок полномочий
18.12.2018 – 17.12.2023

САНДИС ВЕТРА

Член правления
Срок полномочий
15.01.2018-14.01.2023

СЕРГЕЙ КАРПАЧЁВ

Член правления
Срок полномочий
22.04.2016-21.04.2021

Предприятие занимается техническим обслуживанием, ремонтом, модернизацией и экипировкой железнодорожного подвижного состава, а также обеспечивает аренду тепловозов, закупку, хранение и реализацию горючего, услуги химико-технической и измерительной лаборатории. В его состав входят центры обслуживания локомотивов в Риге и Даугавпилсе, резервная локомотивная база в Резекне, центр ремонта вагонов в Даугавпилсе, а также химико-техническая и измерительная лаборатория в Риге, которая предлагает тестирование горючего и смазочных материалов, измерения загрязнения воздуха, шумов и других видов загрязнения, проверку различного измерительного оборудования и услуги трехмерной печати.

Оборот «LDz ritošā sastāva serviss» в 2018 году составил 74,7 миллиона евро, или на 18,3% больше, чем в 2017 году. На прирост оборота повлиял прирост объема реализованного дизельного топлива благодаря позитивной динамике грузовых перевозок, а также прирост в сегменте ремонта вагонов. В свою очередь, несколько снизился объем ремонта локомотивов, объясняемый тем, что в результате проводившейся за последние годы модернизации локомотивов повреждения стали случаться реже и в меньшем объеме.

Программа по магистральным тепловозам будет продолжена и в 2019 году, когда предусмотрено модернизировать еще два локомотива 2M62УМ и таким образом завершить общую программу по модернизации 14 локомотивов. Модернизация проводится по проекту CZ LOKO с использованием дизельных двигателей MTU 16V4000 R34L, и на начало 2019 года в эксплуатацию уже сданы и применяются при грузовых перевозках 12 тепловозов 2M62УМ.

Начаты также подготовительные работы по реализации проекта модернизации тепловозов 2ТЭ10 с использованием более экономичных и экологичных дизельных двигателей типа D49. В итоге будет обеспечена унификация двигателей тепловозов 2ТЭ10 и 2ТЭ116 с заменой двухтактных дизельных двигателей типа 10D100.

В то же время продолжается работа по исследованию возможностей использования для нужд подвижного состава альтернативного топлива (например, природного газа, водорода и т.п.).

Наряду с модернизацией подвижного состава начаты проекты по дигитализации производственных процессов (планирование ремонтов, управление документацией, организация закупок), которые, согласно представлению о развитии LDz как группы транспортных, логистических и технологичных предприятий, отводят всё большую роль «мудрым» технологиям.

Дочернее предприятие «LDz ritošā sastāva serviss» – ООО «Rīgas vagonbūves uzņēmums "Baltija"» – в 2018 году завершило модернизацию 10 железнодорожных платформ, предназначенных для перевозки тяжелой техники, разработало проект многоразового универсального оборудования для перевозки на фитинговых платформах легкой колесной техники и изготовило три подобных устройства для тестирования, а также заключило договор с «LDz Cargo» на изготовление 15 устройств. В свою очередь, в декабре 2018 года был заключен договор на изготовление специальных опорных приспособлений для транспортируемой по железной дороге гусеничной техники. Оборот предприятия в 2018 году составил 0,8 миллиона евро.

**ООО «LDz Logistika»****ГУНДАРС АБОЛС**

Председатель правления
Срок полномочий
15.01.2018–14.01.2023

ЭДУАРД ЧЕРНЯВСКИЙ

Член правления
Срок полномочий
15.01.2018–14.01.2023

Главная задача предприятия – маркетинг и продажа интер-модальных логистических предложений с привлечением новых клиентов для Латвийской транзитной отрасли, создающих дополнительный спрос на использование железнодорожной инфраструктуры публичного пользования. Для обеспечения этой задачи проводится активная работа внутри отрасли, а также осуществляется активное сотрудничество с другими отраслями народного хозяйства в сфере железнодорожных перевозок и мультимодальных логистических услуг.

В 2018 году оборот предприятия от основной деятельности составил 33,6 миллиона евро, что на 6,5 миллиона евро, или на 23,9% больше, чем в 2017 году. Прирост нетто-оборота связан с увеличением объема перевозок, главным образом, контейнерных и насыпных грузов. Увеличился также объем грузов, перевезенных по маршруту контейнерного поезда «ЗУБР», проходящему по Белоруссии. Доходы «LDz Logistika» формируются за счет транспортно-экспедиторских услуг. Подавляющую часть доходов в 2018 году обеспечили латвийские заказчики (87,2%), поступления от клиентов из других стран Европейского союза составили 2,6%, от клиентов из стран СНГ – 5,5%, а от клиентов из стран, не входящих в ЕС и СНГ – 4,7% от общих доходов.

Предпосылкой для развития предприятия является обеспечение для клиентов принципа «агентства одной остановки», что уже реализуется на практике при создании новых маршрутов с обеспечением в цепочке между отправителем и получателем груза одного контактного пункта, решением всех связанных с логистикой вопросов при соблюдении общих интересов отрасли.

**ООО «LDz Apsardze»****АРНИС МАЦУЛЕВИЧ**

Председатель правления
Срок полномочий
24.12.2016–23.12.2021

ЛИНДА БАЛТИНЯ

Член правления
Срок полномочий
01.03.2018–28.02.2023

Предприятие занимается физической охраной различных объектов и грузов, проектирует и монтирует охранные, противопожарные системы и системы видеонаблюдения, в ходе эксплуатации осуществляет их техническое обслуживание и содержание, а также ведет мониторинг полученных сигналов тревоги. В 2016 году предприятие получило бессрочное Специальное разрешение на охранную деятельность (лицензию) Nr. 146/2016-TA, а также Сертификат промышленной безопасности Nr. 250, а система управления предприятием сертифицирована в соответствии с требованиями стандарта ISO 9001:2009.

Оборот предприятия благодаря приросту оказываемых охранных услуг в 2018 году составил 7,3 миллиона евро, или на 11,4% больше, чем в 2017 году. Увеличился и объем услуг, оказываемых клиентам за пределами концерна LDz. 80,9% оборота создает объем оказываемых услуг физической охраны, но в 2018 году активно развивался и сегмент услуг технической охраны, вследствие чего на 23%, по сравнению с 2017 годом, выросло число внешних клиентов, обеспечив прирост оборота в этом сегменте.



ООО «LDz Infrastruktūra»

ЯНИС ЦЕЙЦАНС

Председатель правления в 2018 году

АРТИС БЕРЗИНЬШ

Член правления, председатель правления с 10.01.2019
Срок полномочий
15.08.2018-14.08.2023

ЭГИЛС ФЕЛДМАНИС

Член правления с 10.01.2019
Срок полномочий
10.01.2019-09.01.2024

ВАЛДЕМАР ДАЛЕЦКИЙ

Член правления до 1.08.2018

Предприятие занимается ремонтом железнодорожных машин, инструментов и механизмов, обеспечивает рельсосварочные работы и транспортировку длинномерных рельсов, оказывает услуги путевых машин и механизмов.

В 2018 году оборот предприятия составил 4,5 миллиона евро, что на 64,4% меньше, чем годом ранее, так как ГАО «Latvijas dzelzceļš» решило обеспечивать работы по обновлению пути собственными силами, вследствие чего снизились объемы работ у «LDz Infrastruktūra».

В то же время предприятие использует свою материально-техническую базу для оказания услуг сторонним клиентам (например, сдавая в аренду путеремонтную технику и обслуживающий ее персонал Литовским железным дорогам). Таким образом, в 2018 году услуги, оказываемые в рамках концерна, составили 83,6% оборота (в 2017 году – 99,2%).

Предприятие продолжает процесс сертификации на соответствие требованиям системы управления качеством ISO 9001:2015 и системы управления окружающей средой ISO 14001:2015, а также рассматривает возможности расширения своей работы по новым направлениям хозяйственной деятельности.





АО «LatRailNet»

ЮСТИНА ХУДЕНКО

Председатель правления
Срок полномочий
22.07.2016–21.07.2021

ГУНТАРС ЛАПИНЫШ

Член правления
Срок полномочий
08.08.2016–07.08.2021

Акционерное общество, выполняющее существенные функции управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования – принятие решений по распределению мощностей, назначению поездов, в том числе по установлению и оценке доступа, а также по назначению отдельных поездов, и принятие решений о плате за инфраструктуру, в том числе об определении платы и схемы ее инкассирования.

«LatRailNet» работает согласно требованиям, содержащимся в пункте 13.1 закона «О железной дороге», об обеспечении независимости исполнителя существенных функций управляющего инфраструктурой. Решение о плате за инфраструктуру и распределении мощностей предприятие принимает, соблюдая принцип равенства, а также требования к оптимальному использованию инфраструктуры. «LatRailNet», выполняя свои функции, обязано обеспечивать всем железнодорожным перевозчикам (подателям заявок) равные, справедливые и недискриминирующие возможности доступа к инфраструктуре.

В 2017 году АО «LatRailNet», согласно установленной в государстве методике, приняло решение об изменениях в плате за пользование железнодорожной инфраструктурой на 2018 год. Таким образом, в 2018 году и в первом полугодии 2019 года плата за инфраструктуру составляет 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 локомотивом, тогда как для узкоколейных поездов – 2,52 евро за 1 поезд-км.

За отчетный период не поступало жалоб на несоблюдение конфиденциальности или невыполнение какой-либо другой из установок обеспечения требований независимости. Данные по соблюдению программы требований независимости за 2017 год были обобщены в 2018 году и представлены на оценку в Государственную железнодорожную администрацию. Также была разработана и представлена для оценки Государственной железнодорожной администрации новая программа независимости. В 2018 году Государственная железнодорожная администрация приняла три решения относительно деятельности «LatRailNet», два из которых «LatRailNet» оспорило в Административном районном суде.

Чтобы обеспечить эффективное включение латвийской железнодорожной инфраструктуры в европейскую железнодорожную сеть и способствовать взаимному согласованному обмену информацией, а также разработке единых параметров деятельности, «LatRailNet» участвует в работе органов железнодорожного транспортного коридора Северное море – Балтийское море (RFC8), а также участвует в официальном диалоге Европейской комиссии и управляющих инфраструктурой на платформе PRIME, активно работает в ряде подгрупп – по определению платы, реализационной документации и др. Наряду с этими форматами сотрудничества предприятие планирует укреплять и расширять сотрудничество с исполнителями существенных функций управляющих железнодорожной инфраструктурой Литвы и Эстонии.

¹ Поезд-километр (поезд-км) – единица измерения, используемая для расчета и инкассирования платы и характеризующая пробег поезда в километрах независимо от веса поезда. Другая единица измерения – тонно-километры (т-км) – означает, на какое расстояние в километрах была перевезена каждая тонна груза, и позволяет охарактеризовать не только выполненный пробег, но и влияние груза на износ инфраструктуры. Чем тяжелее груз и чем дальше он был транспортирован, тем большее влияние он оказал на состояние железнодорожной инфраструктуры.

Планирование сферы устойчивости на LDz



ДАЦЕ ХЕЛМАНЕ

Член правления Института корпоративной устойчивости и ответственности

«В достижении Платиновой категории решающая роль принадлежит участию высшего руководства. Очевидно, что и решения руководства Латвийской железной дороги не только повлияли на рост общего результата, выразившегося в Платиновой оценке Индекса устойчивости, но и способствовали участию в оценке других предприятий концерна. Важно, что за последние годы предприятие повысило уровень открытости, развивая коммуникацию в Интернет-среде и публикуя нефинансовые сообщения в соответствии с международно признанным стандартом. При этом не менее важен и вклад «Latvijas dzelzceļš» в местное сообщество, где заметны не только улучшения в процедурах, но и более четкий подход к определению приоритетов. Несмотря на достигнутое, следует помнить, что оценка Индекса устойчивости – это не результат, а соревнование с самим собой, которое продолжается и тогда, когда достигнута высшая – Платиновая категория».

Учитывая деятельность железнодорожной отрасли, существенно отличающейся от краткосрочных бизнес-проектов и заставляющей строить планы более чем на десятилетнюю перспективу, устойчивость всегда имело большое значение для развития предприятия – в том числе и в те времена, когда этот термин еще не использовался. Тем не менее, в современном понимании, при более широком включении в него экономических, социальных и экологических аспектов предприятия, долгосрочное планирование началось в 2013 году, когда на LDz была создана комиссия по корпоративной социальной ответственности (KSA) под руководством президента LDz.

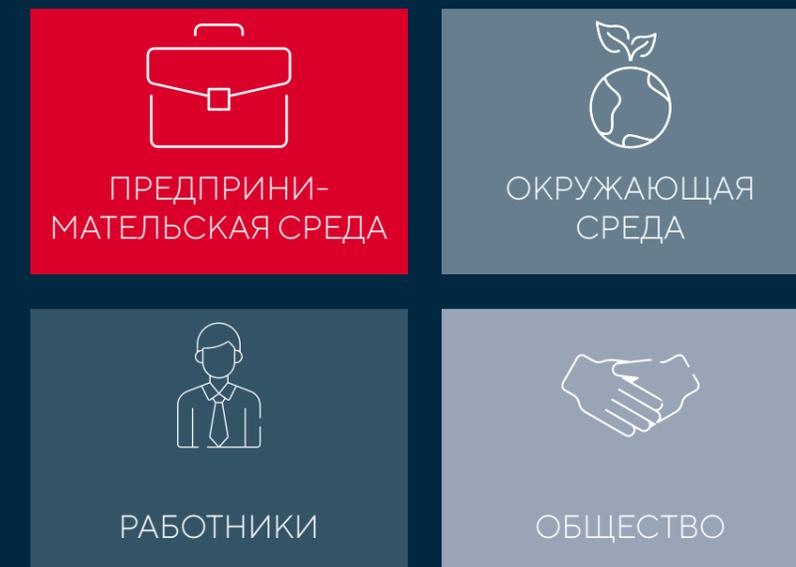
В комиссии работают специалисты из различных дирекций LDz – по персоналу, юридическим и административным делам, коммуникации и международным отношениям, финансам, безопасности, развития и других, а также представители всех дочерних обществ LDz.

В рамках комиссии KSA разработан Кодекс этики концерна LDz, введено ежегодное планирование мероприятий KSA, при содействии комиссии активизировано участие предприятий концерна и улучшение их результатов в Индексе устойчивости, а также выполнено одно из существенных заданий, первоначально установленных для комиссии – начата регулярная подготовка отчетов в соответствии с установками международно признанного стандарта GRI (теперь – со стандартами GRI).

В 2018 году наряду с новым стратегическим видением будущего LDz (подробнее см.стр.10) были созданы несколько инициативных групп. Одна из них сфокусировалась на исследовании долгосрочных ресурсоэффективных решений, а вторая – на развитии практики хорошего управления в концерне. Поскольку сферы деятельности комиссии KSA и двух упомянутых инициативных групп пересекаются, к тому же первоначально определенные задачи комиссии KSA были выполнены, рассматривается возможность объединения этих форматов внутреннего сотрудничества и создания нового формата для развития значимых по содержанию инициатив устойчивости.

Наиболее значительные события корпоративной социальной ответственности за 2018 год

Согласно утвержденной LDz Политике корпоративной социальной ответственности, в концерне выделяются четыре основные сферы социальной ответственности:



Упомянутые сферы деятельности согласуются как с традиционно определяемыми сферами устойчивости (экономическим, экологическим и социальным влиянием), так и с установленными в стандартах GRI индикаторами деятельности, а также соответствуют нескольким целям развития устойчивости, установленным ООН (в том числе) Nr.4 – Качественное образование; Nr.8 – Достойная работа и экономический расцвет; Nr.9 – Промышленность, инновации и инфраструктура; Nr.11 – Устойчивые города и общины, а также Nr.13 – Меры, связанные с изменением климата).

По каждой из четырех установленных сфер деятельности реализуются мероприятия, влияющие на внедрение практики хорошего управления как в деятельности LDz, так и в латвийской предпринимательской среде; способствующие улучшению образа LDz; обеспечивающие прозрачную деятельность и своевременное управление рисками.

Предпринимательская среда

Новое видение и товарный знак – 2018 год в развитии предприятия был отмечен новым стратегическим видением и подтверждающим его новым товарным знаком. Важно, что в основу нового товарного знака в качестве одного из посылов и краеугольных камней развития было заложено внедрение хорошего управления на LDz и по всему концерну, а в основу стратегического видения заложена способность смотреть шире, рассматривая перспективы и миссию предприятия не только с корпоративной точки зрения, но и с позиций развития государства.

Принятие документов, регулирующих железнодорожную отрасль – в 2018 году Кабинет министров утвердил разработанный Министерством сообщения Индикативный план развития железнодорожной инфраструктуры на 2018-2022 годы, а Министерство сообщения заключило с LDz основанный на этом плане многолетний договор. В рамках этих документов предусмотрено обеспечивать стабильную плату за инфраструктуру для ее пользователей на протяжении всех пяти лет, таким образом обеспечивая предприятиям отрасли прогнозируемость и возможность заключения долгосрочных договоров со своими партнерами.

Общее видение отрасли на внешних рынках (VIALATVIA) – LDz, активно участвуя в работе комиссии по рекламе Латвийского совета по портам, транзиту и логистике, в 2018 году совместно с управлениями портов и Международным аэропортом «Рига» разработало концепцию и утвердило визуальное и техническое решение для создания единого образа отрасли на международных выставках, форумах и в других форматах, где публично представлена Латвийская отрасль транспорта и логистики. Концепцию резюмирует девиз «VIALATVIA», символизирующий дорогу в самом широком смысле слова и ее принадлежность Латвии, как удобному, экономически обоснованному и отвечающему потребностям грузовладельцев логистическому узлу.



Конференция «Вызовы глобального транспортного сообщения»

– 11 сентября 2018 года в Риге состоялась уже пятая организованная LDz международная конференция, в которой приняли участие порядка 350 экспертов из 20 стран мира. На конференции выступили лекторы из США, Великобритании, Финляндии, Швеции и Белоруссии. Особое внимание они уделили влиянию технологий будущего на транспортно-логистическую отрасль и постепенному замещению мультимодальных услуг гипермодальными услугами, большая роль в которых принадлежит цифровым решениям. За пять лет конференция стала местом встречи экспертов не только транспортно-логистической, но и других отраслей народного хозяйства, где разворачиваются дискуссии о будущих вызовах и возможностях, в том числе с точки зрения экологических вызовов, а также изменений в технологиях и рабочей силе. В 2018 году в статусе участников конференцию почтили своим присутствием значительно больше экспертов из других отраслей, например, из сферы строительства, финансов, информационных технологий, образования и т.д., таким образом подтвердив ее вклад и роль даже за пределами деятельности железной дороги и ее непосредственных партнеров.

Оценка корпоративного управления – в 2018 году завершилось проводившееся Балтийским Институтом корпоративного управления исследование корпоративного управления LDz, в рамках которого эксперты института детально проанализировали практику управления LDz по 58 индикаторам, включающим в себя создание совета предприятия, его роль и принципы работы, деятельность правления предприятия, практику информационной открытости, управление рисками и системы контроля, а также другие аспекты. Результаты оценки анализируются для принятия решений об улучшениях, необходимых в деятельности LDz.

Присоединение LDz к Совету корпоративного партнерства Международного транспортного форума OECD – с завершением председательства Латвии на Международном транспортном форуме OECD LDz в мае 2018 года присоединилось к его Совету корпоративного партнерства, в котором работают порядка 30 транспортных, логистических и технологических предприятий со всего мира. Участие в подобном формате подтверждает практику хорошего управления LDz, являющуюся одним из основным принципов для любых мероприятий OECD.



Участие во внешних инициативах исследования и развития – наряду с организуемыми внутри концерна процессами исследования и развития в 2018 году LDz впервые активно включилось в несколько внешних инициатив, целью которых – благодаря объединению специалистов предприятий различных отраслей и студентов вузов – является разработка новых, инновационных решений. Среди прочего LDz приняло участие в инновационной вузовской платформе «Demola», чтобы найти долгосрочное решение по связанному с охраной окружающей среды вопросу, а в организованном кластером информационных технологий X-индустриальном хакатоне – с целью отыскать новые технологические решения в сфере безопасности и обслуживания клиентов. Подробнее об участии LDz в этих мероприятиях см. стр.16.

Работники



Вовлечение работников в планирование стратегических перемен – в 2018 году были опубликованы новое стратегическое видение LDz и подтверждающий его товарный знак. В разработку стратегических перспектив и связанных с ними внутренних инициатив были вовлечены работники LDz разных уровней, тогда как с ожидаемыми переменами еще до оповещения о них широкой общественности был ознакомлен широкий круг работников предприятия по всем регионам Латвии. С этой целью в апреле 2018 года были организованы несколько мероприятий в Риге, Вентспилсе и Даугавпилсе, к участию в которых были приглашены руководители среднего звена всех регионов. В мероприятиях участвовало все правление LDz, а также руководство Профсоюза железнодорожников и отрасли сообщения Латвии. Участников мероприятия познакомили как с текущей ситуацией на предприятии, в отрасли и на рынке, так и с новыми основными принципами работы, ориентированными на более активную деятельность, учитывающую потребности клиентов и развитую технологически. Одновременно был изменен и облик наиболее существенных инструментов внутренней коммуникации – Интранета и журнала «Latvijas Dzelzceļnieks», а также в соответствии с новыми основными принципами работы было существенно переработано содержание журнала.



ЖАН-ПЬЕР ЛУБИНУ

(Jean Pierre Loubinoux)

Генеральный директор
UIC

«В XXI веке железнодорожному сектору следует смотреть шире и привлекать молодые поколения, оказывая влияние на социально-экономическое развитие. Молодые люди станут теми, кто объединит традиции нашего прошлого со своим видением будущего, чтобы железная дорога превратилась в становой хребет жизнеспособной, интегрированной и объединенной цепи международной мобильности».

Конференция мирового уровня о талантах в железнодорожной отрасли в Риге – в конце октября в сотрудничестве с Международным союзом железных дорог (UIC) LDz организовало в Риге международную конференцию о спросе на специалистов и развитии талантов в железнодорожной отрасли. Признавая, что управление талантами является большим вызовом, а кажущейся тяжелой железнодорожной отрасли сложно привлечь все более дигитально развитое и динамичное молодое поколение, на конференции своими взглядами и решениями по привлечению работников поделились эксперты из Латвии, Германии, Италии, Белоруссии, России, Франции и даже Австралии.

LDz – дружественный для семьи коммерсант. В завершение оценки Индекса устойчивости за 2018 год Министерство благосостояния, как и каждый год, оценив представленную Индексу информацию в области рабочей среды, определило предприятия, получившие Награду дружественного семье коммерсанта. В 2018 году его повторно получили как LDz, так и его дочерние общества, участвовавшие в Индексе, подтвердив таким образом, что LDz в Коллективном трудовом договоре с профсоюзом, как и в повседневной рабочей среде поддерживает семьи с детьми, предоставляя им различные дополнительные блага, а также организуя различные мероприятия для семьи и детей.

Развитие учебных программ – обеспечивая обучение работников и привлекая на железную дорогу молодых специалистов, LDz действует в двух основных направлениях – путем развития профессионального учреждения многоступенчатого образования «Учебный центр LDz» и путем сотрудничества с другими учебными заведениями, особенно с Рижским Техническим университетом (РТУ), Рижским Государственным техникумом и Даугавпилсским учреждением профессионального образования. Среди прочего в 2018 году была организована учебная практика для 192 воспитанников учреждений профессионального образования, начата одна новая учебная программа по железнодорожной специальности в РТУ, 944 работника в целях повышения профессиональных знаний и квалификации посетили организованные учебными заведениями курсы, а 4544 работника LDz посетили занятия, организованные «Учебным центром LDz». Этими возможностями обучения воспользовались также 609 работников дочерних обществ LDz и 59 клиентов со стороны. В число наиболее популярных учебных программ вошли программы, связанные с безопасностью, технической эксплуатацией железных дорог, а также с актуальным для 2018 года внедрением регулы по защите данных физических лиц. Подробнее об обучении, доступном работникам LDz, см. стр.86.



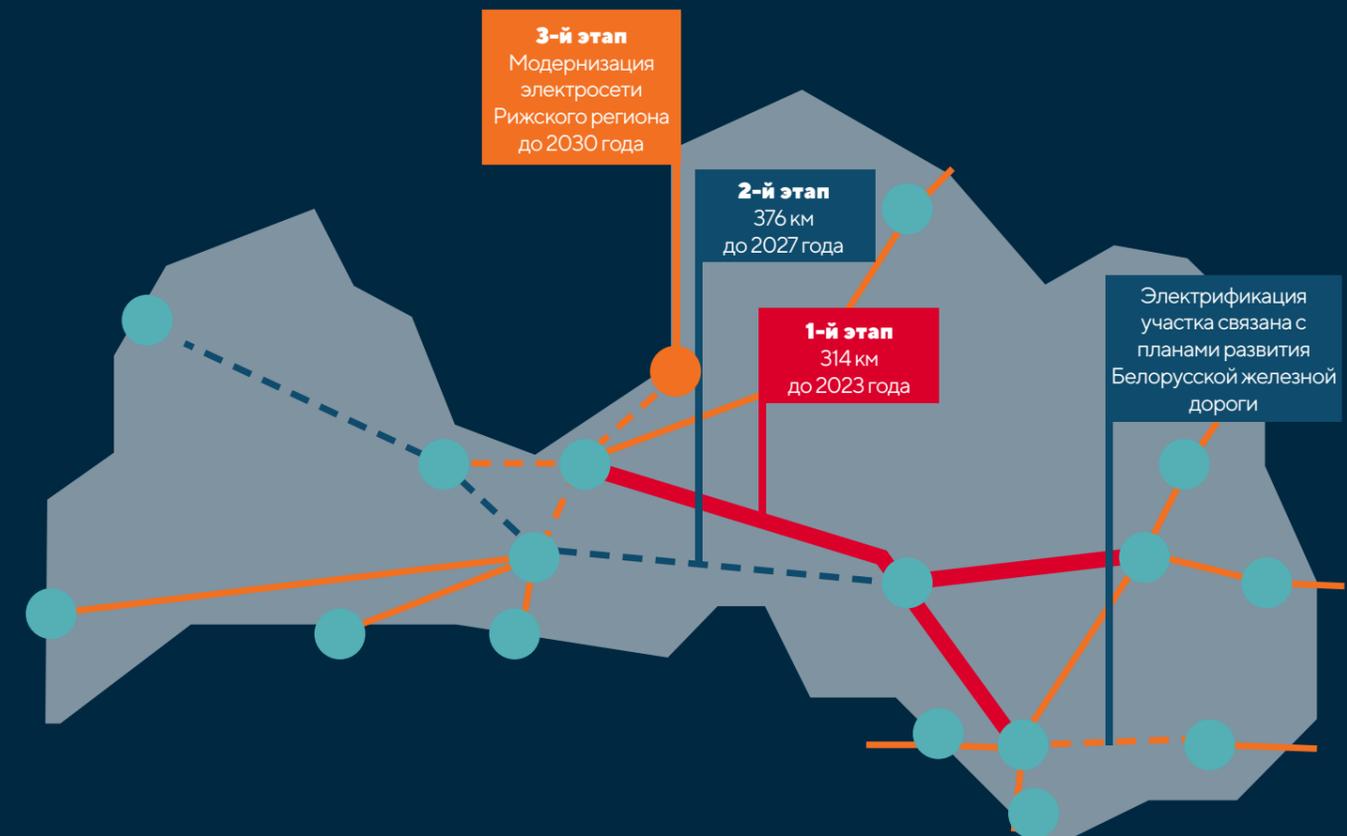
Создание Центра управления карьерой и отбора персонала. После изменений в Положении о дирекции персонала LDz в конце 2018 года был создан Центр управления карьерой и отбора персонала, целью которого является объединение пяти схожих по содержанию и сути функций руководства персоналом во имя улучшения и ускорения сотрудничества, продвижения и развития человеческих ресурсов, создания и оказания новых услуг в сфере управления человеческими ресурсами и др. Функции вновь созданного центра включают в себя отбор профессионального и лояльного персонала, внедрение и поддержку систем оценки персонала, повышение эффективности использования человеческих ресурсов, разработку и внедрение процессов управления планированием карьеры, обеспечение продуманной системы смены (преемственности) профессионалов на предприятиях концерна, а также внедрение и надзор за системой процессов развития и обучения персонала.

Окружающая среда

Энергоэффективность – в 2017 году LDz получило сертификат системы энергоуправления, соответствующий стандарту LVS EN ISO 50 001:2012 «Системы энергоуправления. Требования и указания к применению (ISO 50 001:2011)». Сертификат годен до марта 2020 года. В феврале 2018 года был проведен надзорный аудит внедренной системы энергоуправления, в ходе которого не было констатировано ни одного соответствия и была дана рекомендация сохранить сертификат. Одновременно в 2018 году был проведен внутренний аудит по внедрению и контролю за исполнением Правил энергоуправления LDz и Программы окружающей среды и энергоуправления, в ходе которого было констатировано, что упомянутые правила и программа систематически внедряются, однако в будущем особое внимание следует уделять повышению сознательности работников в этой области, способствуя внедрению энергоэффективных действий во всех структурах и на всех уровнях.

Развитие проекта «Электрификация Латвийской железнодорожной сети» – в 2018 году было достигнуто существенное продвижение в развитии этого проекта, ориентированного на экологические аспекты. После принятых в 2017 году Кабинетом министров постановлений, утвердивших реализацию первого этапа проекта в направлении Риги и претворение ее в жизнь без привлечения средств государственного бюджета, в марте 2018 года был получен положительный отзыв Центрального агентства по финансам и договорам (CFLA). Заявка на проект была подана независимому эксперту Европейской комиссии по технической помощи JASPERS IQR (JASPERS Independent Quality Review), от которого в первые дни 2019 года поступила положительная оценка качества проектной заявки. Одновременно на протяжении всего 2018 года с Европейским Инвестиционным банком шли переговоры о привлечении финансирования для проекта, которые завершились в начале 2019 года. Состоялся и первый этап закупки на проектирование и строительство, заявки на который подали четыре претендента. Проект намечено реализовать до 2023 года, для него доступны 347 миллионов евро софинансирования из Фонда выравнивания ЕС, а на протяжении всего жизненного цикла проекта (2024-2047 годы), согласно проведенному аудиторской компанией «Ernst&Young Baltic» анализу, объем создаваемых железной дорогой выбросов CO² в атмосферу уменьшится на 20%.

Программа электрификации Латвийской железнодорожной сети



Разработка карты шумов и плана действий – движение поездов сопровождается шумами, представляющими собой один из побочных эффектов деятельности железной дороги, на который жалуется население. Давая заключения или комментарии по территориальному планированию в самоуправлениях, LDz обращает внимание последних на необходимость предусматривать условия, обеспечивающие соблюдение требований правил Кабинета министров Nr.312 от 16 июня 2015 года «О Латвийском строительном нормативе LBN 016-15 "Строительная акустика"» для развития жилых зон в непосредственной близости от железной дороги. Независимо от этого LDz, в соответствии с нормативными актами Латвийской Республики по управлению шумами окружающей среды, в 2018 году начало работу над проектом Плана действий по снижению шумов на железнодорожных линиях с интенсивностью движения более 30 000 поездов в год. Подобные линии имеются на территории города Риги, а также на участке Рига-Лиелварде. Общественное обсуждение проекта Плана действий прошло с 21 декабря 2018 года по 21 января 2019 года. При этом LDz систематически проводит мероприятия по снижению уровня шумов, в том числе улучшая качество пути.

Ликвидация исторического загрязнения – LDz ведет регулярный мониторинг качества грунта и грунтовых вод, однако при этом ведется и работа по ликвидации исторического загрязнения. В том числе регулярный мониторинг (два раза в год) и очистные работы проводятся на месте аварии 2012 года возле станции Крауя, а также начат сбор исторического загрязнения нефтепродуктами и их утилизация на железнодорожной станции Вишки. Подробнее о работе LDz в этой области см. стр.76.

Озеленение латвийских портовых городов во время Большого субботника – как и каждый год, за день до Большого Вселатвийского субботника LDz проводит свой субботник. В 2018 году в его рамках была продолжена традиция озеленения связанных с железной дорогой объектов, на этот раз – совместно с ближайшими партнерами LDz, управлениями крупнейших латвийских портов в Риге, Вентспилсе и Лиепае. Сажены были посажены возле недавно реконструированного здания Вентспилсского вокзала, возле станции Лиепая, а также рядом с открытой в 2015 году станцией Болдерая-2, которой принадлежит большая роль в сообщении с островом Криеву, на который в 2019 году были полностью переведены наименее экологичные насыпные грузы. Участвуя в субботнике вместе с портами, LDz не только подтверждает свой дружественный окружающей среде подход, но и тесное сотрудничество с наиболее значимыми партнерами.



Общество



КАСПАРС ОЗОЛИНЬШ

Тренер по фитнесу студии DCH

«Противника нельзя недооценивать: поезд – противник неравный! Проводя вместе с экспертами LDz лекции по безопасности в латвийских школах, мы обсуждали с ребятами разные ситуации и правила безопасности вблизи железной дороги. Однако, когда снимали видео, я сам оказался лицом к лицу с поездом и осознал его превосходство, бороться с которым совершенно точно не в силах. Поезд победит всегда, поэтому борьбу с ним лучше вообще не начинать».

Новый товарный знак и канун 100-летнего юбилея LDz – в 2018 году общественность также была знакома с новым товарным знаком LDz, внедрение которого рассчитано примерно на два года. Одновременно с новым брендом была запущена коммуникация #LDz100, или совокупность мероприятий в честь 100-летнего юбилея ГАО «Latvijas dzelzceļš», так как в 2019 году предприятие отмечает свое столетие. В рамках этих мероприятий осенью 2018 года начались подготовка и публикация цикла видеоклипов «Железнодорожные рассказы», посвященных как истории самого LDz, так и Рижскому Центральному вокзалу, различным железнодорожным профессиям (дорожный мастер, машинист и др.) и практическим вопросам (например, работе переездов и безопасности вблизи железной дороги).

Кампании безопасности – аналогично предыдущим годам, LDz уделяет большое внимание информированию общества о безопасности вблизи железной дороги. В основу кампаний 2018 года было положено сравнительное сопоставление сил человека и поезда с использованием метафор популярного борцового спорта. Подобное решение было выбрано из-за того, что одной из групп риска считаются мужчины, рядом с железной дорогой нередко ведущие себя более самоуверенно и невнимательно. К тому же чаще всего в группе риска оказываются экономически активные люди, нарушающие правила из-за спешки и нехватки времени. Это подтверждает опрос, проведенный в рамках кампании агентством PHD, свидетельствующий о том, что почти половина, или 49% мужчин признают, что нарушали правила безопасности вблизи железной дороги, а в группе экономических активных людей в возрасте 35–44 лет этот показатель еще выше – 57%. К тому же статистические данные за 2018 год, обобщенные технической инспекцией LDz, показывают, что из 20 человек, пострадавших в несчастных случаях на железной дороге (не считая самоубийств), 74% составляют мужчины. Поэтому на трех этапах кампании на протяжении всего года использовался визуальный материал, сопоставляющий вес, скорость и мощность поезда с беспомощностью человека перед подобной силой. В рамках кампании был создан и видеоматериал с участием тренера по фитнесу Каспара Озолиньша и машиниста-инструктора грузовых поездов LDz Сергея Третьякова, сравнивавший грузовой состав во главе с модернизированным магистральным тепло-

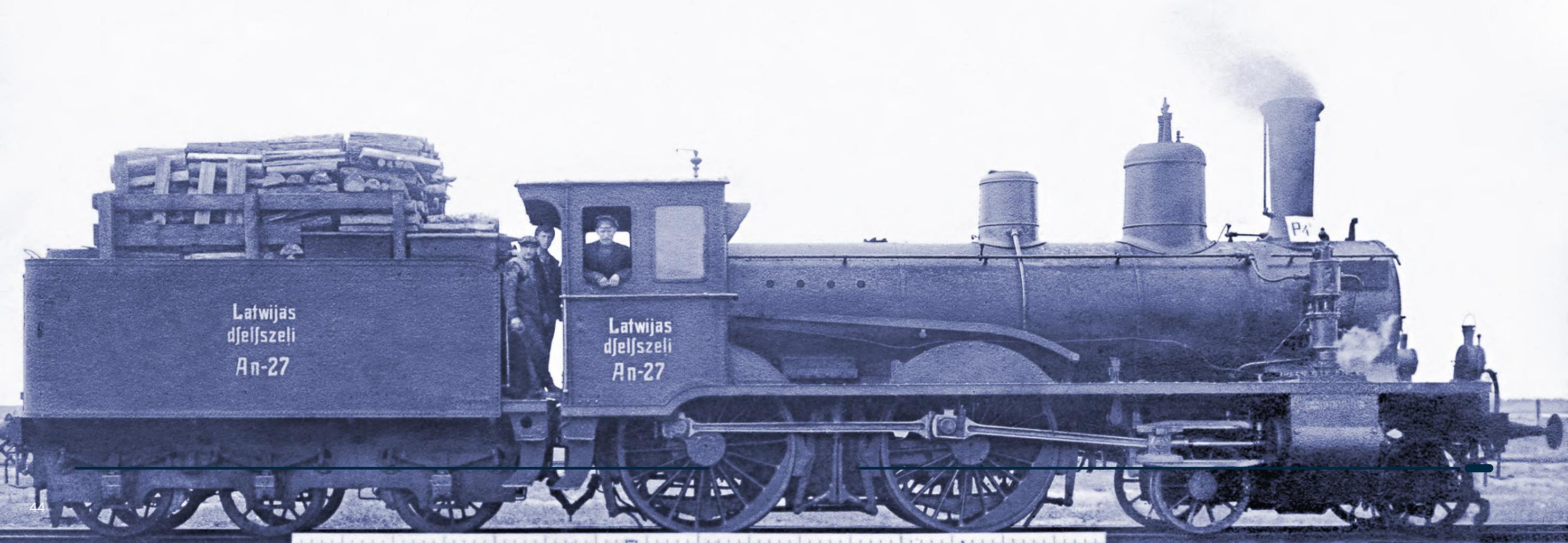
возом 2М52УМ и параметры физически хорошо развитого, тренированного, однако сравнительно очень маленького, легкого и слабого мужчины, таким образом повторно напоминая, что «борьба» с поездом бессмысленна и ее исход всегда ясен.

Уроки безопасности в латвийских школах – наряду с общественными информационными кампаниями LDz со специально подготовленными Уроками безопасности навещает школы Латвии, а также приглашает посещать подобные уроки в Музее истории Латвийской железной дороги. Всего за 2018 год было организовано 178 уроков, охвативших молодежную аудиторию численностью 6251 человек. С программой и занятиями, разработанными для Уроков безопасности, LDz также регулярно принимает участие в общественных мероприятиях, предназначенных для семей с детьми, например в выставке «Детский мир» на Кипсале, празднике для детей и юношества «Приходи и участвуй» в Верманском саду, акции «Один день для безопасности» в различных городах Латвии.



Железной дороге Рига-Елгава – 150. В конце года отмечался 150-летний юбилей исторической линии Рига-Елгава. Первые разговоры о строительстве железной дороги между Ригой и Елгавой прозвучали еще в 1859 году, однако началось оно только со второй попытки – в 1867 году. Курземские помещики и группа рижских торговцев подали в правительство предложение о строительстве железной дороги, поддержанное также рижским генерал-губернатором (Видземе, Эстония и Курземе) Петром Альбединским. Царским повелением было разрешено строительство железной дороги, рассчитанное на три года, с правом использования созданным для этой цели Обществом на протяжении 85 лет. На строительство был собран капитал в размере 2,652 миллиона рублей. В эксплуатацию железную дорогу Рига-Елгава сдали 21 ноября 1868 года – намного раньше установленного срока. В 1894 году согласно включенному в Устав частного общества условию государство выкупило железнодорожную линию Рига-Елгава и позднее продлило ее до Мажейкяя, передав для дальнейшей

эксплуатации Управлению Рига-Орловской железной дороги. Значительную роль железная дорога Рига-Елгава играла в межвоенный период первой половины XX столетия, когда по ней курсировали скорые поезда по маршруту Рига-Берлин. В 1970-е годы линию электрифицировали, и сегодня она активно используется для пассажирских перевозок. В настоящее время самый быстрый рейс электропоезда обеспечивает поездку из Елгавы в Ригу за 36 минут, а в 2018 году АО «Pasažieru vilciens» перевезло по этой линии около 2,8 миллиона пассажиров. Эта же линия используется и для перевозок по открытому в 2018 году международному маршруту пассажирских перевозок «Поезд четырех столиц» (Киев-Минск-Вильнюс-Рига) на территории Латвии. На юбилее линии, отмечавшемся в Елгаве, все желающие могли осмотреть как Елгавское депо, так и модернизированный дочерним обществом LDz ООО «LDz ritošā sastāva serviss» магистральный тепловоз 2M62УМ, а также бесплатно посетить Елгавский филиал Музея истории Латвийской железной дороги.





КАРЛИС КРАВИС

Директор движения «Миссия возможна» (IM), выпускник IM

«Для движения «Миссия возможна» очень важно понимание ценностей, общее с ближайшими партнерами. Поэтому мы довольны тем, что LDz ценит работу, которой мы занимаемся, чтобы способствовать доступности качественного образования для каждого ребенка в Латвии и подчеркнуть значимость знаний STEM для обеспечения долгосрочного развития государства и общества. В сотрудничестве с LDz «Миссия возможна» в 2018 году смогла обратиться к профессионалам точных наук в Латвии, чтобы привлечь их к сфере образования».

Сотрудничество с движением «Миссия возможна» – сознавая, что в основе развития молодых талантов в любой отрасли, в том числе в железнодорожной, лежит хорошее основное образование, в том числе по точным и естественным наукам, LDz в конце 2018 года начало долгосрочное сотрудничество с движением «Миссия возможна», ежегодно принимающим ряд молодых педагогов, чтобы развивать в них современные педагогические навыки. В сотрудничестве с LDz особое внимание будет уделяться привлечению педагогов именно по естественным наукам, что позволит заложить фундамент для развития будущих специалистов по инженерным наукам и информационным технологиям.

Сотрудничество с Раудской и Медумской специальными школами-интернатами – с 2006 года LDz принимает регулярное участие в деятельности расположенных в окрестностях Даугавпилса Раудской и Медумской основных школ-интернатов. В Даугавпилсе и его окрестностях трудится достаточно много железнодорожников, поэтому их участие в событиях местной общественности является шагом логичным. В 2018 году для воспитанников и педагогов этих школ LDz организовало Рождественский праздник в Даугавпилском театре, экскурсию в рижский Мотор-музей, а в рамках Большого субботника работники LDz помогли восстановить прилегающую к Раудской школе зеленую зону – сад камней, декоративные кустарники и др.

Пожертвования и дарения – в 2018 году LDz сотрудничало с рядом организаций, развивающих важные, ориентированные на долгосрочные интересы общества проекты. В то же время в 2018 году вступила в силу новая политика дарений (пожертвований) предприятия. Согласно утвержденной правлением LDz политике, предприятие вправе поддерживать проекты в сфере образования и науки, поощрения общественного здоровья, социальной помощи и охраны окружающей среды. Предприятие не поддерживает политические партии и их объединения, религиозные организации, организации с сомнительной репутацией или налоговыми задолженностями, а также организации, ранее не выполнявшие должным образом свои обязательства по другим проектам. Кроме того, не оказывается поддержка развлекательным и деловым поездкам людей и организаций, а также не выделяется финансирование физическим лицам.

Каждую проектную заявку рассматривает комиссия по проектам маркетинговой коммуникации концерна LDz, дающая рекомендацию по поддержке конкретного проекта или отказу в ней. Окончательное решение по данному вопросу принимают Президентский совет LDz и правления дочерних предприятий. Проекты рекламного сотрудничества реализуются и в тех областях, которые связаны с развитием транспортно-логистической отрасли, поощрением безопасности движения, образованием, охраной окружающей среды, спортом и культурой.

Образ LDz в обществе – для определения восприятия существенных для деятельности LDz факторов в обществе и их влияния на репутацию предприятия каждый год проводится исследование образа LDz. Осенью 2018 года его провела исследовательская компания «SKDS», и результаты ее социологического опроса свидетельствуют, что репутация LDz с 2015 года последовательно росла, а в течение последнего года увеличилась на 0,1 балла, достигнув 6,4 балла на 10-балльной оценочной шкале (схожие показатели имеет и ряд других крупных государственных капитальных обществ). В том числе более четверти опрошенных, или 26% респондентов оценили репутацию LDz в пределах 8-10 баллов, а 44% оценивают ее в пределах 5-7 баллов. К тому же результаты опроса свидетельствуют, что наиболее высоко оцениваются такие характеристики образа LDz, как:

- Стратегически важное для экономики Латвии предприятие – 71%;
 - Одно из наиболее экспортоспособных предприятий Латвии – 56%;
 - Просвещает и информирует общество о безопасном поведении вблизи рельсовых путей – 56%;
 - Социально ответственное и жизнеспособное предприятие – 53%.
- В рамках опроса 2018 года измерялся и уровень информированности общества о новом товарном знаке LDz, или его узнаваемость. Публичное позиционирование товарного знака началось в августе 2018 года, опрос же проводился в ноябре. Примерно за три месяца удалось достичь 16% узнаваемости нового бренда, что является сравнительно высоким показателем за такое короткое время.



ПРИВЛЕЧЕНИЕ СТОРОН ВЛИЯНИЯ

04

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

Сотрудничество со сторонами влияния

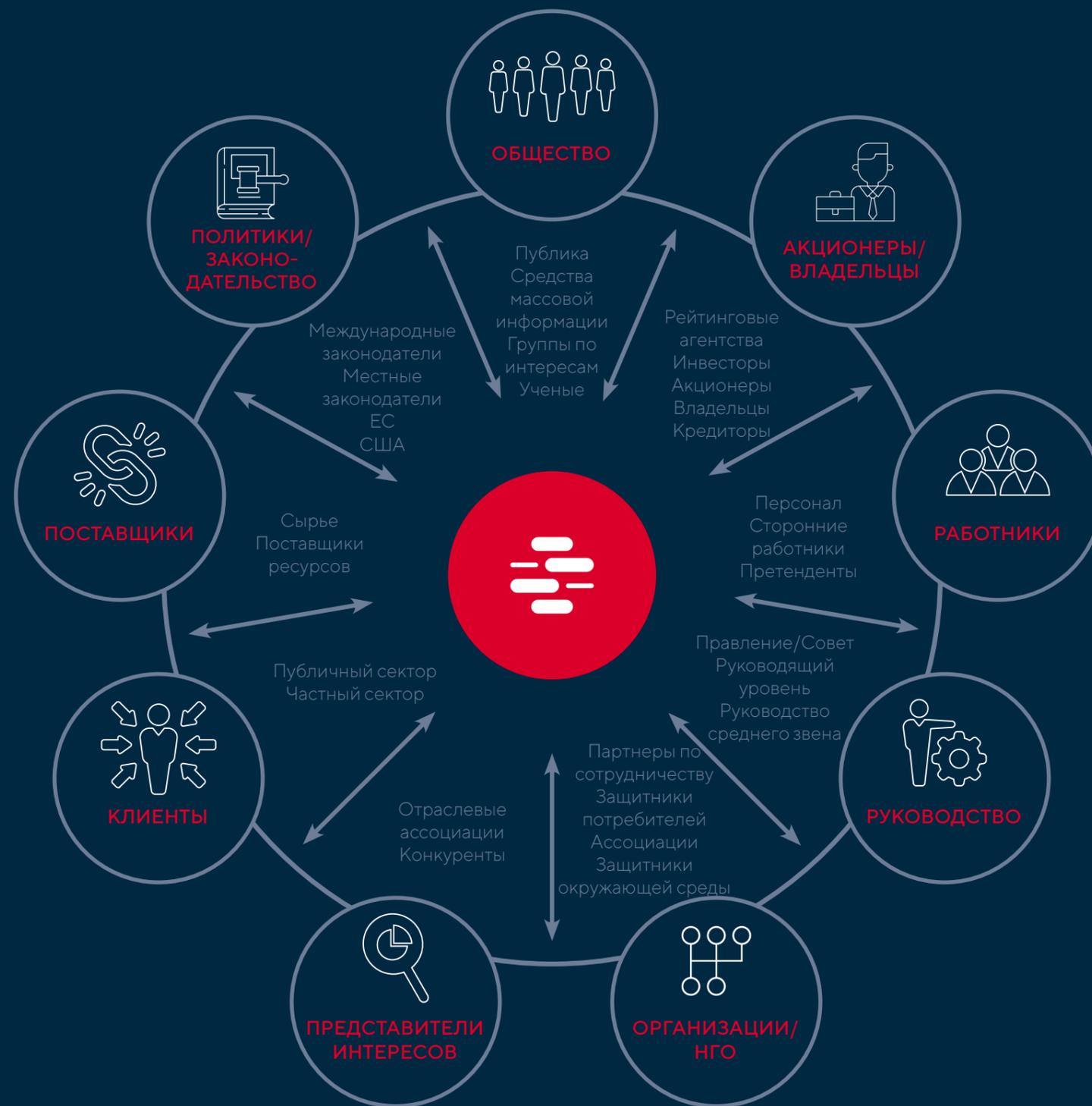
Один из основных принципов действия нового стратегического видения LDz – «Всё взаимосвязано». Он включает в себя как поощрение сотрудничества внутри предприятия, концерна и отрасли, так и взаимодействие с органами государственного управления, самоуправлениями, негосударственными организациями и различными группами общества.

Приступая к работе над подготовкой первого Отчета устойчивого развития LDz в соответствии с установками GRI G4, предприятие в 2016 году провело обследование, упорядочение и опрос сторон влияния, чтобы определить существенные аспекты, которые необходимо включить в содержание Отчета устойчивого развития.

В результате этого процесса были определены наиболее значительные стороны влияния, изображенные на диаграмме.

На созданном радаре сторон влияния не выделены отдельно международные партнеры – отраслевые предприятия и организации, однако они также считаются существенной стороной влияния, так как деятельность транспортно-логистической отрасли Латвии, значительной частью которой является управляемая LDz инфраструктура, в большой степени зависит от международных процессов и выбора партнеров в пользу того или другого транзитного коридора.

С каждой из идентифицированных сторон влияния предприятие коммуницирует и сотрудничает определенным способом, сознавая ее влияние на деятельность предприятия в краткосрочной и долгосрочной перспективе и стараясь в проблематичных случаях находить приемлемое для всех сторон решение.



Политика / правовое регулирование

LDz является стратегически важным для латвийского народного хозяйства предприятием и обществом с государственным капиталом. Для предприятия обязательны решения, принимаемые соответствующими органами на международном, государственном и региональном уровнях. Наиболее существенными регулирующими документами политического планирования, обязательными для LDz, считаются Основные установки развития транспорта на 2014-2020 годы и Индикативный план развития железнодорожной инфраструктуры на 2018-2022 годы. В разработке этих документов, а также, последовательно, и плановых документов будущих периодов LDz участвует, представляя свое перспективное видение и позицию по намечаемым плановыми документами задачам и поставленным целям.

Чтобы своевременно определить сферы, в которых ожидаются изменения, и представить свое мнение с точки зрения предприятия, LDz участвует как в деятельности различных консультативных советов, так и – посредством отраслевых и предпринимательских организаций международного и национального масштаба – в формировании позиций по существенным вопросам развития предприятия. Так, например, LDz принимает участие в работе Латвийского совета по портам, логистике и транзиту, который возглавляет премьер-министр страны; в работе Подсовета по транспорту и связи Национального совета трехстороннего сотрудничества и Совета по логистике под руководством Министерства сообщения; в деятельности двухсторонних советов делового сотрудничества и в подготовке повестки дня межправительственных комиссий с третьими (не входящими в Европейский союз) странами – Белоруссией, Россией, Казахстаном и др. По вопросам правовых актов национального уровня LDz подает свое мнение непосредственно Министерству сообщения, как держателю долей капитала и отраслевому министерству, а также в Латвийскую конфедерацию работодателей и Латвийскую торгово-промышленную камеру, которые в обобщенном виде представляют в правительстве установки своих участников. В 2018 году предприятие подавало свою точку зрения по вопросам налоговой политики и администрирования, по программам международной маркетинговой поддержки для предприятий, активно работающих на внешних рынках, по изменениям в законе «О труде», вопросам управления государственными капитальными обществами и другим. Таким образом, используя возможности, предоставляемые активным участием в социальном диалоге, LDz формирует со сторонами влияния жизнеспособное сотрудничество в сфере правового регулирования.

Акционеры / владельцы

Государству принадлежат 100% долей капитала LDz, а управляет ими Министерство сообщения. Таким образом, у предприятия имеется один акционер и четко определенные механизмы сотрудничества для проведения собрания акционеров и обмена информацией согласно закону «Об управлении капитальными долями публичной персоны и капитальными обществами».

В 2018 году состоялись четыре собрания акционеров, в рамках которых был утвержден годовой отчет LDz за 2017 год, а также рассмотрены вопросы о распределении прибыли за 2017 год, выборе новых членов совета LDz и др.

Руководство

Руководство предприятием осуществляет выбранный собранием акционеров совет, являющийся надзорным органом правления, а также избранное советом правление (подробнее см. стр.24). Заседания совета проходят в среднем один раз в месяц и назначаются, по крайней мере, за неделю до этого. В 2018 году состоялись 13 заседаний совета и 31 заседание правления, на которых рассматривались вопросы стратегического развития предприятия, инвестиций, утверждения внутренних нормативных документов, планирования и выполнения бюджета, а также другие вопросы, связанные с другими существенными сферами.

На предприятии работает также Президентский совет. Это коллегиальный исполнительный орган правления, обеспечивающий контроль за текущими делами, представительство и заключение сделок от имени предприятия. Президентский совет подчинен непосредственно правлению, и каждый член Президентского совета отвечает также за конкретную сферу управления предприятием (общее руководство, финансы, развитие, техническое руководство) и осуществляет надзор за ее планированием и деятельностью.

Планирование оперативных вопросов предприятия и концерна происходит в рамках Руководящего комитета LDz, где наряду с членами Президентского совета работают все директора и руководители структурных подразделений генеральной дирекции, а также руководители дочерних предприятий концерна. Совещания Руководящего комитета проходят один раз в неделю, на них обсуждаются актуальные вопросы и обеспечивается обмен информацией о различных событиях, происходящих в структурных подразделениях предприятия и на предприятиях концерна.

Привлечение руководителей среднего звена и их информирование лежит на ответственности директоров и руководителей структурных подразделений, однако для обсуждения важнейших вопросов стратегического развития по регионам организуются совещания руководителей среднего звена с участием высшего руководства предприятия. В 2018 году при разработке и внедрении нового стратегического видения предприятия и связанного с ним товарного знака подобные совещания проходили в Риге, Вентспилсе и Даугавпилсе; совещаниями были охвачены руководители среднего звена LDz, работающие по всей Латвии.

Работники

На LDz насчитывается более 6000 работников, а по всему концерну среднее количество работников составляет порядка 10 000 человек, таким образом совместно с дочерними предприятиями LDz является крупнейшим работодателем Латвии. При этом работники географически распределены по территории всей страны. Таким образом, повседневная коммуникация и сотрудничество в большой степени являются обязанностью непосредственных руководителей. В то же время LDz обеспечивает несколько прямых информационных каналов, целью которых является представление непосредственной информации, а также вовлечение работников в процессы на предприятии. Наиболее значительные информационные каналы – это журнал «Latvijas Dzelzceļnieks», в 2018 году превратившийся в ежемесячное издание с улучшением его содержания и обеспечением соответствия дизайнерского и содержательного облика журнала новому товарному знаку LDz, а также Интранет для работников, которым сейчас пользуются порядка 2800 работников. Параллельно работает дублирующий Интранет портал для работников, к которому можно подключиться путем авторизации через Интернет-банк, таким образом получая возможность доступа к актуальной информации и за пределами предприятия.

В Интранете и на портале для работников обеспечивается возможность не только узнать актуальную информацию о событиях на предприятии, но и получить доступ к необходимым для работы данным, контактам и тому подобной информации, а также подать заявку на внутренние услуги (обслуживание компьютерной техники, транспорт, хозяйственные работы и др.), ознакомиться с регулярно обновляемыми расчетами месячной заработной платы и периодом ежегодного отпуска.

Чтобы привлечь работников к улучшению рабочей среды и производственных процессов, на предприятии создан «Банк идей LDz», куда любой работник может подать свое предложение, которое будет рассмотрено соответствующими структурами, а в заключение возглавляемая президентом LDz группа экспертов принимает решение о реализации идеи. В 2018 году в «Банк идей LDz» были поданы 13 предложений, два из которых были реализованы, а четыре – после оценки возможности их реализации или вывода о том, что равноценные решения уже существуют – были отклонены. Еще семь предложений проходят оценку в экспертных группах.

Организации / НГО

Значительную роль в привлечении работников играет Профсоюз железнодорожников и отрасли сообщения Латвии (LDzSA), участвующий в доведении до сведения работников серьезных вопросов, а также обеспечивающий обратную связь. С профсоюзом заключен распространяющийся на всех работников LDz (независимо от их членства в профсоюзе) Коллективный трудовой договор концерна, предусматривающий обширный пакет социальной безопасности и дополнительных благ, который позволяет обеспечивать лояльность работников и имеет важное значение для привлечения новых работников.

Относительно новых работников (в 2018 году трудовые правовые отношения с LDz заключили немногим более 700 человек) LDz активно сотрудничает с высшими и профессиональными учебными заведениями, уже в процессе учебы обеспечивая возможности знакомства с предприятием и его деятельностью, а также используя возможности практики. К тому же в сотрудничестве с Рижским Техническим университетом (RTU) предприятие регулярно пересматривает содержание обучения по определенным специальностям, а также работает над созданием новых учебных программ. Например, при подготовке к проекту электрификации железнодорожной сети, созданную в рамках которого инфраструктуру начнут эксплуатировать после 2023 года, уже в 2015 году существующая программа обучения специалистов-железнодорожников была дополнена новыми учебными предметами для подготовки соответствующих специалистов. В настоящее время по ней обучаются 33 студента, 21 человек из которых окончит университет в 2019 году. В свою очередь, программа бакалавриата по высшему профессиональному образованию «Железнодорожные электросистемы» была дополнена новыми предметами обучения в сфере телекоммуникации и создано новое направление специализации программы «Железнодорожные телекоммуникации». В 2018 году обучение по этой программе начали 12 работников.

Сотрудничество LDz с различного рода общественными и негосударственными организациями рассматривается с двух аспектов – LDz само работает в нескольких организациях (подробнее см. стр.17), однако с другими организациями, представляющими интересы определенных групп общества, предприятие в пределах возможностей старается сотрудничать, выслушивать их мнения и в конкретных случаях вовлекать в общие проекты и события.

Одним из наиболее существенных можно считать долгосрочное сотрудничество с Объединением инвалидов и их друзей «Apeirons», мнение которого предприятие учитывает при улучшении доступности железнодорожной инфраструктуры публичного пользования. Рекомендации этой организации принимались во внимание при модернизации пассажирских перронов и станций на елгавском и юрмальском направлениях (проект завершен в 2015 году), а также будут учтены на следующем цикле модернизации. Часть рекомендаций была реализована на Рижском Центральном вокзале при обеспечении услуг мобильных подъемников для пассажиров в инвалидных колясках, а также при дополнительных улучшениях для удобства слабослышащих и слабовидящих людей. Однако следует отметить, что на Рижском Центральном железнодорожном вокзале не делались большие капиталовложения, так как вскоре он будет перестроен в рамках проекта «Rail Baltica» с предусмотрением соответствующей стандартам доступности среды инфраструктурой.

Представители интересов

Активная коммуникация происходит у предприятия и с представителями интересов велосипедистов, однако до сих пор вопрос со стояночными местами для велосипедов решается фрагментарно – в зависимости от прав на земельную собственность возле станций, заинтересованности самоуправлений в сотрудничестве и т.д. Предусмотрено, что в ближайшие годы будет разработана программа систематического планирования и создания велостоянок, в рамках которой будет решаться вопрос мобильности населения путем интегрирования нескольких экологичных способов передвижения.

По вопросам охраны окружающей среды у LDz не было существенных разногласий с природоохранными организациями, так как предприятие проводит различные мероприятия по охране среды как путем ликвидации исторического загрязнения, так и посредством снижения вредных выбросов и других видов загрязнения в своей деятельности. Одновременно предприятие проводит оценку влияния на среду для каждого проекта развития инфраструктуры, а также в сотрудничестве со специализированными органами защиты и исследования среды разрабатывает решения по специфическим вопросам экологии – например, для снижения шумов и их воздействия вблизи железной дороги, а также по снижению использования вредных веществ для ухода за железнодорожной полосой отвода.

В свою очередь, активизируя ориентацию предприятия на будущее, в том числе в сфере спроса на рабочую силу и ее квалификацию, в 2018 году LDz начало долгосрочное сотрудничество с движением «Миссия возможна», совместно обеспечивая привлечение в латвийские школы молодых, инновационно мыслящих педагогов, особенно по точным и естественным наукам. Учитывая, что естественные науки лежат в основе образования специалистов по инженерным наукам, необходимых предприятию и концерну LDz, важно своевременно заботиться о потенциальном поколении молодых специалистов.

В сфере представительства интересов отрасли LDz также сотрудничает в различных организациях и форматах сотрудничества (например, в Латвийском совете портов, логистики и транзита и в Латвийской ассоциации транзитного бизнеса, где представлены железнодорожные перевозчики, специалисты ведущих латвийских портов, автоперевозчиков, отраслевых образовательных программ и др.), а также взаимодействует с другими организациями и участниками отрасли.

В рамках Латвийской ассоциации транзитного бизнеса идут открытые дискуссии по существенным вопросам развития отрасли (в том числе в 2018 году продолжалось обсуждение проекта электрификации железнодорожной сети, освоения средств из фондов Европейского союза на различные проекты развития инфраструктуры, а также содержания Индикативного плана развития железнодорожной инфраструктуры). В то же время по ряду вопросов позиции ассоциации и других групп, представляющих интересы отрасли, различаются, и LDz всегда готово к дискуссиям, чтобы договориться по приемлемому для всех сторон решению.

Аспект влияния представителей интересов включает в себя и конкурентов. У LDz, в настоящее время являющегося единственным в Латвии управляющим железнодорожной инфраструктурой публичного пользования, конкурентов в традиционном понимании нет. Однако предприятие, обеспечивая развитие инфраструктуры, вместе с другими железнодорожными перевозчиками и портовыми предприятиями конкурирует на международном уровне – особенно с ближайшими соседями по Балтийскому региону. Таким образом, значение сотрудничества в рамках отрасли за последние годы существенно выросло.

В 2018 году инфраструктуру Латвийской железной дороги стали использовать Литовские железные дороги, выполняя пассажирские перевозки по маршруту Вильнюс–Даугавпилс. Приход на рынок нового перевозчика важен и с точки зрения управляющего инфраструктурой, так как нагрузка на инфраструктуру становится более эффективной, но в то же время приход конкурентов заставляет еще точнее выявлять сильные стороны и неиспользованный потенциал сотрудничества в Латвии.

Что касается перспектив на будущее, то в ближайшие годы в Латвии появится железнодорожная инфраструктура европейской ширины колеи (1435 мм) «Rail Baltica». Все более существенными партнерами по сотрудничеству и сторонами влияния становятся и реализаторы этого проекта – «RB Rail» и «Eiropas dzelzceļa līnijas». Особенно важно своевременно решить вопросы сотрудничества по развитию Рижского Центрального вокзала и по другим точкам соприкосновения, в том числе в сотрудничестве с «RB Rail» обсуждается возможность формирования синергии с проектом электрификации железной дороги.

Клиенты

У LDz, как у управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования, имеются следующие клиенты:

- АО «Pasažieru vilciens» и ООО «Gulbenes – Alūksnes bānītis», обеспечивающие местные пассажирские перевозки согласно государственному заказу;
- четыре оператора грузовых перевозок – входящее в концерн ООО «LDz Cargo» (обеспечивает также международные пассажирские перевозки) и три частных капитальных предприятия: АО «Baltijas Tranzīta serviss», АО «Baltijas Ekspresis» и ООО «EuroRailCargo», которое в 2018 году начало работу на территории Латвии, выполняя в небольших объемах грузовые перевозки;
- АО «Lietuvos geležinkeliai», которое в конце 2017 года начало международные пассажирские перевозки по маршруту Вильнюс–Даугавпилс.

Более обширный круг клиентов LDz включает в себя портовые предприятия и исполнителей технологических процессов, которым обеспечиваются дополнительные услуги (например, услуга обработки вагонов), а также клиентов, которым LDz оказывает другие услуги хозяйственной деятельности – распределение и продажу электроэнергии, аренду недвижимости и др.

Сотрудничество LDz с клиентами, являющимися пользователями железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, определяют несколько аспектов:

1) в 2018 году, АО «LatRailNet», соблюдая решение Комиссии по регулированию общественных услуг (SPRK) от 21 сентября 2011 года о **методике расчета платы за использование железнодорожной инфраструктуры публичного пользования для перевозок**, определило плату за инфраструктуру, опираясь на расходы по содержанию инфраструктуры LDz и прогнозы по объемам работы. Плата за услуги устанавливается из расчета на 1 поезд-километр за перевозки грузовыми, пассажирскими (отдельно – электропоездами, дизель-поездами и международными поездами) и узкоколейными поездами. Установленная в 2018 году плата за инфраструктуру будет действовать и в течение первого полугодия 2019 года, пока АО «LatRailNet» не примет решения о новой плате за услуги инфраструктуры. В начале 2018 года согласно методике SPRK для перевозчиков была рассчитана новая плата за пользование инфраструктурой (информация о размере платы для разных видов перевозок доступна здесь);

2) 30 июня 2017 года АО «LatRailNet» приняло решение о новой схеме расчета платы за железнодорожную инфраструктуру публичного пользования, которая будет применяться для определения платы за инфраструктуру в 2019 году;

3) LDz оказывает клиентам также услуги на месте обслуживания и дополнительные услуги, не включенные в объем услуг использования инфраструктуры публичного пользования (например, услуга обработки вагонов на конечных станциях, или обеспечение маневровых работ);

4) согласно пункту 52 переходных правил закона «О железной дороге» и решению правления исполнителя существенных функций управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования АО «LatRailNet» Nr. JALP – 1.3/03 – 2018 от 9 апреля 2018 года, в 2019 году вводится новый порядок оказания услуг железнодорожной инфраструктуры и связанных с ними услуг, а также использования платы за инфраструктуру. Этот порядок предусматривает прежнюю услугу использования инфраструктуры разделить на минимальный комплекс услуг доступа и услуги на месте обслуживания.

Грузовладельцы и пассажиры поездов не являются непосредственными клиентами LDz, однако LDz обеспечивает посредническое сотрудничество и с этими группами клиентов, развивая соответствующую нуждам пассажиров инфраструктуру и обеспечивая непрерывную работу справочной службы, а также в сотрудничестве с другими участниками отрасли способствуя деятельности на внешних рынках, где (особенно в Азиатском регионе и странах СНГ) особенно важно, чтобы потенциальный партнер был надежным и стабильным предприятием с государственным капиталом.

Наряду с обеспечением железнодорожной инфраструктуры публичного пользования LDz оказывает отдельные услуги и другим группам клиентов. В том числе у LDz насчитывается несколько тысяч клиентов, которым продается электроэнергия, особенно в местах, где распределительная сеть недоступна для других операторов. На конец 2018 года на учете LDz состояли 4585 подключений электроэнергии к домашним хозяйствам и 4592 подключения – к юридическим лицам (в том числе 3506 – для внутренних структур концерна LDz и 786 – для внешних клиентов). Для улучшения сервиса по электроэнергии в 2018 году был разработан новый порядок обслуживания клиентов и усовершенствованы систематический учет и контроль за потреблением электроэнергии.

Поставщики

LDz является субъектом закона «О закупках общественных услуг», поэтому выбор наиболее крупных поставщиков происходит в рамках закупочной процедуры. Всего за 2018 год было проведено более 250 закупочных процедур (подробнее см. стр.67).

Наряду с законодательными установками LDz также предусматривает, что любой партнер предприятий концерна – как выбранный в рамках закупочной процедуры, так и любой другой договорной партнер – должен подтвердить свое соответствие основным принципам **Деловой этики** партнеров по сотрудничеству концерна «Latvijas dzelzceļš», а также обязаться сообщать любую поступившую в его распоряжение информацию о возможных нарушениях работников LDz при сотрудничестве с поставщиками. Таким образом, предприятие одновременно как минимизирует возможность того, что среди его партнеров и поставщиков могут оказаться юридические лица, не платящие налоги, не соблюдающие принципы охраны рабочей и окружающей среды, а также честной коммерческой практики, так и обеспечивает механизм контроля за своими работниками в отношениях с партнерами.

Более детально отношения LDz с партнерами по сотрудничеству регулируют Кодекс этики и Политика предотвращения коррупции концерна LDz. Подробнее см. стр.68.

Общество

Хотя LDz и является управляющим инфраструктурой, в основе деятельности которого лежат управление стратегической инфраструктурой и оказание услуг «business-to-business» другим предприятиям, но его работа также тесно связана с развитием возможностей мобильности общества, трудоустройства населения и качества жизненной среды. Вследствие этого предприятие планирует свое развитие на будущее, соблюдая и названные потребности общества (это предусматривается также **Индикативным планом развития железнодорожной инфраструктуры на 2018–2022 годы**, определяющим таким образом государственный заказ в данной области).

Повседневную связь с обществом предприятие осуществляет при посредничестве средств массовой информации, обеспечивая максимальную открытость, а также предоставляя информацию на сайте и в социальных сетях (Twitter, Facebook, Draugiem.lv, Instagram и LinkedIn), в пределах возможного оперативно отвечая на вопросы представителей общественности в социальных сетях, по электронной почте или после получения вопросов операторами справочной службы, находящейся в ведении отдела отношений с клиентами LDz. В 2018 году справочная служба LDz получила 78,9 тысячи звонков с вопросами о пассажирских перевозках, нарушениях в работе переездов, оказываемых LDz услугах и др. Также были даны ответы на 1265 писем, полученных по электронной почте, и выполнены 354 заявки на услуги мобильного подъемника для пассажиров с особыми потребностями.

В свою очередь, сознавая свою роль в сфере поддержки местного сообщества, LDz разработало политику дарений (пожертвований). Согласно утвержденной правлением LDz политике, предприятие может поддерживать проекты в сфере образования и науки, по-

ощрения общественного здоровья, социальной помощи и защиты окружающей среды. Предприятие не поддерживает политические партии и их объединения, религиозные организации, организации с сомнительной репутацией, налоговыми задолженностями или организации, ранее не выполнявшие должным образом свои обязательства в рамках других договоров. Не оказывается поддержка развлекательным и деловым поездкам организаций и отдельных лиц, а также не выделяется поддержка физическим лицам.

Любую проектную заявку рассматривает комиссия проектов маркетинговой коммуникации концерна LDz, рекомендующая поддерживать либо не поддерживать конкретный проект. Окончательное решение, опираясь на рекомендацию комиссии, принимают Президенский совет LDz и правления дочерних предприятий. В случаях, когда предусматриваемая сумма дарения (пожертвования) превышает определенный законом предел в 1500 евро, LDz обращается в Министерство сообщения, чтобы получить согласие держателя долей капитала, а также к министру финансов с просьбой о разрешении сделать дарение (пожертвование) на конкретный проект. В 2018 году предприятие сделало одно дарение (пожертвование), превышавшее 1500 евро и предусмотренное для поддержки деятельности организации «Миссия возможна».

Проекты рекламного сотрудничества реализуются также в областях, связанных с развитием транспортно-логистической отрасли, с поощрением безопасности движения, обращением, охраной окружающей среды, спортом и культурой.

Подробнее с дарениями (пожертвованиями) и проектами рекламного сотрудничества за 2018 и предыдущие годы можно ознакомиться на сайте LDz.

ИНДИКАТОРЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

05

Определение существенных аспектов

Готовя отчет устойчивого развития за 2018 год согласно стандартам GRI, LDz опирается как на свое представление о значительных аспектах устойчивости, так и на оценку сторон влияния, проведенную в 2016 году с помощью более чем 10 индивидуальных и групповых интервью при подготовке первого отчета устойчивого развития, основанного на установках GRI G4.

С этой целью первоначально была создана цепочка поставляемой ценности LDz, в которой были идентифицированы как поставщики и клиенты, так и другие партнеры, имеющие наибольшее обоюдное влияние с LDz. Используя матрицу изучения сторон влияния и определив с точки зрения цепочки поставок заинтересованные стороны, наиболее существенные для создания добавленной стоимости, были идентифицированы как внутренние, так и внешние заинтересованные стороны. На основании этого исследования был создан радар сторон влияния и установлены наиболее значительные представители каждой из сторон влияния, мнения которых были изучены в процессе подготовки отчета GRI. Полученные мнения были также использованы при подготовке отчета устойчивого развития за 2018 год.

В данном разделе описан процесс определения существенных аспектов и полученные им результаты, а также дано разъяснение, какие изменения введены в индикаторы существенных аспектов с заменой установок GRI G4 на стандарт GRI.

В соответствии с радаром сторон влияния (см. стр.46) в процесс определения существенных аспектов были вовлечены представители руководства следующих организаций:

Внешние стороны влияния	Внутренние стороны влияния
КЛИЕНТЫ АО «Pasažieru vilciens», ООО «Baltijas Tranzīta serviss», ООО «LDz Cargo»	АКЦИОНЕР Министерство сообщения
ПОСТАВЩИКИ (обеспечивают ресурсы для работы) АО «Swedbank»	Совет ГАО «Latvijas dzelzceļš»
ПАРТНЕРЫ ПО СОТРУДНИЧЕСТВУ Объединение инвалидов и их друзей «Apeirons»	Дирекция по развитию
УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ Рижский Технический университет	Профсоюз железнодорожников и отрасли сообщения Латвии
ПРИРОДООХРАННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ Латвийский Зеленый пункт	Правление ГАО «Latvijas dzelzceļš»
АССОЦИАЦИИ Латвийская ассоциация крупных городов, Латвийская конфедерация работодателей	

Шаги по определению существенных аспектов

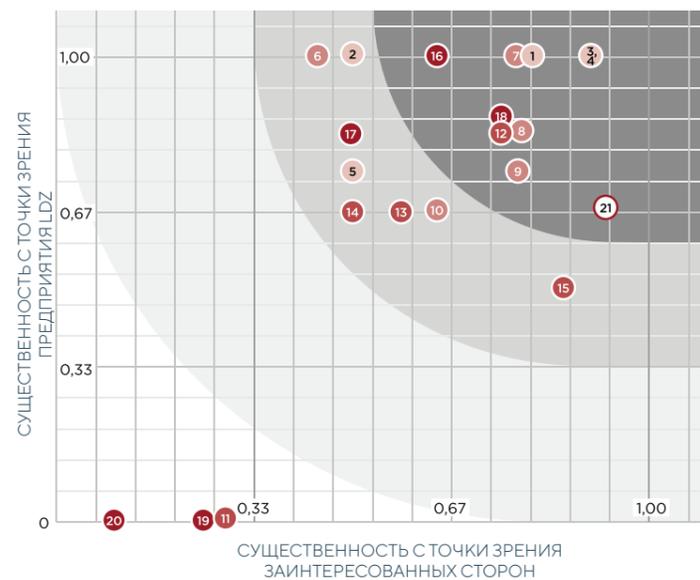
1. Идентификация заинтересованных сторон – определение организаций и предприятий, имеющих наибольшее значение в процессе создания добавленной стоимости LDz.
2. Идентификация потенциально существенных аспектов – изучение упомянутых аспектов в материалах установок GRI G4 и отбор потенциально значимых для деятельности LDz аспектов. При подготовке первого отчета, базирующегося на установках GRI, в интервью со всеми ранее упомянутыми внутренними и внешними сторонами влияния были выяснены существенные экономические, социальные и экологические аспекты, связанные с деятельностью LDz. В ходе интервью изучалось не только представление о них с точки зрения устойчивого развития, применимого ко всем предприятиям отрасли, но и потенциальная сущность 25 дополнительных специфических аспектов сухопутного транспорта (шоссе и железные дороги).
3. Идентификация по-настоящему существенных аспектов – оценка потенциально существенных аспектов с выявлением в ходе интервью тех из них, которые являются наиболее значимыми как для LDz, так и для идентифицированных сторон влияния.

Во время интервью со сторонами влияния была идентифицирована сущность каждого общего аспекта установок GRI G4, а также, после оценки деятельности LDz и изучения взглядов сторон влияния, были выдвинуты четыре специфических отраслевых аспекта, включенных в интервью со сторонами влияния и в матрицу существенности отчета устойчивого развития LDz:

Категория устойчивости	Темы
Экологическое измерение	Звуки и вибрации
Социальное измерение	Право землепользования Доступность среды для людей с особыми потребностями
Другое	Корпоративное управление (гендерное равноправие на руководящих позициях)

4. Определение материальных аспектов – идентифицирование содержания сообщения и определение границ для существенных материальных аспектов.

В соответствии с оценкой внутренних и внешних заинтересованных сторон о значимости аспектов в измерении существенности была создана матрица значимости аспектов (англ. – «Materiality matrix»). Она свидетельствует, что самыми существенными аспектами как внутренние, так и внешние стороны влияния считают экономическое влияние и ряд показателей экологического влияния LDz, а в качестве менее существенных указали несколько показателей, связанных с обществом и рабочей средой. В то же время следует отметить, что интервью в целом говорят об отсутствии особенно значительных различий в оценке внутренних и внешних сторон влияния. Исключением являются отдельные вопросы, связанные с весьма специфическими областями или внутренней средой на предприятии, которые внешним сторонам влияния не кажутся существенными.



5. Сообщение по существенным аспектам отчета устойчивого развития за 2018 год

В 2019 году планируется провести новое исследование сторон влияния с уточнением круга их интересов, изменением сфер влияния предприятия и расширением отбора включенных в исследование сторон влияния.

Учитывая, что установки GRI G4 заменил стандарт GRI, указанные в матрице существенные аспекты в отчете 2018 года приравнены к следующим индикаторам стандарта GRI:

Аспекты влияния	Индикаторы установок GRI G4, использованные для характеристики соответствующего аспекта в отчете 2017 года	Индикаторы стандарта GRI, использованные в отчете 2018 года
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ		
Вклад предприятия в народное хозяйство	G4-9	GRI 201-1
Созданная и распределенная предприятием стоимость	G4-EC1	GRI 201-1
Полученная финансовая поддержка	G4-EC4	GRI 201-4
Непрямое экономическое влияние	G4-EC8	GRI 203-1, GRI 203-2
Практика закупок	G4-EC9	Подход к управлению -103
ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА		
Потребление ресурсов	G4-EN1	GRI 301-1, GRI 301-2
Потребление энергии и энергоэффективность	G4-EN3, G4-EN4, G4-EN6	GRI 302-1, GRI 302-2, GRI 302-4
Эмиссии, сточные воды, отходы, загрязнение почвы	G4-EN8, G4-EN10, G4-EN15, G4-EN16, G4-EN23, G4-EN24, G4-EN34	GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-5, GRI 305-7, GRI 306-1, GRI 306-2, GRI 306-3, GRI 306-4,
Звуки и вибрации	G4-EN27	Подход к управлению в разделе влияния на среду – 103
Влияние услуги на среду	Включает в себя ранее упомянутые индикаторы	Включает в себя ранее упомянутые индикаторы
РАБОТНИКИ		
Долгосрочная стратегия для привлечения работников	G4-LA10	GRI 401-1, GRI 401-2,
Безопасность труда	G4-LA5, G4-LA6, G4-LA7, G4-LA8	GRI 403-1, GRI 403-2, GRI 403-3, GRI 403-4, GRI 403-5, GRI 403-6, GRI 403-8, GRI 403-9, GRI 403-10
Развитие работников	G4-LA10	GRI 404-1, GRI 404-2, GRI 404-3
Дискриминация работников	G4-LA12	GRI 405-1, GRI 405-2
Корпоративное управление предприятием (в контексте гендерного равноправия)	G4-10, G4-11	GRI 401-3, GRI 402-1, GRI 405-1, GRI 405-2
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПРОДУКТА		
Безопасность клиентов	G4-PR1, G4-PR2	GRI 416-1, GRI 418-1
ОБЩЕСТВО		
Доступность среды для людей с особыми потребностями	LDZ-7 (установки GRI G4 не содержат подобного индикатора)	LDZ-5 (стандарт GRI не содержит подобного индикатора)
Антикоррупционные мероприятия	G4-58, G4-SO4	GRI 205-1, GRI 205-2, GRI 205-3
Политическая ответственность	G4-SO6	GRI 415-1
Деятельность, ограничивающая конкуренцию	G4-56	GRI 206-1

При переходе от установок GRI G4 к стандарту GRI было констатировано, что в стандарте GRI больше нет специфических аспектов отрасли сухопутного транспорта (Шоссе и железные дороги), в связи с чем в отчете за 2018 год под индикаторами LDZ-х сохранены существенные для предприятия информационные аспекты, однако исключен аспект Право землепользования, который был сравнительно неважен как для сторон влияния, так и с точки зрения самого предприятия.

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ВЛИЯНИЕ

06

ГАО «LATVIJAS DZELZCEĻŠ» (LDZ) ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ КРУПНЕЙШИХ РАБОТОДАТЕЛЕЙ И НАЛОГОПЛАТЕЛЬЩИКОВ В СТРАНЕ И УПРАВЛЯЮЩИМ ИНФРАСТРУКТУРОЙ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ЗНАЧЕНИЯ, СОЗДАЮЩИМ ОСНОВУ ДЛЯ ЭКСПОРТА ЛАТВИЙСКИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ И ЭФФЕКТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДРУГИХ ОТРАСЛЕЙ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА.

СОГЛАСНО ПРОВЕДЕННОМУ В 2017/2018 ГОДАХ ИССЛЕДОВАНИЮ «РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В ЛАТВИЙСКОМ НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ», ПРЯМОЙ ВКЛАД ОТРАСЛИ В ВВП ПРИБЛИЖАЕТСЯ К 10%, НО ОТ УСПЕШНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭТОЙ ОТРАСЛИ ЗАВИСИТ ПОЧТИ ОДНА ПЯТАЯ ЧАСТЬ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СТРАНЫ.

ТАКИМ ОБРАЗОМ, LDZ С БОЛЬШОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ ОТНОСИТСЯ К СОХРАНЕНИЮ ЭТОГО ВКЛАДА ОТРАСЛИ И К ЕЕ ПОЛОЖИТЕЛЬНОМУ ВЛИЯНИЮ НА РОСТ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА.

Управление и развитие инфраструктуры



АЙВАРС СТРАКШАС

Вице-президент
ГАО «Latvijas dzelzceļš»

«Индикативный план и многолетний договор обеспечивают стабильность для всех вовлеченных сторон. Народному хозяйству это гарантирует доступность инфраструктуры определенного объема и качества, а для LDz обеспечивает финансовое равновесие. Однако, и это самое важное, отрасли гарантируется прогнозируемость размера платы за инфраструктуру, а благодаря этому – и возможность заключения долгосрочных договоров о сотрудничестве со своими клиентами».

Чтобы обеспечить развитие имеющейся инфраструктуры в интересах народного хозяйства и в то же время – добиться финансового равновесия управляющего инфраструктурой, в ноябре 2018 года Кабинет министров утвердил Индикативный план развития железнодорожной инфраструктуры на 2018–2022 годы, устанавливающий для управляющего инфраструктурой (LDz) государственный заказ на указанный период. На базе плана был разработан многолетний договор, заключенный между Министерством сообщения и LDz. Таким образом, для LDz четко определены направления деятельности по развитию конкурентоспособной и способствующей мобильности общества инфраструктуры, а также установлены принципы для максимального обеспечения финансового равновесия предприятия из собственных ресурсов, с привлечением средств государственного бюджета только в чрезвычайных ситуациях. Благодаря принятию плана и заключению многолетнего договора было найдено наиболее безопасное для государственного фискального пространства решение, и в то же время управляющий инфраструктурой получил гарантии для действий в случае кардинальных изменений объемов перевозок. LDz, в свою очередь, основываясь на условиях обоих документов, обязуется на протяжении упомянутого пятилетнего периода обеспечивать стабильный размер платы за пользование инфраструктурой для ее пользователей – перевозчиков и их клиентов. Таким образом, отрасли обеспечиваются прогнозируемостью и возможностью заключения долгосрочных договоров со своими партнерами.

По завершении срока действия принятого плана и заключенного многолетнего договора предусматривается обеспечить преемственность и разработать документы аналогичного характера на следующий пятилетний период. Разработка данных документов находится в компетенции Министерства сообщения.

Поощрение экспортных услуг отрасли



**ВЛАДИМИР
МОРОЗОВ**

Начальник Белорусской железной дороги

«С LDz у нас сложились очень хорошее сотрудничество и единое понимание по всем наиболее существенным вопросам. Мы согласованно работаем вместе, чтобы совершенствовать и делать более эффективными наши услуги, в том числе путем снижения их себестоимости, повышения качества и внедрения дигитальных решений, а также путем обеспечения конкурентоспособных тарифов».

Хотя LDz является управляющим инфраструктурой, в то же время оно – и руководящее предприятие концерна LDz, а поскольку это государственное капитальное общество и подобной форме деятельности придается особенно большое значение в транспортно-логистической отрасли многих государств – партнеров Латвии, то LDz способствует развитию международного сотрудничества всего концерна и отрасли, совместно участвуя в международных выставках и визитах, активно работая над привлечением международных партнеров к Латвийскому транзитному коридору.

В то же время LDz в последние годы укрепляет внутриотраслевую координацию в Латвии, способствуя сотрудничеству с управлениями портов, участниками логистической отрасли и представителями других транспортных отраслей, обеспечивая таким образом сохранение совместного вклада а народное хозяйство страны. Вместе с другими участниками отрасли в 2018 году был разработан новый концепт стратегического позиционирования VIALATVIA, с которым отрасль участвует в международных мероприятиях. Также в 2018 году LDz подписало договор о стратегическом сотрудничестве с Сианьским Международным торгово-логистическим парком в Китае; заключило с литовским и эстонским железнодорожными предприятиями соглашение о развитии маршрута совместного контейнерного поезда «Amber Train»; вступило в международный транспортный альянс «Один пояс – один путь» BRITA, а также обеспечило успешную деятельность представительства LDz в Белоруссии, создав новый маршрут грузового поезда-экспресса Минск – Рига и повысив объем грузов белорусского происхождения в общей структуре перевозок с 19,3% в 2017 году до 27,1% в 2018 году.

Мероприятиями по поощрению международного сотрудничества занимается дирекция LDz по коммуникации и международным отношениям в сотрудничестве с другими структурами LDz и его концерна.

Развитие услуг, обеспечение эффективности предприятия

69,5% оборота LDz образуют доходы от платы за пользование инфраструктурой, рассчитываемой согласно методике, утвержденной Комиссией по регулированию общественных услуг (но начиная со второго полугодия 2019 года, она будет рассчитываться согласно схеме, разработанной АО «LatRailNet»). В то же время предприятие оказывает перевозчикам дополнительные услуги, а также другие услуги, не связанные с объемом перевозок, например, услуги продажи электроэнергии, аренды недвижимости и в других областях.

Чтобы способствовать развитию этих услуг, повысить удовлетворенность клиентов и одновременно обеспечить как можно более высокую эффективность, уменьшив связанную с оказанием услуг бюрократическую нагрузку и перекрытие функций, в конце 2018 года была создана новая структура – отдел услуг и отношений с клиентами. В его задачи входят оценка всех выполнявшихся до сих пор услуг и выработка систематического подхода как к основной деятельности предприятия, так и к оказанию дополнительных услуг и контролю за их качеством.

Экономический вклад

СОЗДАННАЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СТОИМОСТЬ ТЕСНО
СВЯЗАНА С ЕГО ФИНАНСОВЫМИ
ПОКАЗАТЕЛЯМИ, КОТОРЫЕ В 2018
ГОДУ УЛУЧШИЛИСЬ И ПРЕВЫСИЛИ
КАК РЕЗУЛЬТАТЫ 2017 ГОДА, ТАК И
ПОКАЗАТЕЛИ, ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ
В СРЕДНЕСРОЧНОЙ СТРАТЕГИИ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ LDZ.

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

Полученное финансирование

В 2018 году LDz не получало софинансирование структурных фондов Европейского союза, однако на протяжении года велась серьезная подготовительная работа по реализации ряда проектов, софинансируемых Фондом выравнивания ЕС, которые предусмотрено реализовать до 2023 года (подробнее см. стр.63).

Что касается финансирования из государственного бюджета, то на основании закона «О государственном бюджете на 2018 год» и распоряжения Министерства сообщения от 8 ноября 2018 года LDz из государственного бюджета на приоритетные мероприятия было выделено финансирование в размере двух миллионов евро на строительство объекта государственной железнодорожной инфраструктуры публичного пользования – пешеходного туннеля на станции Огре, чтобы повысить уровень безопасности вблизи железнодорожной станции с интенсивным пешеходным и железнодорожным движением.

Согласно проведенной в конце 2018 года закупке, работы по строительству туннеля будут проходить в 2019-2020 годах.

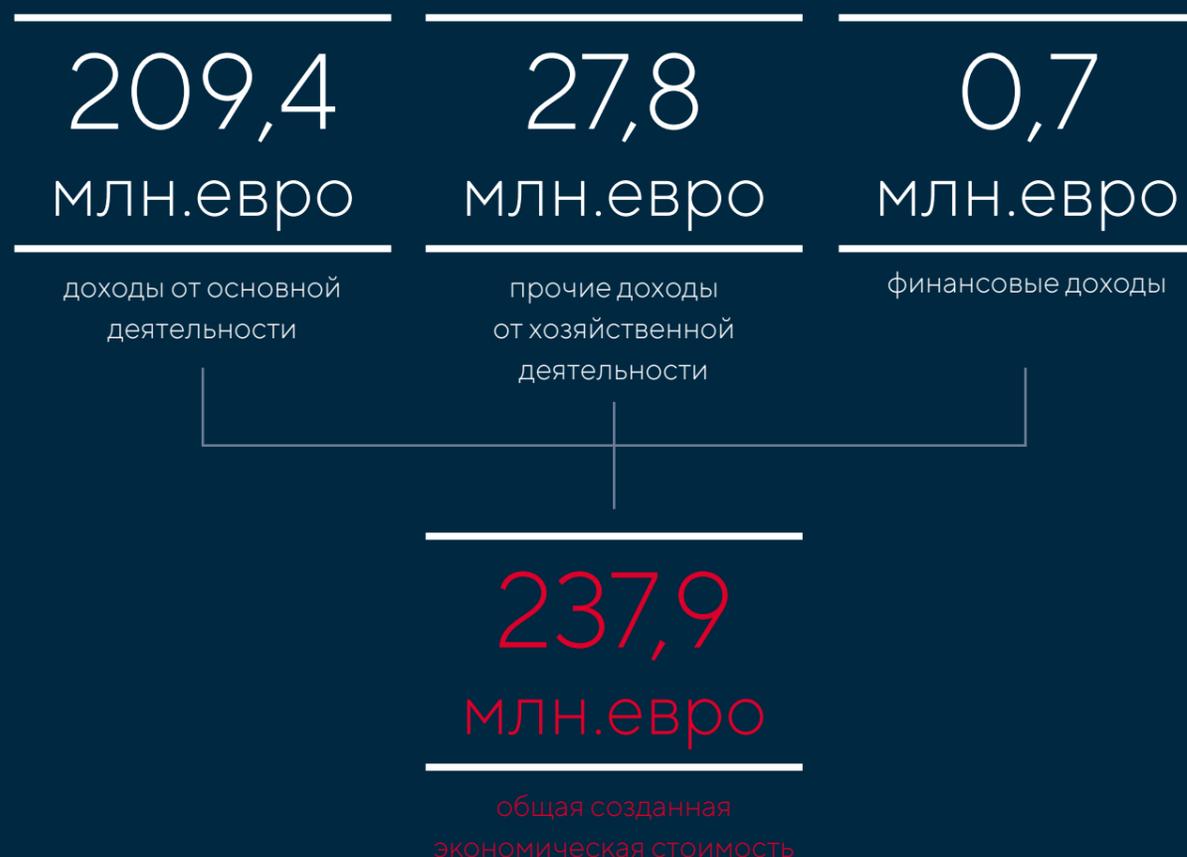
Созданная и распределенная экономическая СТОИМОСТЬ

Доходы от основной деятельности в 2018 году составили 209,4 миллиона евро, что на 16% превышает показатель 2017 года. Прочие доходы от хозяйственной деятельности составили 27,8 миллиона евро. Дополнительно к этому предприятие получило финансовые доходы в размере 0,7 миллиона евро. Таким образом, общая экономическая стоимость, созданная в 2018 году, составляет 237,9 миллиона евро.

Затраты на производство проданной продукции составили 200,2 миллиона евро. Практически половину в структуре производственных затрат (92,1 миллиона евро) образует оплата труда работников и связанные с ней выплаты социального страхования. 19,7 миллиона евро, или 9,8% составляют затраты на материалы, топливо, горючее и электроэнергию. В свою очередь, административные расходы составляли 15,9 миллиона евро, или 7,4% общих затрат предприятия в 2018 году.

78,4 миллиона евро в 2018 году были выплачены в виде налогов, в том числе 30,6 миллиона евро составили обязательные платежи государственного социального страхования; 14,5 миллиона евро – подоходный налог с населения; 32,6 миллиона евро – налог на добавленную стоимость и 0,6 миллиона евро – налог на недвижимость.

Согласно распоряжению Кабинета министров от 8 августа 2018 года в качестве дивидендов государству LDz выплатило 614 875 евро (порядка 2,65%) от чистой прибыли за 2017 год.



Инвестиции в инфраструктуру и развитие

LDZ, КАК УПРАВЛЯЮЩИЙ ПУБЛИЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ, ДОЛЖНО СОДЕРЖАТЬ ВСЕ ЕЁ ЭЛЕМЕНТЫ В НАДЛЕЖАЩЕМ ТЕХНИЧЕСКОМ СОСТОЯНИИ И РЕГУЛЯРНО ПРОВОДИТЬ РАБОТЫ ПО ЕЁ ОБНОВЛЕНИЮ.

В 2018 году LDz вложило в обновление инфраструктуры, увеличение ее мощностей, совершенствование услуг, приобретение нового оборудования, решения по безопасности и другие направления развития 25,2 миллиона евро.

В том числе были проведены работы по обновлению инфраструктуры, включавшие в себя ремонт пути, замену стрелочных переводов и шпал, улучшение работы оборудования сигнализации и связи, а также другие работы.

В 2018 году структурное подразделение LDz – Дистанция пути переняла от дочернего предприятия LDz – ООО «LDz Infrastruktūra» выполнявшиеся последние работы по обновлению инфраструктуры, в том числе персонал, обученный выполнению упомянутых работ, что позволило обеспечить равномерную загрузку персонала в годовом разрезе (работы по ремонту выполняются, главным образом, в теплый период года) и наибольшую эффективность в рамках концерна.

С перенятыми в ходе реструктуризации ресурсами Дистанция пути в 2018 году выполнила капиталовложений на общую сумму 14,3 миллиона евро, в том числе:

- строительные работы по восстановлению пути (капитальный ремонт типа «А») общей протяженностью 17,6 км на участках Пурени-Межвиди и Межвиди-Илзени. В том числе был выполнен капитальный ремонт трех железнодорожных переездов и ремонт инженерно-технических сооружений для четырех строений;
 - строительные работы по капитальному ремонту типа «Б» общей протяженностью 14,3 км на участках Мадона-Гулбене и Даугавпилс-Сортировочный. В рамках ремонта проведена замена рельсов на более тяжелые длинномерные, деревянные шпалы заменены на железобетонные (замена рельсов и шпал в том числе позволяет уменьшить создаваемые деятельностью железной дороги шумы в окружающей среде), а также выполнен капитальный ремонт на шести железнодорожных переездах;
 - перестройка пути на станции Даугавпилс-Пассажирский;
 - замена 25 новых комплектов стрелочных переводов;
 - капитальный ремонт и модернизация железнодорожных переездов на участках Рига-Крустпилс, Рига-Елгава, Сабиле-Кандава, Лиепая-Торе и Слампе-Ливберзе;
 - замена длинномерных рельсов на новые на участках Сеце-Селпилс, Югла-Гаркалне, Торнякалнс-Елгава, Шкиротава-Саласпилс, Стенде-Сабиле, Цирма-Лудза.
- Текущий капитальный ремонт инженерных сооружений и пути выполнен в объеме 1,8 миллиона евро, в том числе:
- ремонт инженерно-технических сооружений на участке Югла-Гаркалне и ремонт металлического моста через Лиелупе;
 - замена 31 отслужившего свое время комплекта стрелочных брусов;
 - ремонт покрытия на семи железнодорожных переездах на участках Рига-Скулте, Засулаукс-Болдерая, Вентспилс-Тукумс-2, Елгава-Лиепая, а также на станции Мангали.

Всего на протяжении года 24 933 деревянные шпалы были заменены на железобетонные (что считается более долговечным и экологичным решением; в 2018 году были полностью заменены все деревянные шпалы на магистральных путях), 256 рельсовых стыков сварены методом термичной сварки, а машины по подбивке шпал и выправке стрелочных переводов обработали 541,4 км пути по всей Латвии.

Благодаря работам, проведенным как в 2018 году, так и в предыдущие периоды, показатели качества инфраструктуры LDz в настоящее время отличные: в 2018 году средняя балльность пути составляла 15,6 балла, тогда как годом ранее – 17,2 балла (отличным считается состояние в пределах от 0 до 40 баллов). Качество пути оценивается с помощью комплексных измерений, выполняемых специально оборудованным путеизмерительным вагоном LDz.



17,6 km

капитальный ремонт
пути типа «А»



25

заменено комплектов
стрелочных переводов



31

заменено комплектов
стрелочных брусов

14,3 km

капитальный ремонт
типа «Б»

24 933

заменено деревянных
шпал на железобетонные

256

рельсовых стыков
сварено методом
термитной сварки

15,6
балла

отличное общее
состояние пути



ЭРИК ШМУКСТС

Вице-президент
ГАО «Latvijas dzelzceļš»

«Качество главных железнодорожных путей Латвии и связанной с ними инфраструктуры на данный момент отличное, и в этом большая заслуга работающих на LDz технических специалистов. Их труд позволяет обеспечивать конкурентоспособные услуги железнодорожных перевозок как в сфере грузовых, так и пассажирских перевозок. К тому же, с постепенным внедрением в повседневную работу новейших технологий – как путевых машин, так и решений по информационным технологиям – содержание инфраструктуры становится все более эффективным при планировании и реализации работ».

Помимо содержания и ремонта пути Дистанция пути LDz в 2018 году своими силами выполнила демонтаж 94 различных сооружений. В предыдущие годы подобные работы выполнялись с привлечением сторонних услуг, но благодаря приобретенному в 2018 году оборудованию для дробления железобетонных конструкций теперь эти задачи можно решать и с помощью ресурсов самого предприятия.

В свою очередь, Дистанция сигнализации и связи LDz, обеспечивая надлежащую деятельность устройств сигнализации, централизации и блокировки на всей управляемой LDz инфраструктуре, в 2018 году провела замену 67 светофоров разного типа, 18 релейных и батарейных шкафов, 480 различных аккумуляторов и 42 компонентов оборудования сортировочных горок, а также ремонт более чем 3,5 километра сигнального кабеля, ремонт 1,3 километра линий связи с заменой кабеля, ремонт 63 устройств поездной, маневровой и громкоговорящей связи, ремонт более чем 25 устройств контроля за перегревом буск подвижного состава и ремонт различного оборудования по передаче данных.

На электрифицированных железнодорожных линиях в Риге и окрестностях выполнялся ремонт оборудования тяговых подстанций, контактной сети, электросети высокого и низкого напряжения, трансформаторных подстанций и дизель-генераторов, а также проводилась модернизация контактной сети и линий электроуправления.

В свою очередь, в свете совершенствования решений по безопасности вблизи железной дороги, в 2018 году автобарьерами и системами видеонаблюдения были оснащены переезды в Юмправе и Кегумсе, а на участке Приедаине-Дубулты-Майори оборудованы два пешеходных перехода. На четырех станциях (Межвиды, Вишки, Илуксте и Курцумс) переезды были модернизированы с устройством освещения. К тому же эти работы Дистанция сигнализации и связи LDz выполняла своими силами – начиная от проектирования и заканчивая строительством функционирующих систем и сдачей их в эксплуатацию.

Наряду с содержанием и ремонтом существующей инфраструктуры LDz в 2018 году провело подготовительные работы для реализации нескольких крупномасштабных проектов по модернизации и созданию новой инфраструктуры. В том числе состоялись закупочные процедуры по проектам модернизации Рижского и Даугавпилсского железнодорожных узлов и началась процедура закупок, а также продолжались процессы заключительного согласования в Европейской комиссии проекта электрификации Латвийской железнодорожной сети, являющегося самым крупным из реализованных на данный момент проектов инвестиций в латвийскую железнодорожную инфраструктуру.

Проекты фондов ЕС на период планирования 2014–2020 годов

Электрификация Латвийской железнодорожной сети

Чтобы повысить эффективность перевозок, способствовать использованию экологичных технологий и повысить международную конкурентоспособность Латвийского железнодорожного транзитного коридора, LDz предусматривает проведение полной электрификации главной железнодорожной сети (магистральных путей) по технологии переменного тока 25 кВ, в том числе путем реконструкции существующей электрифицированной железнодорожной сети с заменой на ней системы постоянного тока 3,3 кВ переменным током 25 кВ. Ввиду финансовой емкости проекта его реализация поделена на этапы.

В рамках мероприятия 6.2.1.1 «Электрификация Латвийской железнодорожной сети» специфической целевой поддержки 6.2.1 «Обеспечение конкурентоспособной и дружелюбной окружающей среде железнодорожной сети TEN-T с повышением ее безопасности, качества и емкости» программы действий «Расцвет и занятость» фондов Европейского союза и Фонда выравнивания на период планирования 2014–2020 годов первый этап – электрификация железнодорожной сети на участках Даугавпилс-Крустпилс, Резекне-Крустпилс и Крустпилс-Рига – планируется с привлечением финансирования Фонда выравнивания в размере 347 миллионов евро.

Проект позволяет грузоперевозчикам почти в 2,5 раза сократить расходы на эксплуата-

цию подвижного состава и энергию, к тому же электротяга особенно эффективна в случае тяжеловесных грузовых поездов и таким образом повышает международную конкурентоспособность Латвийского транзитного коридора.

Проект является существенным вкладом в региональное развитие, так как его реализация затронет, главным образом, населенные пункты за пределами Риги, особенно в Латгальском регионе. В ходе реализации проекта будут созданы дополнительные рабочие места, что также будет способствовать снижению уровня безработицы в регионе.

Наряду с вкладом в народное хозяйство проект окажет существенное влияние на снижение выбросов CO₂ и NO_X, а также внесет вклад в достижение целей государственной энергоэффективности.

Общие затраты первого этапа проекта предусмотрены в сумме 441 миллиона евро, и к его реализации не будет привлекаться государственное финансирование, зато будет обеспечено софинансирование LDz.

Реализация первого этапа проекта запланирована до конца 2023 года. В 2018 году была начата процедура закупки проектирования и строительных работ. Начало договора на проектирование и строительные работы планируется в 2019 году.

Другие проекты

В 2018 году продолжалась работа по проектам, поддерживаемым мероприятием 6.2.1.1 «Электрификация Латвийской железнодорожной сети» специфический целевой поддержки 6.2.1 «Обеспечение конкурентоспособной и дружелюбной окружающей среде железнодорожной сети TEN-T с повышением ее безопасности, качества и емкости» приоритетного направления «Жизнеспособная транспортная система» программы действий «Расцвет и занятость»:

- модернизация участка Саркандаугава – Мангали – Зиёмельблазма Рижского железнодорожного узла;
- развитие станции Даугавпилс-Сортировочный;
- развитие парка приема станции Даугавпилс и подъездных путей к нему;
- внедрение систем единого планирования и управления движением поездов;
- модернизация инфраструктуры по обслуживанию железнодорожных пассажиров.

Модернизация участка Саркандаугава – Мангали – Зиёмельблазма Рижского железнодорожного узла

Необходимость модернизации определена на участке Мангали-Зиёмельблазма, представляющем собой однопутный перегон, хотя на линии Рига-Скулте, на котором он расположен, идут два параллельных пути. Таким образом, участок Мангали-Зиёмельблазма является одним из проблематичных мест на линии Рига-Скулте. Проектом модернизации участка Саркандаугава-Мангали-Зиёмельблазма Рижского железнодорожного узла предусмотрено строительство второго пути на указанном участке, а также модернизация микропроцессорной централизации с целью повышения обрабатывающей способности Рижского железнодорожного узла, существенного уменьшения «узких мест» узла и повышения его эффективности. Модернизация Рижского железнодорожного узла предусмотрена на общую стоимость 25 миллионов евро. К реализации проекта привлекается софинансирование Фонда выравнивания ЕС (85%).

Проект планируется завершить к концу 2022 года.

Развитие станции Даугавпилс-Сортировочный

В условиях нынешнего технологического процесса Даугавпилсского железнодорожного узла сложно обеспечивать последовательную и равномерную обработку и отправку грузов. К тому же существующие автоматические устройства организации движения поездов технически и морально устарели за время их длительной эксплуатации.

В ходе развития инфраструктуры Даугавпилсского железнодорожного узла будут существенно улучшены идентифицированные на нем проблемные места, а также повышена безопасность движения с обеспечением соответствия железнодорожной инфраструктуры по приему и отправлению поездов рыночным требованиям. При этом будет внедрен безопасный автоматический процесс сортировки грузовых вагонов, а также ликвидированы опасные места движения отцепов, что вызвано заботой о непосредственно вовлеченных в процессы работников, для которых существенно снизятся риски, создаваемые рабочей средой.

Общие затраты на развитие станции Даугавпилс-Сортировочный предусмотрены в размере 36,62 миллиона евро. К реализации проекта привлекается софинансирование Фонда выравнивания ЕС (85%).

Проект планируется завершить к концу 2022 года.

Развитие парка приема станции Даугавпилс и подъездных путей к нему

После строительства нового парка приема в Даугавпилсе будет создана железнодорожная инфраструктура повышенной эффективности для приема и отправления поездов, в том числе длинносоставных, за пределами города Даугавпилс. Она обеспечит оптимальный процесс приема, сортировки и отправления поездов с ликвидацией взаимного скрещения маршрутов поездов, простоя поездов, со снижением объема маневрового движения и выбросов, с разгрузкой внутригородской даугавпилсской железнодорожной сети, благодаря чему будет обеспечено более безопасное движение по выходящим за пределы города соединительным путям, а также улучшена среда обитания для жителей города.

Общие затраты на развитие подъездных путей к парку приема станции Даугавпилс предусмотрены в размере 43,53 миллио-



АЙНИС СТУРМАНИС

Вице-президент
ГАО «Latvijas dzelzceļš»

«Целью проектов развития инфраструктуры является повышение конкурентоспособности Латвийской железной дороги и всей транспортно-логистической отрасли Латвии в региональном масштабе. Путем объединения экологических технологий с эффективными ИТ-решениями и удобной для каждого инфраструктурой будут созданы все предпосылки для сохранения роли отрасли в развитии народного хозяйства Латвии как в виде экспортных услуг, так и благодаря обеспечению всё более удобной мобильности и возможностей развития местных перевозок на территории Латвии».

на евро. К реализации проекта привлекается софинансирование Фонда выравнивания ЕС (85%). Проект планируется завершить к концу 2022 года.

Внедрение систем единого планирования и управления движением поездов

Организация движения поездов в настоящее время не автоматизирована; процесс обеспечивают несколько отдельных систем, и обмен данными между ними ограничен. Процесс в большой степени подчинен субъективному принятию решений, что создает риски для безопасности. Планирование оперативных изменений графика движения по-прежнему происходит с использованием запросов в виде факсов или телеграмм.

Для эффективного управления движением поездов необходима интеграция между системами сигнализации и связи, системами планирования и контроля движения, которая обеспечит оперативное принятие решений по организации движения поездов, а также позволит планировать его рациональнее.

Для внедрения единой системы планирования и управления движением поездов предусмотрены инвестиции в размере 21,3 миллиона евро. К реализации проекта привлекается софинансирование Фонда выравнивания ЕС (83,89%).

Проект планируется завершить к концу 2023 года.

Модернизация инфраструктуры по обслуживанию железнодорожных пассажиров

Продолжая ранее начатую программу «Модернизация инфраструктуры по обслуживанию железнодорожных пассажиров», за указанный период планирования также происходил поиск возможностей по повышению качества и эффективности железнодорожных пассажирских перевозок с обеспечением удобных и безопасных железнодорожных услуг для пассажиров, в том числе с привлечением внимания к доступности среды для лиц с ограниченными возможностями передвижения.

Намеченным проектом планируется модернизировать инфраструктуру на 21 станции, в том числе построив повышенные пассажирские платформы, оборудовав системы информирования пассажиров и видеонаблюдения, а также развивая связанную с обслуживанием пассажиров инфраструктуру – пешеходные переходы и барьеры безопасности.

Ориентировочная стоимость проекта составляет 24,2 миллиона евро, однако его реализация зависит от доступности публичного финансирования из фондов ЕС на период планирования 2014–2020 годов. В бюджете LDz на 2019 год запланированы 1,5 миллиона евро на проектирование 25 станций.

Обслуживание недвижимости и повышение эффективности

Во владении LDz находится железнодорожная полоса отвода публичного пользования общей площадью 15 055 гектаров (эта площадь охватывает как действующие участки железной дороги, так и линии, по которым в настоящее время не происходит движения поездов, но которые LDz нужно содержать до тех пор, пока Кабинет министров на основании информации, подготовленной Министерством сообщения, не примет решения о закрытии данных линий). Кроме того, на балансовом учете LDz находится 2141 здание и строение, из которых инвентаризированы 72%, или 1549 зданий, а право собственности в Земельной книге зарегистрированы на 58%, или на 1251 здание.

В 2018 году 2,2 миллиона евро были вложены в ремонт станционных и технологических зданий, а также внешних инженерных сетей. Также был заменен вид отопления на девяти объектах и закончено утепление четырех объектов.

Предприятие ведет регулярную оценку использования находящейся в его собственности недвижимости и ее необходимости для осуществления хозяйственной деятельности LDz. В случаях, когда недвижимость предприятию не нужна, оцениваются возможности ее сдачи в аренду, отчуждения (продажа основывается на соответствующем решении комиссии по коммерциализации) или демонтажа. В 2018 году были проданы пять объектов на общую сумму 48 346,63 евро.

В 2018 году была начата работа по актуализации информации об арендаторах, съемщиках, кредиторам и заемщикам в модуле пользовательской программы SAP RE, чтобы лучше и оперативнее управлять недвижимостью LDz и обеспечивать ее эффективное использование.

В 2018 году в заемное пользование сторонним арендаторам и дочерним предприятиям концерна LDz были переданы 334 здания (помещения общей площадью 112 156,2 м²), заключены 157 новых договоров аренды помещений и земли с ограничением прав пользования, внесены изменения в 59 ранее заключенных договоров, заключены 14 договоров заимствования помещений и земли, а также 19 арендных договоров. Со сторонних арендаторов предприятие таким образом получило дополнительные доходы в размере 1,8 миллиона евро, что на 4,1% превышает доходы от аренды за 2017 год.

С точки зрения развития железнодорожной отрасли и сохранения индустриального наследия следует подчеркнуть заключенный с Гулбенской краевой думой договор аренды помещений для создания образовательного интерактивного центра «Железная дорога и пар» в здании Гулбенского вокзала.

Непрямое экономическое влияние



АНЕТЕ МИГАЛЕ

экономист отдела макроэкономического анализа Банка Латвии

«Для транспортной отрасли 2018 год был благоприятным, ибо добавленная стоимость отрасли выросла на 5,2%, однако устойчивость подобного расцвета следует оценивать с осторожностью. Значительную роль в развитии транспортной отрасли играл железнодорожный транспорт, где значительно вырос объем грузовых перевозок, обеспечивший положительный вклад в экспорт транспортных услуг. Хотя поток грузов из Белоруссии и увеличился, однако перевозки Латвийской железной дороги и деятельность портов по-прежнему в значительной мере зависят от потока российских транзитных грузов, который с увеличением емкости российской инфраструктуры мог бы снижаться. Поэтому для обеспечения дальнейшего развития отрасли и железнодорожных перевозок следует искать новых долгосрочных партнеров по сотрудничеству и работать над повышением конкурентоспособности».

*<https://statdb.bank.lv/>

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

О том, что LDz имеет значительное влияние на общий расцвет латвийского народного хозяйства, свидетельствуют не только ежегодно уплачиваемые в государственный бюджет налоги в размере нескольких десятков миллионов евро, но и обобщенная Банком Латвии информация со сведениями о внешней торговле. В 2018 году роль железной дороги в обеспечении услуг латвийского экспорта составила 345 миллионов евро, из которых 293 миллиона евро пришлось на сегмент грузовых перевозок. Учитывая, что в секторе грузовых перевозок деятельность железной дороги тесно связана с работой портов и морского транспорта, вклад которых в экономику в 2018 году составил 396 миллионов евро, можно сделать вывод о том, что общее прямое и косвенное влияние железной дороги на латвийское народное хозяйство приближается к 741 миллиону евро.*

Важно и то, что LDz является одним из крупнейших работодателей страны, обеспечивая работой несколько тысяч человек в крупнейших городах и региональных центрах Латвии. Оплата труда работников, расходуемая на повседневные нужды, закупки и покрытие различных платежей, создает вторичное влияние и обеспечивает экономическую активность в более обширном кругу отраслей. Существенным фактором экономического влияния предприятия является средняя заработная плата – в 2018 году работники LDz получали в среднем

1206,00 евро (брутто) в месяц, что на 10,5% больше, чем в 2017 году. Это также на 202 евро больше, чем в среднем по стране (по данным Центрального статистического управления, средняя месячная зарплата брутто в 2018 году составляла 1004 евро).

Кроме влияния на занятость населения, LDz вносит также вклад в мобильность общества и поощрение экономической активности. Обеспечивая развитие и содержание железнодорожной инфраструктуры между крупнейшими городами и регионами Латвии, LDz совместно с АО «Pasažieru vilciens» дает жителям страны возможность быть мобильными, в том числе при выборе места работы не привязываться к конкретному городу или региону. Данные 2018 года свидетельствуют, что один пассажир в среднем проезжал 25,5 километра в день электропоездом и 97,2 километра – дизель-поездом. Таким образом, люди могут получать образование или находить приемлемую для себя работу в радиусе вплоть до неполных 100 километров от места своего жительства.

Что касается развития инфраструктуры, то реализуемые LDz проекты модернизации и создания новой инфраструктуры позволяет привлекать экспертов из других отраслей, способствуя их расцвету и создавая благоприятное влияние на экономику страны. Ожидается, что особенно значимая экономическая активность проявится в ходе реализации проекта электрификации железнодорожной сети – планируется, что порядка 38% инвестиций будут освоены локально, с использованием местной рабочей силы, материалов и технологий.

Практика закупок

Закупочные процедуры на LDz организуются согласно закону «О закупках общественных услуг», требования которого для LDz, как для государственного капитального общества, обязательны. Согласно внутренним нормативным актам концерна LDz, Бюро по закупкам осуществляет координацию закупочных процедур и надзор за ними по всему концерну (планирование закупок, обобщение заказов, подготовка и организация закупочных процедур, функции правового обеспечения и правового надзора закупочных процедур заказчика, методологические проверки, надзор за порядком закупок и другие услуги по необходимости).

В 2018 году Бюро по закупкам организовало более 250 закупочных процедур, в 70 процедурах использовав систему электронных закупок (EIS). Полностью завершены 220 процедур и заключено более 200 договоров на закупки. По окончании закупочной процедуры для оценки эффективности и качества работы обобщаются и оцениваются показатели экономии бюджета LDz, и результаты анализа показывают, что в 2018 году была достигнута экономия бюджетных средств концерна LDz на сумму 1,67 миллиона евро относительно первоначально запланированного.

В целях совершенствования закупок LDz Бюро по закупкам постепенно работает над решениями по

уменьшению бюрократической нагрузки (в том числе по более широкому применению в повседневной работе электронных версий документов и отказу от предоставления претендентам той информации, которая уже доступна в публичных базах данных), по эффективной координации задач, выполняемых в рамках закупочного процесса, на LDz и в его дочерних обществах, по оптимизации административных и временных ресурсов в интересах предприятия, а также по систематическому повышению внутренней компетенции путем посещения предусмотренных для специалистов отрасли обучающих курсов.

В 2018 году был проведен ряд закупок, трактуемых как «зеленая» покупка, т.е. приобретение или закупка дружественного для окружающей среды решения с целью снижения вредных эффектов для среды. В том числе приобретались пропитанные деревянные шпалы, стрелочные переводы и мостовые брусы, энергоэффективные светильники и лампы; была проведена замена технологического транспорта с упором на более экологичные транспортные средства, а также проведены закупочные процедуры для уменьшения исторического загрязнения в Вишки и Межвиди (утилизация остатков нефтепродуктов и демонтаж связанных с этим загрязнением железобетонных резервуаров и насосных станций). Всего состоялись восемь подобных закупок, не считая крупнейшей закупки, связанной с внедрением экологичного решения – закупки на первый этап электрификации Латвийской железнодорожной сети, в результате которой будет выбран исполнитель, который спроектирует и построит новую инфраструктуру с потенциально высоким положительным влиянием на качество среды (снижение выбросов).

При организации закупок, оценке претендентов на них и заключении договоров Бюро по закупкам сотрудничает с отделом предотвращения мошенничества LDz, реализующим антикоррупционные мероприятия во всем концерне. Контролируемые этим отделом каналы оповещения о возможных нарушениях, как и Основные принципы деловой этики партнеров по сотрудничеству в качестве ссылок включаются в любой заключаемый LDz договор. Одновременно отдел предотвращения мошенничества, оценивая возможные должностные группы, подверженные рискам, учитывает в них категории работников, прямо или косвенно связанных с организацией закупок (внутренний заказчик; разработчик спецификации; организатор закупки; члены закупочной комиссии; лицо, составляющее и заключающее договор, и др.), проводит их обучение и тестирование.

Поскольку предприятие строго соблюдает требования закона «О закупках общественных услуг», при закупках невозможен и в них не включается принцип предоставления преимущества местным поставщикам.

250

закупочных процедур

200

заключенных договоров на закупки

1,67

млн.евро

экономии бюджетных средств

Антикоррупционные мероприятия

В 2016 году была утверждена Политика предотвращения мошенничества концерна LDz. За ее соблюдение отвечает руководитель по предотвращению мошенничества (директор LDz по безопасности), а ее реализацию обеспечивает отдел предотвращения мошенничества дирекции безопасности, деятельность и задачи которого вытекают не только из упомянутой выше политики, но и из правил Кабинета министров Nr. 630 «Об основных принципах системы внутреннего контроля за предотвращением коррупции и риска конфликта интересов в институтах публичной персоны», а также из международных и национальных санкционных законов Латвийской Республики.

Политика предотвращения мошенничества концерна LDz определяет действия работников концерна в общении с поставщиками и другими партнерами по сотрудничеству, в том числе в сфере командировок, приема/вручения подарков и в других областях, а также предусматривает инструменты для привлечения партнеров по сотрудничеству, просвещения работников LDz и передачи сообщений о возможных нарушениях Политики предотвращения мошенничества.

Согласно Политике предотвращения мошенничества, правилам Кабинета министров Nr. 630, а также по возможности соблюдая разработанные Бюро по предотвращению и борьбе с коррупцией установки, проводится оценка рисков по должностным группам работников концерна с определением тех позиций, по которым существуют потенциальные коррупционные риски (заключение договоров, выбор партнеров и др.). В 2018 году был завершен анализ рисков мошенничества, в рамках которого проводилось исследование документации, интервью с руководством и работниками LDz и дочерних обществ, исследовались подверженные риску процессы и должности, идентифицировались возможные риски и проводилась их оценка. Анализ рисков был утвержден решением Президентского совета LDz, также утвержден и План действий по снижению рисков мошенничества.

Также в рамках политики были разработаны **Основные принципы деловой этики партнеров** по сотрудничеству концерна LDz. Партнерам предприятий концерна при подписании договора о сотрудничестве следует удостоверить своей подписью соответствие указанным основным принципам этики, а также взять на себя обязательства в случае подозрений о потенциально нечестном поведении работников концерна сообщать об этом в отдел предотвращения мошенничества LDz. Имеется небольшое число партнеров, отказавшихся включить в договор подобную оговорку, – в основном, это монопольные предприятия различных самоуправлений Латвии, ссылающиеся на типовые договоры или установки регуляторов, а также отдельные зарубежные предприятия или их представительства, к основе отказа которых чаще всего лежит наличие своего внутреннего регулирования в данной сфере. Независимо от обоснования, согласно внутренним

нормативным актам LDz заключение подобных договоров согласуется отдельно с руководителем LDz по предотвращению мошенничества.

Политика предотвращения мошенничества предполагает несколько каналов оповещения, чтобы как работники LDz, так и внешние партнеры и любой член общества могли предоставить информацию о потенциальном случае мошенничества или коррупции. В том числе можно заполнить анонимную форму оповещения на **сайте предприятия**, форму оповещения во внутренней сети LDz (Инtranете), а также обратиться в отдел предотвращения мошенничества LDz по электронной почте info@kn.ldz.lv или лично.

В 2018 году с использованием одного из упомянутых информационных каналов было подано 21 сообщение. Их расследовал отдел предотвращения мошенничества LDz, после чего руководитель по предотвращению мошенничества представляет сообщение руководству LDz (Политика предотвращения мошенничества предусматривает, что в особенно важных случаях сообщение передается непосредственно держателю долей капитала LDz; подобных случаев до сих пор не было).

Углубленное исследование обстоятельств дела, о чем были представлены сообщения руководству LDz, проводилось в трех случаях. Соответственно, прочая информация, зарегистрированная в установленном в LDz порядке, не получила подтверждения либо упомянутая в сообщении проблема решалась в рабочем порядке. Сообщения рассматривает руководство предприятия и в зависимости от ситуации и обстоятельств принимает решения о дальнейших действиях, в том числе – по возможным изменениям процессов или процедур для предотвращения рисков в будущем.

Ранее упомянутые инструменты оповещения начиная с 2018 года можно использовать и для оповещения о возможных нарушениях закона «О предотвращении легализации средств, полученных преступным путем, и финансирования терроризма». Относящийся к этому закону порядок описан в правилах концерна LDz о системе внутреннего контроля внешних бухгалтерских услуг во имя соблюдения требований закона о предотвращении легализации средств, полученных преступным путем, и финансирования терроризма.

По соблюдению инструментов управления всеми упомянутыми рисками разработаны и проводятся учебы, а также организовано тестирование работников, подверженных рискам. Одновременно высшее руководство LDz и ответственные за Политику предотвращения мошенничества работники регулярно посещают проводимые Бюро по предотвращению и борьбе с коррупцией семинары и учебы для своевременного идентифицирования рисков и действий в случае их констатации, а также организуемые Министерством иностранных дел и другими ответственными институциями семинары по вопросам соблюдения международных и национальных санкций ЛР.

Честная конкуренция

В настоящее время у LDz, как у единственного управляющего железнодорожной инфраструктурой в Латвии, нет прямых конкурентов, однако согласно закону «О железной дороге» оно обеспечивает равный, недискриминирующий доступ к инфраструктуре для всех железнодорожных перевозчиков.

ВЛИЯНИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

07

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ СООБРАЖЕНИЯ В НАШИ ДНИ ЯВЛЯЮТСЯ НЕОТЪЕМЛЕМОЙ СОСТАВНОЙ ЧАСТЬЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛЮБОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ НЕ ТОЛЬКО ИЗ-ЗА ТРЕБОВАНИЙ РАЗЛИЧНЫХ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ, НО ИХ СЛЕДУЕТ ПРИНИМАТЬ ВО ВНИМАНИЕ, ПЛАНИРУЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ, ТАК КАК ИМЕННО ТАКИМ ОБРАЗОМ МОЖНО ОБЕСПЕЧИВАТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ И ЕГО УСПЕШНОЕ СУЩЕСТВОВАНИЕ В ДОЛГОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ.

Согласно расчетам, проведенным Международным транспортным форумом OECD, железнодорожный транспорт является одним из наиболее дружелюбных для окружающей среды – создаваемый им объем эмиссий углерода на один тонно-километр примерно в восемь раз меньше, чем загрязнение, создаваемое автотранспортом². В то же время, будучи экологичным транспортом, способным обеспечивать в больших объемах грузовые и пассажирские перевозки, железная дорога все-таки порождает определенное влияние на окружающую среду, которое LDz стремится уменьшать. Наибольшее влияние имеют выбросы железнодорожного транспорта в атмосферу или создаваемый деятельностью железной дороги шум, что может неблагоприятно влиять не только на окружающую среду, но и на здоровье людей.

Сознавая свою ответственность за окружающую среду, LDz создало систему управления средой, соответствующую стандарту LVS EN ISO 14001:2017 «Системы управления средой. Требования с установками по применению (ISO 14001:2015)». В 2017 году была внедрена сертифицированная система энергоуправления в соответствии со стандартом LVS EN ISO 50001:2012 «Системы энергоуправления. Требования и указания по применению (ISO 50001:2011)». В настоящее время на предприятии действуют Политика среды концерна LDz, Правила (политика) энергоуправления LDz и связанная с ними Программа среды и энергоуправления (срок действия текущей программы – 2020 год). Каждый год оценивается реализация включенных в программу мероприятий, а также, в случае необходимости – изменения в ней, призванные способствовать снижению влияния предприятия на окружающую среду и внедрению экологического подхода во всех сферах деятельности предприятия и на всех ее уровнях.

² [https://www.itf-oecd.org/rails-sustainable-chain-mobility?ct=\(2018_Sept_Newsletter_COPY_01\)&mc_cid=547116eab5&mc_eid=631d9b9318](https://www.itf-oecd.org/rails-sustainable-chain-mobility?ct=(2018_Sept_Newsletter_COPY_01)&mc_cid=547116eab5&mc_eid=631d9b9318)

Инвестиционные проекты и влияние на окружающую среду

Влияние на среду оценивается и принимается во внимание во всех инвестиционных проектах, реализуемых в концерне LDz согласно утвержденным 1 ноября 2018 года правилам планирования инвестиций и контроля за их выполнением в концерне «Latvijas dzelzceļš».

В том числе крупнейший из реализовавшихся до сих пор проектов инвестиций в железнодорожную инфраструктуру – «Электрификация Латвийской железной сети» – в первую очередь опирается на достижение экологических целей (снижение эмиссии тепличных газов и загрязняющих воздух веществ), в то же время обеспечивая значительную экономическую отдачу как в ходе реализации проекта, так и во время эксплуатации вновь созданной инфраструктуры.

И в других проектах, меньшего масштаба, также учитываются экологические аспекты. Это происходит, например, при размещении оборудования для очистки сточных вод на модернизированных или вновь возведенных объектах, при реализации мер по уменьшению расхода горючего и, вследствие этого, сокращению объемов эмиссий загрязняющих воздух веществ в проектах развития подвижного состава и т.п.

Энергоуправление

Вопросы энергоуправления и энергоэффективности стали особенно актуальны на LDz в течение двух последних лет, пополнив прежний блок вопросов этой тематики, связанных с влиянием на окружающую среду. В 2017 году была сертифицирована внедренная на LDz система энергоуправления, разработанная в соответствии со стандартом LVS EN ISO 50 001:2012 «Системы энергоуправления. Требования и указания по применению (ISO 50 001:2011)». Сертификат годен до 2 марта 2020 года, регистрационный номер сертификата – Nr. 10.16-54.4/01, сфера сертификации – услуги управляющего публичной железнодорожной инфраструктурой и обслуживание недвижимости ГАО «Latvijas dzelzceļš». Сертификацию системы проводило ООО «Latvijas rūpnieku tehniskās drošības ekspertu apvienība» – группа TÜV Rheinland.

В 2018 году был проведен надзорный аудит внедренной системы, в которой не было выявлено ни одного несоответствия и была дана рекомендация по сохранению сертификата. Одновременно в 2018 году во всех структурных подразделениях LDz был проведен внутренний аудит внедрения и контроля за исполнением Правил (политики) энергоуправления LDz и Программы среды и энергоуправления LDz. В нем констатировалось, что установленные указанными документами требования и меры реализуются постоянно, однако особое внимание следует уделять повышению индивидуальных представлений работников в сфере энергоуправления и энергоэффективности. Чтобы способствовать этому, в Учебном центре LDz в сотрудничестве с Центром энергоэффективности АО «Latvenergo» был организован семинар, а также подготовлен первый вспомогательный материал, используемый для включения вопросов энергоэффективности в содержание технического обучения работников LDz.

Уменьшение / устранение загрязнения

Деятельность LDz по снижению вредного воздействия можно поделить на три существенных блока:

- ликвидация исторического загрязнения в местах, где оно сохранилось (LDz проводит работы по очистке в тех местах, где исторически сформировалось загрязнение нефтепродуктами);
- регулярный **мониторинг качества** окружающей среды в наиболее значительных железнодорожных узлах Латвии;
- дополнительные мероприятия по уменьшению или устранению источников загрязнения, в том числе путем оборудования в местах остановки локомотивов специальных стеклопластиковых желобов и покрытий, абсорбирующих нефтепродукты. Стеклопластиковые желоба осматривает ООО «Udensnesējs», покрытия – в зависимости от их абсорбирующей способности (обычно раз в год) – меняет Дистанция пути LDz.

LDz также уделяет внимание тому, чтобы дочерние предприятия концерна внедряли в свою деятельность решения подвижного состава, помогающие предотвращать и снижать возможное загрязнение. К подобным решениям относятся и модернизированные ООО «LDz ritošā sastāva serviss» магистральные локомотивы 2M62УМ.

Шум и вибрация

Давая заключения или комментарии по планировке муниципальных территорий, LDz обращает внимание самоуправлений на необходимость предусматривать условия, обеспечивающие соблюдение правил Кабинета министров Nr. 312 от 16 июня 2015 года «О латвийском строительном нормативе LBN 016-15 «Строительная акустика» при развитии жилых зон в непосредственной близости от железной дороги. Независимо от этого, в соответствии с нормативными актами Латвийской Республики по управлению шумами среды, в 2018 году LDz приступило к работе над Планом действий по снижению шумов на железнодорожных линиях с интенсивностью движения свыше 30 000 поездов в год. Подобные линии находятся на территории города Риги, а также на участке Рига-Лиелварде. Общественное обсуждение проекта Плана действий проходило с 21 декабря 2018 года по 21 января 2019 года. План действий был разработан ООО «Estonian, Latvian & Lithuanian Environment» и в настоящее время доступен на **сайте LDz**.

Для снижения создаваемых деятельностью железной дороги шумов LDz проводит также ряд мероприятий, одновременно повышающих качество рельсового пути и безопасность движения поездов – обновление и ремонт пути, капитальный ремонт железнодорожных переездов (в том числе с укладкой «тихого» покрытия), замену рельсов и шпал, подбивку балластного слоя, замену стрелочных переводов, сварку рельсовых стыков, шлифовку рельсов и стрелочных переводов и т.п. Подробнее о работах, выполненных Дистанцией пути LDz и влияющих также на снижение шумом, см. стр.62.

Материалы

Материалы, используемые при строительстве инфраструктуры
 Основной расход материалов в работе LDz связан со строительством и ремонтом инфраструктуры, и в 2018 году на эти цели были израсходованы:

Песок и гравий	27 720 т
Щебень	83 102 т
Новые деревянные шпалы	10 170 шт.
Железобетонные шпалы	25 160 шт.

LDz не фокусируется на использовании в существенных объемах материалов вторичной переработки (не считая, к примеру, экологичные репрезентационные материалы), так как для содержания и развития инфраструктуры по соображениям долговечности и безопасности важно использовать материалы определенной спецификации.

Потребление воды

LDz пользуется водой, поставляемой несколькими коммерсантами и получаемой из систем централизованного водоснабжения, обеспечиваемых муниципальными предприятиями. По всей Латвии LDz заключило с муниципальными коммунальными предприятиями 34 договора на водоснабжение и отвод канализационных сточных вод. Для добычи воды используются также находящиеся в собственности LDz скважины, кольцевые колодцы и водяные спицы.

В 2018 году потребление воды немного сократилось, и в результате постепенной оптимизации количества подключений и всё более эффективного обслуживания недвижимости снижение расхода воды наблюдается уже на протяжении пяти последних лет:

Объем полученной и израсходованной воды, м³



Потребление энергии

Деятельность LDz считается энергоемкой как из-за объема инфраструктуры и большого количества ее объектов, так и потому, что важную роль в работе железной дороги играют расход горючего и связанные с ним выбросы. Однако в рамках Программы окружающей среды и энергоуправления предприятие постепенно снижает потребление по различным его аспектам, а также стремится просвещать работников предприятия, мотивируя их к большей энергоэффективности в повседневной работе – пользоваться лестницами вместо лифтов (что положительно влияет на здоровье), выключать электроприборы и освещение, когда в них нет необходимости, соразмерно отапливать помещения и обеспечивать оборот свежего воздуха в них и др.

Потребление электроэнергии

Для обеспечения основной деятельности LDz и выполнения капиталовложений в развитие инфраструктуры ежегодно расходуется значительный объем электроэнергии. В 2018 году было расходувано 109,4 миллиона киловатт-часов электроэнергии.

В то же время LDz продает электроэнергию также клиентам со стороны – особенно в зонах, где другим предприятиям электроснабжения нецелесообразно делать инвестиции в создание инфраструктуры и обеспечение услуг. Общий объем потребления электроэнергии внешними пользователями за 2018 год составил 12,5 миллиона кВт-ч, в том числе домохозяйствами – 6,8 миллиона кВт-ч.

Потребление тепловой энергии

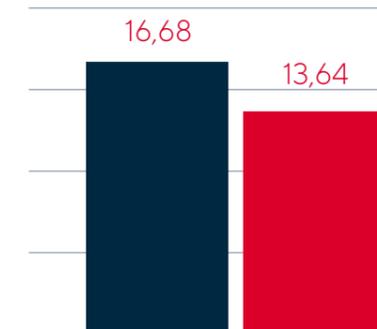
Так как в собственности LDz находится более 2000 зданий, в зимний период их необходимо отапливать, и расход тепловой энергии также создает воздействие на окружающую среду. Поэтому в Программе LDz по окружающей среде и энергоуправлению в качестве одного из индикаторов энергоисполнения определено удельное потребление тепловой энергии, базовая линия которого составляет 150 кВт на 1 м² отапливаемой площади в год. Согласно результатам отопительного сезона 2017/2018 годов, показатели потребления тепловой энергии на LDz составляли:

- средний показатель на объектах Даугавпилсского региона – 156,38 кВт-ч/ м² (в предыдущем сезоне – 167,50 кВт-ч/ м²),
- средний показатель на объектах Рижского региона – 129,41 кВт-ч/ м² (в предыдущем сезоне – 132,00 кВт-ч/ м²),
- средний показатель на объектах Елгавского региона – 160,42 кВт-ч/ м² (в предыдущем сезоне – 168,00 кВт-ч/ м²),
- средний показатель по LDz в целом – 141,54 кВт-ч/ м² (в предыдущем сезоне – 148,50 кВт-ч/ м²).

Чтобы способствовать снижению потребления тепловой энергии, LDz вкладывает средства в утепление зданий и замену отопительных систем на более эффективные и экологичные решения (в 2018 году системы отопления были заменены на девяти объектах, а утепление проведено на четырех объектах).

Одним из видов потребления энергии, до 1 января 2019 года рассматривавшимся в рамках Программы окружающей среды и энергоуправления LDz, был **расход горючего маневровыми тепловозами**. За последние три года он немного вырос – с 13,14 литра в час до 13,64 литра в час, однако это объясняется приростом объемов перевозок и необходимостью обеспечивать большой объем маневровой работы. В то же время этот показатель не превышает определенную в рамках системы энергоуправления базовую линию 14,02 литра в час, будучи при этом существенно ниже данного показателя в период до запуска программы модернизации локомотивов, когда он равнялся 16,68 литра в час. Модернизация маневровых тепловозов – наиболее эффективный способ продления срока их эксплуатации и повышения энергоэффективности при одновременном снижении эмиссии как парниковых газов, так и других загрязняющих воздух веществ.

В 2019 году этот показатель потребления больше не будет рассматриваться – он исключен из Программы окружающей среды и энергоуправления LDz, так как локомотивы были проданы дочернему обществу LDz ООО «LDz Cargo». Однако снижение расхода горючего поощряется на уровне всего концерна LDz, в том числе большую роль оно играет в реализуемом дочерним предприятием «LDz ritošā sastāva serviss» проекте модернизации магистральных локомотивов, который способствует как меньшему расходу горючего, так связанному с этим более низкому объему выбросов в окружающую среду.



- потребление горючего маневровыми локомотивами в 2018 году, л/ч
- потребление до начала программы модернизации локомотивов, л/ч

14,02 л/ч

определенная системой энергоуправления базовая линия расхода топлива для маневровых локомотивов

Биологическое разнообразие

В 2017 году Управление охраны природы приступило к реализации проекта «Учет природы», целью которого является получение детальной и научно-обоснованной информации о ценностях природы Латвии, их количестве, видах, распространенности и качестве. Полученные данные доступны в системе управления природными данными OZOLS, совмещенной с Государственным порталом единой геопространственной информации. Согласно изученной проектом и предоставленной LDz Управлением охраны природы информации, выявлены несколько находящихся в собственности LDz ценных биотопов, которым грозит исчезновение и за сохранение которых несет особую ответственность Европейский союз, учитывая пропорции естественного распространения этого ареала на территории Европы.

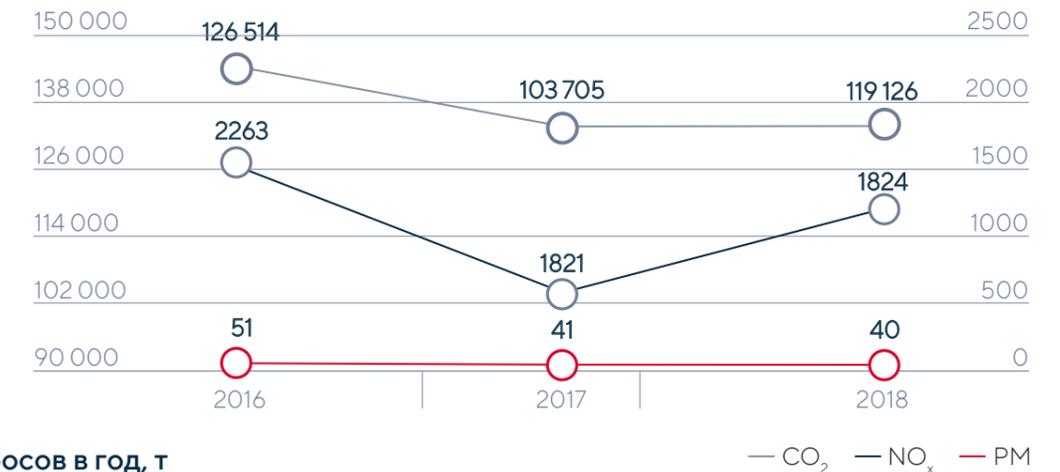
Ценные биотопы, находящиеся в собственности LDz, расположены:

- на железнодорожном участке Аугшциемс Ропажского края, где движение поездов по маршруту Рига-Эргли в настоящее время прервано;
- в городе Вентспилс;
- в Зирской волости Вентспилсского края, на участке железной дороги, где движение поездов по маршруту Вентпилс-Лиепая в настоящее время прервано;
- в Валкском крае на участке железной дороги Рига-Лугажи-Государственная граница, на территории станции Сауле. Земельный участок находится в биосферном резервате Северной Видземе.

Для ухода за всеми находящимися в собственности LDz биотопами рекомендуется такой метод, как покос, возможная наряду упомянутых биотопов, где распространность биотопа перекрывается с находящимися рядом участками, на которых ведется сельскохозяйственная деятельность. На находящейся в своей собственности территории LDz по крайней мере в раз год обеспечивает выкос травы и сбор биомассы. Поскольку в двух из упомянутых выше местах движение поездов сейчас не происходит, их не затрагивают и создаваемые транспортом загрязнения воздуха, грунта и другого рода загрязнения, способные повлиять на качество биотопа.

304-1
304-2

Выбросы



Объем выбросов в год, т

— CO₂ — NO_x — PM

Мероприятия по снижению эмиссии парниковых газов (далее – SEG) в транспортном секторе Латвии особенно важны, так как транспорт, особенно сухопутный, создает 26% общего объема эмиссии SEG в стране¹. 93,4% эмиссии SEG в транспортном секторе создает автомобильный транспорт, тогда как железнодорожный – всего 6,09%². Это означает, что в целом LDz не может создавать существенное загрязнение, но в то же время еще и нет причин не задумываться о влиянии предприятия на снижение вредного влияния на среду путем уменьшения эмиссии загрязняющих веществ в воздух.

Одна из основных целей Политики среды LDz заключается в снижении влияния предприятия на окружающую среду, а одно из направлений действий для достижения этой цели состоит в уменьшении загрязняющих эмиссий в окружающую среду – воздух и воду, в эффективном использовании ресурсов (дизельного топлива) и модернизации подвижного состава LDz.

За последние три года объемы эмиссии уменьшились, но в то же время они прямо пропорциональны объему перевозок, которые в 2018 году, в свою очередь, возросли. Однако, несмотря на то, что в 2018 году было перевезено 49,3 миллиона тонн грузов, а в 2016 году – 47,8 миллиона тонн, количество выбросов CO₂ было меньше, чем двумя годами ранее. Это свидетельствует о том, что инвестиции, постепенно выполнявшиеся LDz и предприятиями его концерна в модернизацию подвижного состава для снижения расхода горючего и вследствие этого – уменьшения объема выбросов вредных веществ, привели к положительному эффекту как с экономической, так и с экологической точки зрения.

¹ Данные по инвентаризации SEG от 15 марта 2016 года.

² Данные 2018 года по Латвийскому национальному инвентаризационному отчету за 1990-2016 годы

305-1
305-5
305-7

Сточные воды и отходы

Обхозяйствование отходов и контроль за загрязнением

Учитывая сферу деятельности LDz – управление инфраструктурой, порождаемые предприятием отходы делятся на несколько категорий:

- 1) бытовые отходы на станциях, в конторах и на других связанных с деятельностью предприятия объектах, которые в зависимости от места нахождения объектов передаются предприятиям по обхозяйствованию отходов, имеющим право работать на территории соответствующих самоуправлений. Объем сдаваемых бытовых отходов отдельно не учитывается;
- 2) утилизируемые или отправляемые на вторичную переработку отходы, возникающие в результате офисной деятельности – единицы бытовой техники, компьютерная техника, использованная бумага (макулатура);
- 3) отходы и/или загрязнение, возникающие в процессе хозяйственной деятельности предприятия (в том числе загрязнение грунта и отходы, возникающие в процессе строительства или ремонта).

У LDz заключен договор о сотрудничестве с ООО «Līgatnes papīrs», согласно которому с четырех объектов LDz (здания генеральной дирекции в Риге на ул.Гоголя, 3 и ул.Тургенева, 21, а также Музей истории Латвийской железной дороги и Учебный центр LDz) регулярно сдается макулатура на вторичную переработку. Согласно учету ООО «Līgatnes papīrs», в 2018 году с LDz было принято 9485 кг, или неполные 10 тонн макулатуры.

Также у LDz имеется несколько договоров с соответствующими специализированными предприятиями по сбору и утилизации опасных отходов, в том числе:

- на утилизацию бытовой техники, офисной техники и батарей. В 2018 году LDz не передавало на утилизацию единицы техники и батареи, однако на протяжении всего года они накапливались в отделе обеспечения дирекции недвижимости LDz, а в начале 2019 года были переданы ООО «ALL recycling», о чем был составлен соответствующий акт с указанием сданных единиц, видов и веса отходов;
- Центр информационных технологий LDz обеспечивает утилизацию опасных отходов – электрических и электронных приборов, аккумуляторов с содержанием кислот/щелочей/свинца. В 2018 году на утилизацию были переданы 9,3 тонны опасных отходов;
- Участок регионального обслуживания LDz в рамках договора с предприятием по обхозяйствованию отходов ООО «Clean R» передал на утилизацию 1084 кг люминисцентных ламп, 307 кг списанной электротехники и 17 кг использованных батарей.

Особенно большой прирост в 2018 году имел место именно по объему сданных люминисцентных ламп, так как LDz постепенно заменяет прежние осветительные приборы на LED-освещение.

Наряду с обхозяйствованием отходов LDz передает специализированным предприятиям на очистку вырабатываемые сточные воды – их объем за последние годы был сравнительно равномерным.

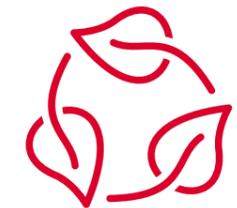
Количество выработанных и очищенных сточных вод, м³

В 2016 году	105 259
В 2017 году	103 121
В 2018 году	105 294

LDz регулярно проводит мониторинг грунта и грунтовых вод в крупнейших железнодорожных узлах, где существует потенциально наибольшее влияние – в том числе маневровых работ, стоянок эксплуатируемых при перевозках локомотивов и др. – на окружающую среду. Цель мониторинга грунтовых вод заключается в детальном анализе на нефтепродукты в каждом из установленных мест, чтобы предотвратить и при необходимости найти возможные методологические решения для уменьшения этого загрязнения в грунте и грунтовых водах.

Мониторинг проводится в Вентспилсе, Риге, Елгаве, Даугавпилсе, Крустпилсе, Резекне и Мангали. В 2019 году сеть колодцев для мониторинга грунтовых вод планируется ввести также на территориях станций Торнякалнс, Гулбене и Плявиняс. Колодцы для мониторинга грунтовых вод установлены на пограничной с Белоруссией станции Индра, а также на месте случившейся в 2012 году аварии у станции Крауя, где ведутся очистные работы. С начала 2012 года (момента аварии) до конца 2018 года на объекте с применением вакуумных насосов было собрано 177,88 тонны нефтепродуктов/водяной эмульсии, что составляет 83,0–97,5% попавших в результате аварии в окружающую среду жидких фракций загрязнения (растворителя), не считая части, собранной во время земляных работ, которую невозможно точно рассчитать. В конце 2018 года LDz приступило к сбору и утилизации остатков нефтепродуктов на железнодорожной станции Вишки. Всего были собраны и утилизированы нефтепродукты в объеме более 597 м³.

Всего на LDz насчитывается 92 колодца для мониторинга грунтовых вод, которые в начале 2018 года были объединены в единую мониторинговую систему и переданы в распоряжение дирекции LDz по развитию. Результаты мониторинга грунта и грунтовых вод за 2018 год показывают медленное, однако стабильное улучшение качества грунта и грунтовых вод, что означает уменьшение объема загрязнения нефтепродуктами.



В 2018 году на утилизацию были переданы:

9485 kg

кг макулатуры

9,3 т

опасных отходов

307 кг

использованной электротехники

17 кг

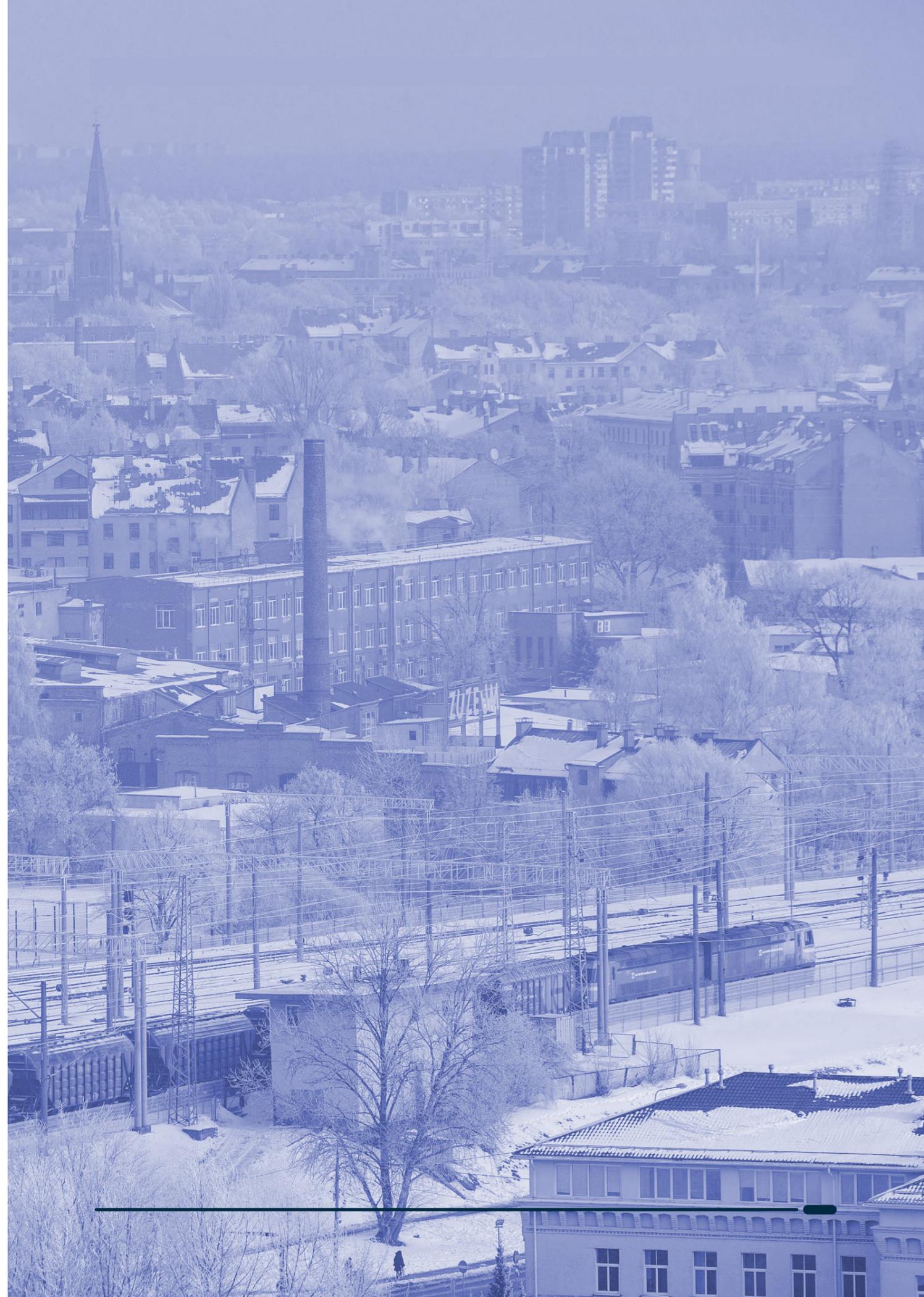
использованных батарей

Деятельность согласно нормативным актам, регулирующим охрану окружающей среды

LDz в своей деятельности соблюдает все обязательные внешние нормативные акты, регулирующие охрану окружающей среды, а также разработанные внутри предприятия нормативные акты, определяющие деятельность LDz в сфере окружающей среды.

В 2018 году на LDz не налагались штрафы за несоответствие требованиям окружающей среды. Отдел управления среды за этот период получил четыре жалобы на создаваемый работой железной дороги шум, которые были зарегистрированы в соответствии с определенным на LDz порядком и на которые были даны ответы в установленном законом «О заявлениях» порядке.

В 2018 году поддерживался и был актуализирован каталог разрешений LDz на загрязняющую деятельность категории В, чтобы по возможности эффективнее и быстрее можно было одновременно просматривать и управлять этими разрешениями и сроками их пересмотра. В каталоге учтены 19 разрешений Дистанции управления движением LDz. Информация о разрешениях на загрязняющую деятельность категории В получена от Государственного бюро надзора за окружающей средой.



СОЦИАЛЬНОЕ ВЛИЯНИЕ

08

Социальное влияние LDz связано с тремя существенными аспектами:

- 1) учитывая, что на LDz трудятся более 6000 работников, а во всем концерне LDz – почти 10 000 человек, прямое влияние предприятие на значительную часть латвийского общества велико;
- 2) в то же время работа железной дороги затрагивает повседневную жизнь большинства городов республиканского уровня, а также окрестных краев и их населения, обеспечивая как положительные эффекты по части мобильности и экономической активности, так и потенциально негативные эффекты в сферах безопасности, шума и других областях. Предприятие обязано способствовать развитию возможно более лучшей жизненной среды, снижая негативные побочные явления, а также внося вклад в развитие местных общин;
- 3) деятельность железной дороги также связана с развитием пассажирской инфраструктуры для обеспечения ее соответствующего качества, надежности и доступности, тогда как в сфере грузовых перевозок социальное влияние предприятия связано с обеспечением клиентского сервиса, в том числе прозрачности услуг, защиты данных, дигитализации и эффективизации услуг.

Далее по каждому из упомянутых разделов будет описан как подход к управлению, так и вклад в конкретные индикаторы за 2018 год.

Рабочая среда

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

LDz – один из крупнейших работодателей Латвии, а в масштабе концерна – крупнейший работодатель страны. Таким образом, необходима ответственность перед работниками на всех уровнях, причем продуманный подход к привлечению молодых специалистов и смене поколений является одним из наиболее существенных направлений социального влияния предприятия. Важны также квалификация специалистов, их способность осваивать все более новые технологии и иметь широкий кругозор, не ограничиваясь узкими рамками своей специализации; кроме того, от них требуется ответственное отношение к работе, в том числе представление о безопасности.

Около 70% работников предприятия находятся в возрасте выше 40 лет, поэтому в последние годы все более актуальным становится вопрос смены поколений и привлечения молодых талантов в железнодорожную отрасль. Эта проблематика актуальна для отрасли не только в Латвии, но и по всему миру – об этом свидетельствует созданная Международным союзом железных дорог (UIC) платформа талантов, в рамках которой идет поиск новых способов привлечения потенциальных работников и обеспечения их развития.

Существенна и роль LDz в регионах Латвии, ведь 30,5% работников предприятия трудятся в Латгалии, а более 17% – в Земгале. Таким образом, предприятие косвенным образом выполняет социальную функцию влияния на благополучие регионов. В Риге и ее окрестностях трудятся лишь немногим более одной трети работников предприятия (37,7%).

6439

среднее количество работников в 2018 году



716

вновь принятых работников



60

работников вышли на пенсию



57

работников, ушедших в отпуск по уходу за ребенком

66

работников, вернувшихся из отпуска по уходу за ребенком

Установки предприятия в сфере рабочей среды можно разделить на три крупных направления:

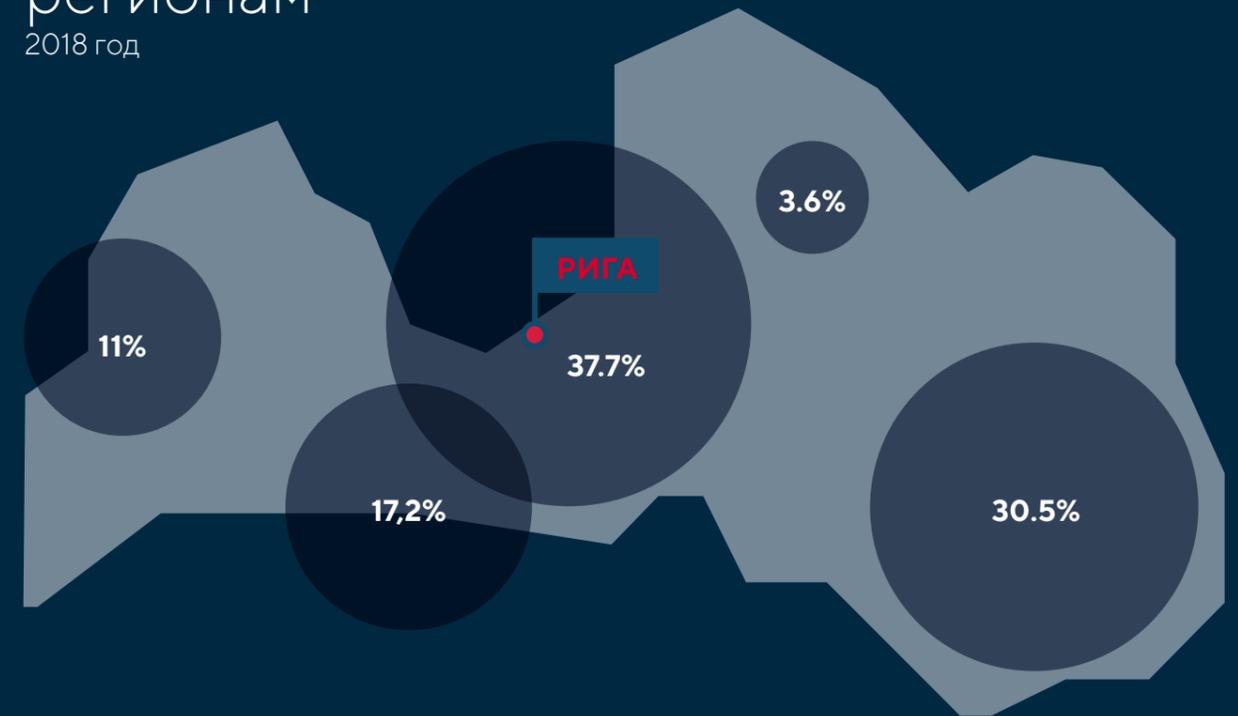
- развитие стабильной, прогнозируемой и поддерживающей рабочей среды в сотрудничестве с Профсоюзом железнодорожников и отрасли сообщения Латвии (LDzSA) и на основании Коллективного трудового договора, заключенного между LDz и LDzSA (при этом условия Коллективного трудового договора распространяются на всех работников, а не только членов профсоюза). Действующий Коллективный трудовой договор предусматривает дополнительные блага семьям с детьми, лояльным работникам с длительным стажем работы и др.;

- поощрение образования и привлечение молодых специалистов на предприятие в сотрудничестве с ведущими учебными заведениями инженерно-технической сферы (в том числе с Рижским Техническим университетом и Рижским и Даугавпилсским учреждениями профессионального образования), а также обеспечение многоступенчатого образования имеющих специалистов с использованием возможностей, предоставляемых Учебным центром LDz. Чтобы способствовать привлечению молодых специалистов, возможностям горизонтальной карьеры на предприятии и в концерне LDz, обеспечивать единое планирование, оценку и развитие человеческих ресурсов, в конце 2018 года при внесении изменений в Положении о дирекции персонала LDz был создан Центр управления карьерой и отбора персонала;

- постепенное вовлечение работников в планирование развития предприятия. LDz, как и большинство предприятий железнодорожной инфраструктуры в регионе, исторически формировалось в качестве структуры с высокой дисциплиной и степенью иерархичности, однако с развитием новейших технологий, механизмов межотраслевого сотрудничества и рабочей среды не только на предприятии, но и в стране, а также в международном масштабе все большее внимание уделяется тому, чтобы столь обширный и многообразный ресурс, как работники LDz, привлечь к планированию будущего предприятия и подаче предложений по улучшению производственных процессов.

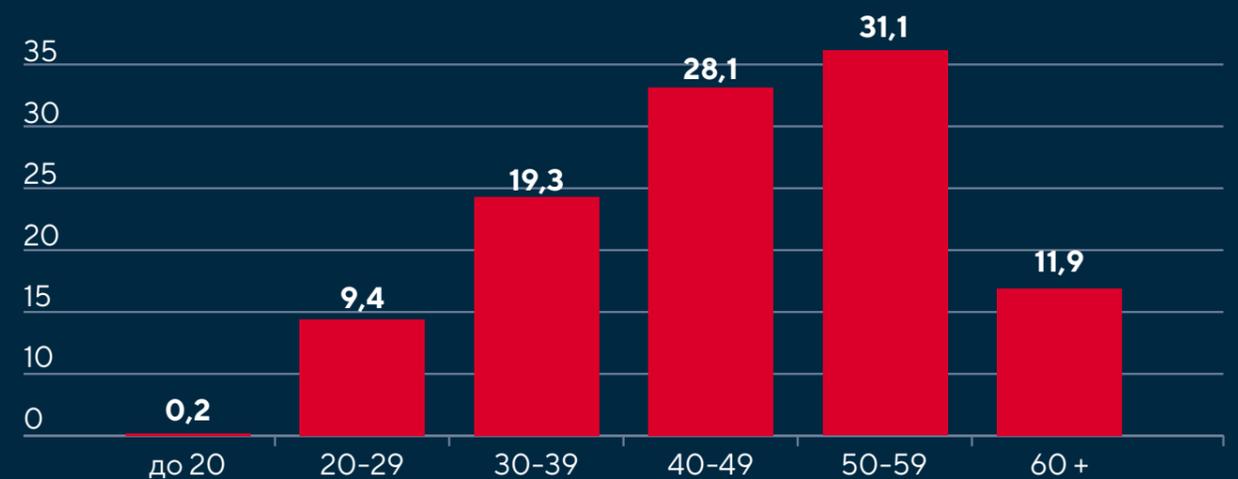
Распределение работников по регионам

2018 год



Распределение работников по возрастным группам

2018 год



Сменяемость работников

В 2018 году среднее количество работников LDz (рассчитывается путем суммирования количества работников на последний день каждого месяца и делением полученной суммы на 12) составило 6439 человек. Это немного меньше, чем в предыдущие два года, когда среднее количество работников на предприятии было, соответственно, 6494 (2017 год) и 6808 (2016 год) человек. В завершение 2018 года на предприятии работал 6321 человек. Подобные изменения последних лет объясняются реструктуризацией и повышением эффективности рабочих процессов, особенно в областях, где возможны более широкое применение технологий и уменьшение ручного труда.

В то же время каждый год предприятие привлекает новых специалистов с необходимыми технологическими навыками, знаниями и компетенциями. В 2018 году общее количество принятых на LDz работников составило 716 человек, или 11,3% от общего количества работников предприятия на конец года. Правда, наиболее значительную часть этих людей составили работники, перенятые от ООО «LDz Infrastruktūra» для оптимизации производственных процессов, благодаря чему были обеспечены оптимальное планирование и нагрузка человеческих ресурсов, а также снижение производственных затрат. Кроме того, значительная часть новых работников в 2018 году начала работу в Дистанции управления движением и Региональном участке обслуживания.

В свою очередь, несмотря на сравнительно высокий средний возраст на предприятии, в 2018 году вышли на пенсию 60 работников LDz, что составляет 0,95% общего количества работающих. В предыдущие два года на пенсию вышли, соответственно, 211 и 141 человек.

Чтобы обеспечить эффективную смену поколений и передачу накопленных на предприятии знаний и опыта молодым специалистам, в 2014 году было утверждено Положение об обеспечении преемственности работников ГАО «Latvijas dzelzceļš».

Одновременно LDz стремится привлекать новых работников, поэтому в течение года проходят различные мероприятия, в ходе которых любой желающий может узнать о работе в железнодорожной отрасли. В ежегодном Дне теней, который проводит организация «Junior Achievement Latvija», в 2018 году в Риге и Даугавпилсе приняли участие 22 школьника, а во время Недели открытых дверей в апреле 2018 года на предприятии гостил 71 посетитель из различных учебных заведений.

Блага, обеспеченные работникам

Согласно Коллективному трудовому договору, заключенному между LDz и Профсоюзом железнодорожников и отрасли сообщений Латвии (LDzSA) 12 января 2017 года, работникам предприятия наряду с оговоренным в законе «О труде» обеспечиваются:

- доплаты за работы, которые работник выполняет в дополнение к своим прямым рабочим обязанностям, за обучение учеников, за работу в особых условиях (например, в обстановке повышенного шума, вибрации, за работу на высоте и др.);
- оплаченные дни дополнительного отпуска за определенное количество лет, отработанных на предприятии (применяется порог в 5, 10 и 15 лет), за работу в особых условиях, а также дополнительный отпуск предоставляется работникам, участвовавшим в работах по ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС или выполнявшим воинские обязанности на войне в Афганистане или в других военных конфликтах в рамках обязательной военной службы;
- дополнительно оплачиваемые дни отдыха на 50- и 60-летний юбилей, по поводу бракосочетания работника или его ребенка, окончания учебного заведения, в первый школьный день учебного года (для работников, чьи дети начинают учебу в 1-4-м классах), а также в случае смерти супруга, родителя или ребенка работника. Ежемесячно дополнительный день отдыха предоставляется работникам, имеющим двоих или более детей в возрасте от 2 до 12 лет;
- выходное пособие и дополнительное пособие установленного размера и на определенный период времени, если предприятие в порядке, установленном законом «О труде» прерывает трудовые отношения со своим многолетним работником (более 10 лет стажа в отрасли), которому до достижения пенсионного возраста остается пять или менее лет;
- пособие на приобретение школьных принадлежностей для детей работников LDz – школьников с 1-го по 4-й класс;
- покрытие расходов на переезд для работников и членов их семей, а в случае необходимости – компенсация определенного размера на приобретение жилья, если в интересах предприятия работника переводят на работу в другой город, волость, регион;
- пособие работнику или его близким в связи с несчастным случаем или на ликвидацию его последствий;
- LDz заключает договор на страхование жизни и от несчастных случаев на работе в пользу работников предприятия. Работники застрахованы также на случай тяжелого заболевания;
- LDz утвердило приложение к Коллективному трудовому договору – порядок страхования работников LDz и список тех профессий работников, занятым в которых работникам обеспечивается создание дополнительных пенсионных накоплений;
- в сотрудничестве с профсоюзом организовано страхование здоровья для работников и их близких, а также получение других дополнительных благ, связанных с заботой о здоровье работников предприятия.

Использование отпуска по уходу за ребенком

В 2018 году в отпуск по уходу за ребенком (ВКА) ушли 57 работников LDz (в том числе 16 мужчин и 41 женщина), а вышли из ВКА – 66 работников (в том числе 17 мужчин и 49 женщин). Это немного меньше, чем в 2017 году, когда в ВКА ушли 66, а вернулись на работу 79 работников.

Отношения работников и руководства

Учитывая значительное количество работников, в деятельности LDz большое значение принадлежит эффективной и своевременной коммуникации с обеспечением оборота информации и возможностями вовлечения на любом уровне. Хотя работники LDz географически разбросаны по всей территории Латвии и выполняют самые различные должностные обязанности, на предприятии создана система обмена информацией как путем индивидуальных обращений к каждому работнику, так и с использованием предусмотренных Коллективным трудовым договором возможностей сообщения и обмена информацией при посредничестве LDzSA.

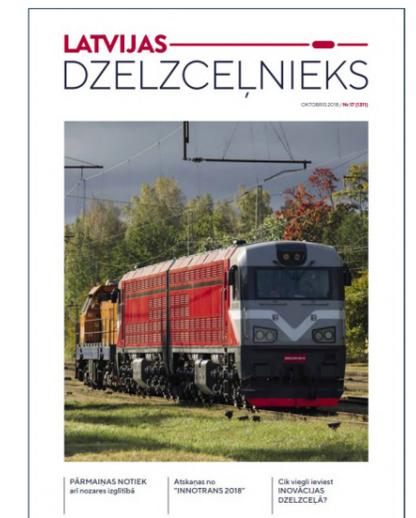
Минимальные сроки предоставления информации не определены, однако в интересах предприятия предоставлять информацию своевременно; это определено и Коллективным трудовым договором, предусматривающим своевременное предоставление профсоюзу информации об экономическом и финансовом положении предприятия и возможных изменениях на нем, о реорганизации структурных подразделений предприятия или начале сокращения количества работников. LDzSA также предоставляется информация и проводятся консультации о принятии тех решений, которые влияют или могут повлиять на оплату труда, время труда и отдыха, условия труда и на другие связанные с трудоустройством аспекты.

Для обеспечения непосредственной повседневной коммуникации с работниками создано несколько коммуникационных каналов. В том числе с 1992 года выходит газета (теперь – журнал) «Latvijas

Dzelzceļnieks», а в 2014 году был создан Интранет LDz, в котором доступна не только актуальная повседневная информация, но и каталог контактов работников, необходимые для работы документы, формы заявок, расчет оплаты труда и другая необходимая работникам информация. В настоящее время Интранетом пользуются порядка 2800 работников в день, а его содержание дублируется на портале работников, доступном и за пределами предприятия с помощью авторизации через данные Интернет-банка.

Журнал «Latvijas Dzelzceļnieks» за последние два года из еженедельного издания превратился в ежемесячный журнал с качественным содержанием по событиям, актуальным не только для предприятия, но и для всей отрасли. В 2018 году он получил новый облик согласно вновь утвержденному товарному знаку LDz. Журнал выходит тиражом 1300 экземпляров.

В последние годы работники все шире вовлекаются в планирование и реализацию стратегических вопросов и направлений будущей деятельности предприятия: их включают в инициативные группы по исследованию конкретных проблемных вопросов и поиску решений; обеспечена возможность подачи своих предложений в «Банк идей LDz»; Учебный центр LDz развивает Академию руководителей, в рамках которой осуществляются и обучение, и диалог с руководителями среднего звена и т.д.



1300

Тираж,
экземпляров

Охрана труда

Сферу охраны труда в концерне LDz регулирует Политика охраны труда, разработанная для обеспечения максимально безопасной и безвредной для жизни и здоровья работников рабочей среды. Реализацию Политики охраны труда и основные направления действий определяет техническая инспекция LDz, координирующая структурные подразделения, осуществляющая надзор за ними и контроль, а также дающая рекомендации и указания по совершенствованию охраны труда.

На основе Политики охраны труда в LDz и на дочерних предприятиях разработаны системы охраны труда, охватывающие всех работников предприятия. Задача системы заключается в предотвращении или снижении до минимума рисков рабочей среды для работников, с обеспечением как можно более ранней идентификации, оценки и устранения рисков рабочей среды.

В 2018 году был проведен аудит системы охраны труда, признавший ее соответствие требованиям нормативных актов. Учитывая рекомендации аудита, принято решение уделять повышенное внимание совершенствованию обучения охране труда на предприятии.

В железнодорожной отрасли для рабочей среды характерны ряд опасных и вредных факторов, потенциально способных создать серьезные риски, а также стать причиной несчастных случаев. На территории повышенной опасности находятся работники LDz, работающие в зоне рельсовых путей, так как они могут быть подвержены воздействию со стороны подвижного состава – наезду или соприкосновению. Чтобы не подвергать свое здоровье и жизнь угрозе при работе в зоне путей, важно строго соблюдать порядок безопасного проведения работ, следить за движением подвижного состава, использовать защитную одежду высокой видимости, соблюдать требования железнодорожных знаков, указателей и обозначений.

LDz следит за соблюдением безопасности работ в соответствии с законодательством ЛР. Работники обязаны соблюдать требования как законодательных, так и внутренних нормативных документов, относящихся к безопасности труда. Согласно системе обучения охране труда, каждый новый работник, приступая к работе на LDz, проходит вводный инструктаж, знакомится с требованиями по безопасности труда и своей подписью подтверждает обязательство их соблюдать. К тому

403-1
403-2
403-3
403-4
403-5
403-6
403-8
403-9
403-10

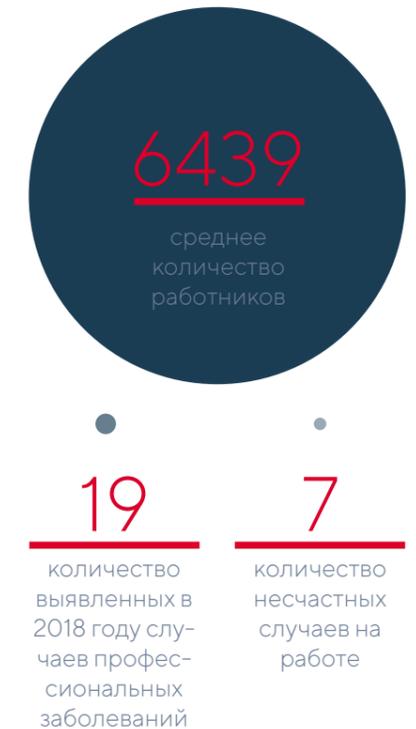
же работники, осваивающие специфические железнодорожные профессии, проходят теоретическое и практическое обучение на рабочем месте, а перед получением разрешения на постоянную работу специалисты по охране труда проверяют у них знания как в сфере охраны труда, так и по Правилам технической эксплуатации железных дорог. Организуется также обучение в Учебном центре LDz – например, по безопасному применению опасного оборудования.

Очень важным элементом системы охраны труда являются постоянный надзор и контроль, позволяющие своевременно выявлять возможные риски, способные стать причиной несчастного случая, и проводить оценку риска рабочей среды. Эта функция находится в компетенции отдела охраны труда технической инспекции LDz. На предприятии регулярно проходят проверки рабочей среды, призванные способствовать использованию безопасных приемов труда; организуются также внеплановые и внезапные проверки непосредственно на месте проведения работ. В целом по структурным подразделениям LDz за 2018 год были проведены 753 проверки; порядка 19% из них были внеплановыми, без предварительного предупреждения. В ходе проверок контролировалось, как работники соблюдают требования инструкций по охране труда, как применяют коллективные и индивидуальные средства защиты, рабочее оснащение. Результаты проверок оформляются в письменном виде, констатируя недостатки, определяя меры и сроки по их устранению, а также контролируя своевременное и качественное выполнение установленных мероприятий.

Согласно системе охраны труда LDz, в процессе проведения проверок участвуют специалист по охране труда соответствующего структурного подразделения, работники, трудящиеся на конкретных рабочих местах, а также избранное работниками доверенное лицо, представляющее их интересы в сфере охраны труда.

Проверки, проведенные в 2018 году в структурных подразделениях LDz:

Структурное подразделение	Техническая инспекция	Специалисты по охране труда структурных подразделений	
		Плановые	Внеплановые
Дистанция пути	32	83	54
Дистанция сигнализации и связи	37	110	28
Региональный участок обслуживания	12	231	30
Дистанция управления движением	35	39	5
Дистанция обслуживания вагонов	25	24	8



На основании оценки риска рабочей среды работников регулярно направляют на обязательные проверки здоровья и согласно положениям Коллективного трудового договора обеспечивают индивидуальными средствами защиты.

Хотя работа в железнодорожной отрасли и связана со средой повышенного риска, количество профессиональных заболеваний и несчастных случаев невелико: при средней численности работающих на предприятии в 2018 году (6439 человек) профессиональные заболевания выявлены у 19 человек, причем в годовом разрезе их количество уменьшилось – в 2017 году было выявлено 25 случаев профессиональных заболеваний. Большинство случаев выявлено у работников, занимающихся техническим, нередко физически тяжелым трудом, например, у монтеров пути, слесарей-ремонтников, осмотрщиков-ремонтников вагонов, машинистов рельсового мототранспорта, путевых машин и кранов и др.

В 2018 году техническая инспекция LDz провела обследование и анализ причин и условий труда при профессиональных заболеваниях. Установлена тенденция развития профессиональных заболеваний, диагнозы, подверженные профессиональным заболеваниям профессии.

Практически во всех случаях основной причиной возникновения профессиональных заболеваний становится физический фактор рабочих мест: тяжелый ручной труд; поднятие, перемещение и удержание тяжестей физической силой; перегрузка, напряженные рабочие позы и др.

В 2018 году также были расследованы семь несчастных случаев на работе, два из которых имели тяжелые последствия, но ни одного летального исхода не было. Расследование и учет несчастных случаев, правовое регулирование этих процессов происходят согласно соответствующим правилам Кабинета министров. В расследовании принимают участие представители работодателя, а также представители работников или Государственной инспекции по труду.

Общая нетрудоспособность работников, связанная с несчастными случаями на работе, в 2018 году составила 614 дней, образовав, соответственно, общие затраты в размере 1483 евро (согласно правилам Кабинета министров, работодатель обязан выплатить работнику из своих средств больничные в размере не менее 75% от среднего заработка работника за 2-й и 3-й дни нетрудоспособности и в размере не менее 80%, начиная с 4-го дня нетрудоспособности, за первые 10 календарных дней).

При оценке статистики последних лет по несчастным случаям на работе констатировано, что в основном травмы получают мужчины 41–50 лет, а большинство несчастных случаев происходит из-за невнимательности или несоблюдения инструкций по безопасности работ.

Важно подчеркнуть, что в 2018 году на LDz была введена «Информационная система стационарных алкометров» (SAIS), призванная обеспечивать контроль за влиянием алкоголя в рабочее время. SAIS оборудована комплектами видеокамер, ее задача – повышать эффективность провер-

ки работоспособности работников, снижать риски несчастных случаев, связанные с человеческими ошибками, и возможные затраты на них. Контроль проводится перед началом рабочего времени и в конце работы для всех работников, выполнение служебных обязанностей которыми непосредственно влияет на безопасность железнодорожного сообщения. К централизованной системе SAIS подключены 39 стационарных алкометров.

Мероприятия по укреплению здоровья

Наряду с предусмотренными системой охраны труда обязательными проверками здоровья и доступным для каждого работника и членов его семьи страхованием здоровья, в сотрудничестве с Профсоюзом железнодорожников и отрасли сообщения Латвии работникам LDz обеспечены возможности участия в различных спортивных мероприятиях, организуемых профсоюзным спортивным клубом «Локомотив», чтобы таким образом способствовать популяризации здорового проведения досуга. Это особенно важно для работников, занятых однообразным и малоподвижным трудом, которым предоставляется возможность подвигаться.

Согласно Коллективному трудовому договору, LDz каждый год обеспечивает определенный объем финансирования, направляемый профсоюзом на популяризацию здорового образа жизни и мероприятия по укреплению здоровья. В рамках этого финансирования обеспечивается возможность занятия как командными видами спорта (например, хоккеем или футболом), так и участия в специально организованных чемпионатах по шахматам, настольному теннису и другим видам спорта, а также посещения легкоатлетических тренировок под руководством спортивного тренера Виктора Лациса, зала тяжелой атлетики и занятий по плаванию. Можно участвовать и в других видах физической активности как в зимний сезон, так и летом. Кроме того, организуется участие команд работников LDz в Велопробеге единства, марафоне Lattelecom в Риге и других соревнованиях.

Раз в год в сотрудничестве со спортивным клубом «Локомотив» предприятие проводит для своих работников Спартакиаду, которая традиционно проходит на профсоюзной базе отдыха «Вырогна» в Даугавпилсском крае. В 2018 году в Спартакиаде участвовали 14 команд (по 15 человек в каждой), а посетили эти соревнования множество работников LDz со своими семьями.

Каждый год комплектуется и команда лучших спортсменов LDz для поездки в Сочи – для участия в организованных Российскими железными дорогами спортивных играх, что способствует сотрудничеству с представителями железных дорог соседних стран. В свою очередь, команды Российских и Белорусской железной дороги участвуют в организованных LDz и спортклубом «Локомотив» Спартакиадах. Латвийские железнодорожники участвуют также в Европейской спартакиаде трудящихся – предполагается, что в июне 2019 года состоятся Европейские игры железнодорожников, в которых примут участие и спортсмены LDz.



LATVIJAS
DZELZCEĻŠ

Dzelzceļnieks KS
Krājaizdevu sabiedrība

DIPLOMS

SIGNA... JA...
UN SAKA... D... TA... CE

LDZ
LATVIJAS DZELZCEĻŠ

LATVIJAS DZELZCEĻŠ

Обучение и образование

ПРИВЛЕЧЕНИЕ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ РАБОТНИКОВ И РАЗВИТИЕ ИМЕЮЩИХСЯ РАБОТНИКОВ С НЕПРЕРЫВНЫМ ПОПОЛНЕНИЕМ ИХ ЗНАНИЙ КАК В НЕПОСРЕДСТВЕННОЙ СФЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ТАК И ПУТЕМ ОСВОЕНИЯ НОВЫХ НАВЫКОВ, ПОЗВОЛЯЮЩИХ СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ СВОЮ РАБОТУ, А ТАКЖЕ СТРОИТЬ ГОРИЗОНТАЛЬНУЮ КАРЬЕРУ НА ПРЕДПРИЯТИИ, – ОДИН ИЗ КРАЕУГОЛЬНЫХ КАМНЕЙ РАЗВИТИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ РЕСУРСОВ НА LDZ.

404-1
404-2
404-3

Чтобы способствовать развитию человеческих ресурсов и привлечению специалистов в различных областях, LDz поддерживает постоянное сотрудничество с внешними учебными заведениями (Рижский Технический университет (РТУ), а также Рижское и Даугавпилское учреждения профессионального образования) и развивает свое учреждение профессионального многоступенчатого образования «Учебный центр LDz», обеспечивающее широкий спектр образовательных программ для всех работников концерна LDz, а также работающим в отрасли за пределами концерна.

Работники LDz, обучавшиеся в 2018 году по программам учебных заведений и окончившие их:

Учебное заведение	Программа обучения	Количество работников LDz, обучавшихся в 2018 году	Количество работников LDz – выпускников 2018 года
Рижский Технический университет, Институт транспорта факультета машиноведения, транспорта и авионавтики	«Железнодорожные электросистемы»	63	14
	«Железнодорожный транспорт»	36	36
Центр компетенции профессионального образования «Рижский Государственный техникум»	Программа среднего профессионального образования «Железнодорожный транспорт» с присвоением квалификации «Техник путевого хозяйства»	13	15
Центр компетенции профессионального образования «Даугавпилский техникум»	Программа среднего профессионального образования «Железнодорожный транспорт» с присвоением квалификации «Техник путевого хозяйства»	13	



АРТУР ЗЕПС

Проректор РТУ по развитию

«Университет высоко ценит участие руководства LDz в деятельности Конвента советников РТУ, а также сотрудничество с кафедрами железнодорожного транспорта и телематике РТУ. LDz – один из важнейших партнеров РТУ по сотрудничеству, который активнее других использует не только возможности обеспечения многоступенчатого образования для своих работников, но и дает возможность работникам без высшего образования получить степень бакалавра. В рамках модели сотрудничества РТУ предлагает предприятию специально созданные содержание и формат обучения, которые облегчают работникам LDz возможность приступить к циклу обучения и освоить его. В свою очередь, с точки зрения университета подобного рода сотрудничество служит прекрасным пилотным проектом формирования сотрудничества и с другими предприятиями на латвийском уровне. Учитывая ожидаемые планы развития железнодорожной инфраструктуры – проект электрификации железнодорожной сети и развитие Rail Baltica, для РТУ очень важно сотрудничество с LDz, чтобы путем совместной работы можно было обеспечить студентам современное содержание обучения, которое будет необходимо для развития железнодорожной отрасли.

В рамках упомянутых программ в сотрудничестве с Рижским Техническим университетом (РТУ) предприятие регулярно пересматривает содержание обучения по определенным специальностям, а также работает над созданием новых специализаций. Например, при подготовке проекта электрификации железнодорожной сети, в рамках которого будет создана новая инфраструктура – она вступит в строй после 2023 года, – уже в 2015 году в РТУ появилось новое направление специализации, по которому сейчас обучаются 33 студента, а 21 студент в 2019 году эту программу окончит. В свою очередь, программа бакалавриата «Железнодорожные электросистемы» высшего профессионального образования была дополнена новыми предметами в области телекоммуникации, а также было создано новое направление специализации программы «Железнодорожная телекоммуникация». В 2018 году к обучению по этой программе приступили 12 работников LDz.

В свою очередь, в конце 2018 года 47 работников LDz повышали свою профессиональную квалификацию по трем различным направлениям в Белорусском государственном институте транспорта, а организованные различными учебными заведениями курсы на протяжении всего года посетили 944 работника LDz.

Кроме того, в сотрудничестве с организацией «Фонд развития Рижского Технического университета» в 2018 году был организован конкурс получения практических знаний и предоставления поощрительных стипендий LDz для воспитанников Центра компетенции профессионального образования «Рижский Государственный техникум», Центра компетенции профессионального образования «Даугавпилсский техникум» и студентов Института транспорта Рижского Технического университета. Конкурс проходил в два этапа. В первом этапе на основании успеваемости (средней оценки) были определены 30 студентов 1–3–го курсов, обучающихся различным железнодорожным специальностям – этим студентам было обеспечено освоение практических навыков на предприятии под надзором работников LDz – руководителей практики с выплатой практикантам единовременной стипендии в размере 285 евро. На втором этапе конкурса из упомянутых 30 студентов, с учетом их успеваемости, достижений во время освоения практических навыков и мотивации к дальнейшему теоретическому и практическому образованию, были выбраны 24 человека, которые в течение 10 месяцев получают ежемесячную стипендию в размере 95 евро (воспитанники профессиональных учебных заведений) и 110 евро (студенты РТУ). В случае неуспеваемости или плохой успеваемости эту стипендию можно и потерять. Конкурс стипендий в сотрудничестве с Фондом развития РТУ проводится с 2012 года, он планируется и на 2019 год.

Активно развивается и созданное на LDz учреждение профессионального многоступенчатого образования «Учебный центр

LDz» (далее – Учебный центр LDz), который в 2018 году, чтобы обеспечить неизменное качество методических материалов, а также обсудить актуальные вопросы многоступенчатого образования взрослых, интенсивно сотрудничал с «Латгальским учебным центром» в Даугавпилсе. Кроме того, с Резекненской Технологической академией были начаты переговоры о совершенствовании профессиональной компетенции преподавателей Учебного центра LDz с обеспечением им возможности освоить образовательную программу «Организация и управление педагогическим процессом» и получить сертификат по педагогике (усовершенствование квалификации преподавателей началось в 2019 году). В свою очередь, с Государственным центром содержания образования (VISIC) были начаты переговоры об участии Учебного центра LDz в проекте Европейского Социального фонда, целью которого является обеспечение эффективного управления профессиональными учебными заведениями и привлечение персонала к совершенствованию профессиональной компетенции (детальная информация на сайте VISIC).

Учебный центр LDz сотрудничает не только с учреждениями образовательной сферы, но и с другими институциями при создании качественных и актуальных образовательных программ. Например, в 2018 году к предоставлению рекомендаций и согласованию лицензированной программы совершенствования профессионального образования «Программа знаний основного уровня по гражданской защите объекта для ответственных работников» (ID номер лицензирования P_901) была привлечена Государственная пожарно-спасательная служба.

Для разработки качественных, признанных государством учебных программ Учебный центр LDz тесно сотрудничает с Государственной службой качества образования, что подтверждает полученная в 2018 году аккредитация Nr. A111082 («Программа знаний основного уровня по пожарной безопасности объекта для ответственных работников») и полученная лицензия Nr. B75 («Программа знаний основного уровня по гражданской защите объекта для ответственных работников»).

В целом за 2018 год Учебный центр LDz обеспечил обучение в объеме 59026 человеко-часов. Учет учебных часов работников LDz и других предприятий по отдельности не ведется, однако, учитывая, что работники LDz составляют 87% от общего количества участников обучения, а общее количество часов рассчитывается по аналогичной пропорции, то примерное количество учебных часов для работников LDz составляет порядка 51353 человеко-часа (87% от 59026 часов). Таким образом, с пересчетом на общее количество работников LDz, объем полученного в 2018 году обучения составляет в среднем 7,98 часа на одного работника (51353 часа / 6439 – среднее количество работников LDz).

Работники железнодорожной отрасли, прошедшие обучение в Учебном центре LDz в 2018 году:

5212

общее количество слушателей, в том числе

4544

или 87% – работники LDz

609

работники дочерних предприятий концерна LDz

59

клиенты со стороны

59026

общее количество человеко-часов в 2018 году

Так как одной из основных ценностей LDz является безопасность, на предприятии осуществляется ряд мер по обеспечению выполнения работ в безопасной рабочей среде. Одним из мероприятий по формированию безопасной рабочей среды является образование работников.

Учебный центр LDz уделяет особое внимание образованию работников, разработке и совершенствованию образовательных программ в этой области. Также и в 2018 году приоритетным было обучение в таких областях, как «Рабочая среда и безопасность», «Техника и технологии» и «Правила технической эксплуатации железных дорог».

Учебный центр LDz регулярно следит за событиями в стране, разрабатывает образовательные программы и организует семинары по обязательным для предприятия новшествам в законодательстве. Например, в 2018 году большое внимание уделялось применению норм по защите данных физических лиц. Образовательные семинары в этой области были организованы для работников LDz как в Риге, так и в Даугавпилсе.

Учитывая растущее фокусирование LDz на применении технологий, в том числе информационных, в повседневной работе, в 2018 году проводилась подготовительная работа для того, чтобы в 2019 году приступить к более широкому обучению работников по двухуровневой программе освоения компьютерных знаний – по применению широко используемых пользовательских программ по обработке данных (MS Office и другие часто применяемые программы), а также по более углубленному применению на экспертном уровне программ обработки и анализа данных.

В 2018 году продолжалась программа «Академии руководителей LDz», в рамках которой руководители среднего звена из LDz и предприятий концерна имели возможность освоить вопросы трудового права, мотивации персонала, стратегического и оперативного планирования, управления стрессами, психологии работников и другие необходимые руководителям навыки. В 2018 году эту программу окончили 17 участников, а в целом в рамках программы для руководителей среднего звена в период с 2013 по 2018 год были обучены 80 человек.

В сотрудничестве со структурными подразделениями и отраслевыми профессионалами Учебный центр LDz также проводит в соответствии с потребностями и актуальными проблемами структурных подразделений апробацию учебных программ партнеров по сотрудничеству. Например, в 2018 году для специалистов Дистанции сигнализации и связи и Дистанции пути был организован учебный курс «Разработ-

ка проектов электрификации с помощью AutoCAD»; в конце 2018 года начались переговоры об обучении работников строительству телекоммуникационных сетей, а в январе 2019 года работники Дистанции сигнализации и связи пополняли свои знания в соответствии с программой «Законы ЛР, правила Кабинета министров и строительные стандарты по строительству телекоммуникационных систем и сетей».

Оценка карьеры и развития

7 мая 2015 года на LDz было утверждено Положение об оценке выполнения работ и компетенции работников ГАО «Latvijas dzelzceļš», согласно которому ежегодная оценка с помощью структурированной анкеты и основанных на ней собеседований проводится для директоров генеральной дирекции LDz и их заместителей, руководителей структур генеральной дирекции и структурных подразделений LDz и их заместителей. В 2018 году для упомянутых работников было проведено 49 оценок.

Согласно Положению об оценке выполнения работ и компетенции, дирекция персонала LDz проводит также внеочередные оценки и собеседования с работниками в случае существенных изменений в карьере и оплате труда, при изменении должностных обязанностей или других значительных потенциальных переменах. В 2018 году такая оценка проводилась для 19 работников.

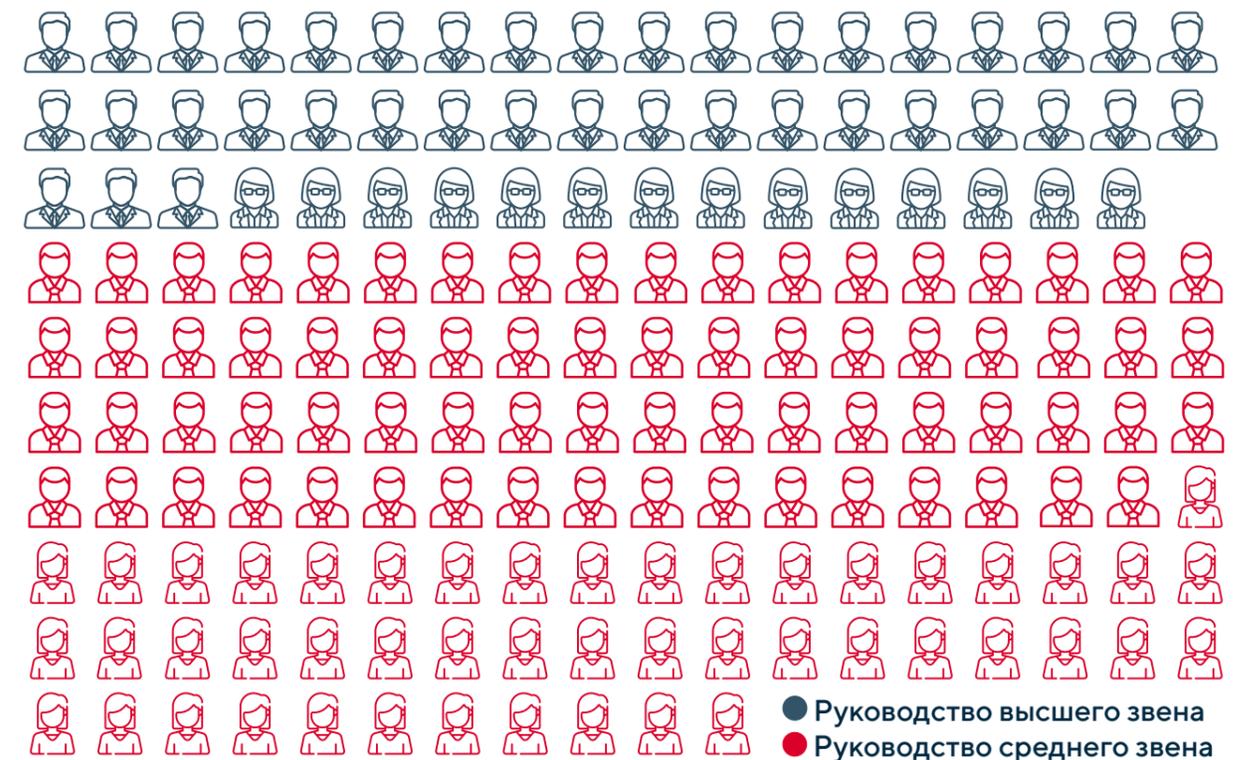
Оценку работников других уровней проводят руководители структурных подразделений по мере необходимости, однако на предприятии планируется развивать инструменты и возможности оценивания компетенции с охватом все более широкого круга работников.

В то же время дирекция персонала разработала схемы развития железнодорожных профессий (структуру, по которой конкретный железнодорожный специалист может развивать свою карьеру, с учетом навыков, которые ему необходимо освоить, доступных перспектив, требований к развитию и т.п.). При этом, учитывая изменения в стратегическом видении будущего LDz, дополненном необходимостью профессионалов высокого технологического уровня (в том числе в сфере информационных технологий), аналогичные схемы развития будут разработаны и по другим группам профессий.

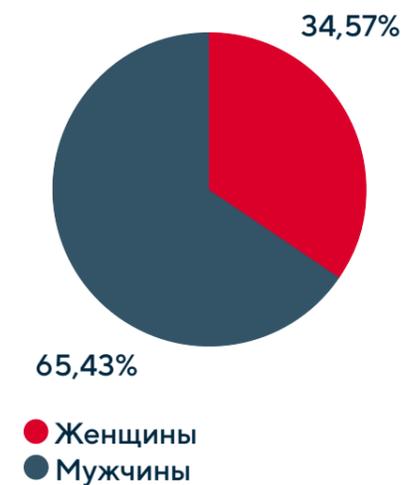
Чтобы способствовать как развитию систем оценки работников, так и самих возможностей расцвета работников на LDz и предприятиях концерна путем развития и вертикальной, и горизонтальной карьеры, в конце 2018 года был создан Центр управления карьерой и отбора персонала. Подробнее см. на стр.39.

Многообразие и равные ВОЗМОЖНОСТИ

Распределение руководящих работников по гендерному признаку, 2018 год



Распределение работников по гендерному признаку, 2018 год



На LDz не определены гендерные квоты, существует равноправие полов и работники (в том числе на должностях руководителей высшего и среднего звена) трудоустроены в зависимости от их профессиональных знаний, навыков и опыта.

На предприятии действует единая, основанная на честных и объективных критериях система оплаты труда. Все должности классифицированы по единой методике, и размер оплаты труда определяется в зависимости от вытекающего из компетенции конкретной должности объема ответственности, соответствующего должности образования, опыта работы в конкретной сфере, индивидуальных способностей, квалификации, навыков и результатов выполнения работы (отдачи при достижении целей LDz). Основной принцип системы вознаграждения – определение равной оплаты труда за одну и ту же работу или работу равной ценности как в рамках одного структурного подразделения LDz, так и на LDz в целом. Оплата труда работников устанавливается в зависимости от выполняемых должностных обязанностей, а не пола работника или его местонахождения.

Ответственность перед обществом

ИНФРАСТРУКТУРА LDZ СОЕДИНЯЕТ КРУПНЕЙШИЕ ГОРОДА ЛАТВИИ И ПЕРЕСЕКАЕТ МНОГИЕ КРАЯ, ТАКИМ ОБРАЗОМ ОБЕСПЕЧИВАЯ КАК ЭФФЕКТИВНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ МОБИЛЬНОСТИ ДЛЯ ИХ ЖИТЕЛЕЙ, ТАК И ОДНОВРЕМЕННО ОБРАЩАЯ ВНИМАНИЕ ОБЩЕСТВА НА БЕЗОПАСНОЕ ПОВЕДЕНИЕ ВБЛИЗИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, ПОЭТОМУ УЧАСТИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ И ЕГО РОЛЬ В ЖИЗНИ МЕСТНЫХ ОБЩИН ДОСТАТОЧНО ЗНАЧИТЕЛЬНЫ.

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

LDz – одно из крупнейших предприятий Латвии и обязано нести ответственность перед обществом. В представленных в 2018 году перспективах предприятия на будущее также отведена большая роль лидерству LDz в повышении значимости Латвии в международном масштабе, что означает выбор ответственных партнеров по сотрудничеству, соответствующих проектов и действий.

Предприятие участвует в жизни местных общин, оказывая поддержку существенным инициативам согласно утвержденной в концерне LDz Политике дарений (пожертвований), а также принимая участие в общественно важных событиях тех регионов, где LDz играет важную социально-экономическую роль.

Участие местных общин

В 2018 году вступила в силу новая **Политика дарений** (пожертвований) концерна LDz, которая сузила круг поддерживаемых областей и в то же время сфокусировалась на более значительных для развития общества и государства направлениях деятельности – поддержке проектов образования и науки, укрепления здоровья, социальной помощи и защиты окружающей среды. В рамках политики определены и ограничения для сотрудничающих организаций (например, наличие неупорядоченных обязательств по уплате налогов), а также установлено, что дарения (пожертвования) не выделяются физическим лицам.

Согласно Политике дарений (пожертвований) и установленному в ней порядку рассмотрения заявок, в 2018 году LDz выделило четыре дарения (пожертвования), три из которых были связаны с помощью социально малозащищенным общественным группам, а одно являлось поддержкой движения «Миссия возможна» по подготовке молодых педагогов с особым упором на обеспечение латвийских школ учителями точных и естественных наук. Пожертвование движению «Миссия возможна» было согласовано с министерствами сообщения и финансов в установленном законом порядке.

В рамках концерна в 2018 году было предоставлено еще пять дарений (пожертвований) организациям национального и регионального масштаба, целью которых является поддержка социально незащищенных групп населения, в том числе детей.

С информацией по всем выделенным в 2018 году дарениям (пожертвованиям) можно познакомиться на сайте LDz. Важно, что объем выделенных LDz за последние три года дарений (пожертвований) значительно уменьшился.

На сайте указаны также полученные LDz подарки – связанные с деятельностью железной дороги предметы, визуальные, письменные и другого рода свидетельства, переданные Музею истории Латвийской железной дороги, который работает в составе дирекции LDz по коммуникации и общественным отношениям. В 2018 году в собрание Музея истории Латвийской железной дороги поступил один дар в составе 24 предметов (14 фотографий и 10 документов), документирующий трудовой путь на железной дороге машиниста Арвида Попенса (1906–1976).

В то же время предприятие своим трудом активно участвует в оказании поддержки Раудской и Медумской специальным школам-интернатам. С учетом того факта, что Латгальский регион имеет особое значение для деятельности LDz и там



трудится значительная часть работников железной дороги, предприятие считает своим долгом особенно поддерживать социально незащищенные общественные группы в этом регионе Латвии, систематически сосредотачиваясь на долгосрочной поддержке упомянутым учебным заведениям. LDz организует для воспитанников этих школ и спортивные игры, и рождественские мероприятия, и экскурсии в Ригу, и посещение культурно-просветительных мероприятий, которые проходят в столице страны.

Влияние на местное общество

На LDz трудятся более 6000 человек по всей Латвии, что означает положительное влияние на семьи 6000 человек и их благосостояние. При этом опыт предприятия свидетельствует, что активизация деятельности в определенном регионе в ходе реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов традиционно повышает экономическую активность и в других отраслях. Об этом говорит, например, опыт по строительству завершеного в 2015 году второго пути на участке Крустпилс–Скривери. Подобная же активность ожидается во время реализации проекта электрификации железнодорожной сети. В определенный период на соответствующих железнодорожных линиях будут работать строители, нередко привлеченные из других регионов, что создаст дополнительный спрос на услуги в секторах торговли, общественного питания и предоставления жилья, способствуя малой предпринимательской деятельности в регионах.

В свою очередь, инфраструктура предприятия позволяет эффективно выполнять постоянные пассажирские перевозки по железной дороге, что способствует мобильности населения между крупнейшими латвийскими городами. Качество поддерживаемой LDz инфраструктуры за последние годы получило оценку «отлично» (в 2018 года средняя балльность пути составляла 15,6 балла; чем меньше количество баллов, тем выше качество пути). Большую роль здесь сыграли работы по модернизации инфраструктуры, в результате которых была создана качественная, конкурентоспособная железнодорожная инфраструктура, используемая для всех видов перевозок. Чтобы повысить возможности мобильности населения, LDz совместно с АО «Pasažieru vilciens» и самоуправлениями запустило поезд-экспресс на участке Цесис–Рига маршрута Валка–Рига, позволяющий жителям Цесиса добираться до Риги за неполные полтора часа, делая в пути остановки лишь в Лигатне, Сигулде и Инчукалнсе. Оцениваются возможности еще больше сократить это время, как и возможности развития аналогичных поездов-экспрессов в других регионах Латвии.

В свою очередь, потенциально негативным влиянием на общество считается создаваемое железной дорогой влияние шумов и вибрации, однако LDz принимает систематические меры для их снижения, а также работает с самоуправлениями, обращая их внимание на то, что вблизи железной дороги не стоит планировать новые жилые зоны. В 2018 году LDz разработало проект плана действий по снижению шумов на железнодорожных линиях с интенсивностью движения выше 30 000 поездов в год. Подобные линии имеются на территории города Риги, а также на участке Рига–Лиелварде. В начале 2019 года началось общественное обсуждение проекта плана.

Сохранение и популяризация индустриального наследия отрасли

Одной из задач LDz по отношению к обществу является сохранение индустриального наследия железнодорожной отрасли и обеспечение его доступности, что реализуется Музеем истории Латвийской железной дороги, экспозиции которого доступны в Риге и в филиале музея в Елгаве.

В 2018 году музей разработал новую стратегию деятельности Железнодорожный музей – 2030. В ней выдвинуты амбициозные цели и задачи, определена новая миссия.

В конце года музей получил признательность Министерства культуры ЛР за очередную аккредитацию музея на ближайшие пять лет. Аккредитационная комиссия особенно подчеркнула профессиональную деятельность музея, прекрасную командную работу, целеустремленность и смелость быть непохожими на другие музеи.

В 2018 году завершился конкурс на расширение и развитие территории музея, в котором победило архитектурное бюро NRJA. В конце года архитектурное бюро представило строительный проект в минимальном объеме на согласование в Рижскую городскую строительную управу. Учитывая это, музей начал работу над новой концепцией экспозиции и деятельности.

В работе с фондами основная задача музея заключается не только в формировании и поддержании самого профессионального собрания свидетельств железнодорожной истории в Балтии, но и в обеспечении его доступности как можно более широкому кругу людей, поэтому была начата работа над созданием цифровой платформы музейного собрания и продолжалась оцифровка предметов из его фондов.

В 2018 году были отсканированы 152 фотографии малого и среднего форматов, документы и типографские издания; в сотрудничестве с фотоагентством F64 были оцифрованы 50 крупноформатных изданий, а также проведена фотофик-

сация 100 предметов, представленных в Елгавской экспозиции музея. Цифровой каталог фондовых коллекций будет свободно доступен в режиме реального времени на сайте музея www.railwaymuseum.lv/ и позволит всем желающим осмотреть большую часть непредставленных в экспозиции предметов из музейных коллекций.

За отчетный период в фонды были приняты 104 новых предмета, в том числе 22 предмета закуплены, 58 предметов в собрание были приняты после изучения Научного архива, а также 24 получены в дар. В качестве наиболее значимого и ценного предмета особенно выделяются часы дежурного по станции 1930-х годов – по сути, внутренние перронные часы, некогда соединявшиеся с внешними перронными часами. К числу ценных приобретений принадлежат также предметы, документировавшие трудовой путь на железной дороге одного из ее работников. В 2018 году в качестве дара музей получил фотографии и документы, связанные с трудовой биографией машиниста Арвида Попенса (1906–1972). Группа личных предметов ценна тем, что в ней сохранились как свидетельства о конкретном человеке, так и заново возникший из трудового опыта конкретного человека рассказ о железной дороге в трех значительных периодах времени.

За год специалисты музея предоставили 34 консультации по различным темам, связанным с железнодорожной историей. По итогам консультации имеющиеся в собрании и научном архиве материалы (порядка 6000 единиц) в своих исследованиях использовали как студенты и школьники, так и журналисты, исследователи и писатели. Предметы из собрания железнодорожного музея служат источником не только исследований, но и вдохновения, например, при съемке кадров художественных фильмов, в которые включен характерный для железной дороги пейзаж. Консультации получили создатели художественных фильмов «Pilsēta pie upes», «Dvēseļu putenis», «LIETAS NR. 1918 – 2018». Фото из собрания музея были использованы при создании книги «История латвийского искусства. Том 3» и готовящегося издания, посвященного пассажирским перевозкам, которое планирует выпустить в свет АО «Pasažieru vilciens». Кроме того, материалы музейного собрания привлекались к созданию информационных стендов, например, в Випской волости Крустпилсского края был подготовлен стенд о станции Трепе, а Видземская ассоциация туризма подготовила информационный стенд о железных дорогах Видземе и др.

Из собрания музея за отчетный период было депонировано несколько десятков предметов. В качестве наиболее объемного следует назвать передачу предметов на хранение Стаме-риенскому дому культуры и Музею истории и искусства Гулбенского края, которые в рамках празднования «Узкоколейке

– 115» организовали Выставку железнодорожных фонарей (депонированы 30 предметов) и смотр форменной одежды «Железнодорожная форма разных исторических эпох» (депонирован 21 предмет). В основу этих двух событий легли предметы из собрания Музея истории Латвийской железной дороги, к тому же в подготовительный период хранительницы собрания консультировали коллег и лично, и в электронной переписке. В день мероприятия директор Музея истории железной дороги приняла участие в открытии Выставки железнодорожных фонарей с небольшим обзором, посвященным многообразию коллекции и историческому применению предметов. В 2018 году, в ответ на призыв Латвийского Национального исторического музея и в рамках участия в создании совместной музейной выставки «Столетие Латвии» для нужд выставки были депонированы девять предметов, а также подготовлен рассказ про инженера Яниса Лейманиса и первую построенную в независимой Латвии железнодорожную линию Лиепая–Глуда.

В 2018 году продолжалась работа над печатными изданиями и документами, а также над обеспечением сохранности коллекции подвижного состава. В целом работы по реставрации/восстановлению были проведены для 20 единиц собрания – карт, схем, документов, транспортных средств.

Восстановительные работы проводились также для салон-вагона Nr. 00870006 и вагона канадского типа, которые еще не включены в собрание музея. В салон-вагоне выправлены повреждения крыши и восстановлены двери, тогда как у вагона канадского типа деревянные детали обработаны краской на льняном масле.

В 2018 году музей предложил посетителям две выставки.

С приближением XXVI Вселатвийского праздника песни и XVI Праздника танца была создана галерея, посвященная дороге на Праздник песни и доступная на странице музея в Facebook. Эта виртуальная выставка показывает, какой на протяжении лет была работа железной дороги во время проведения Праздников песни и танца, а также рассказывает об участии железнодорожников в праздничных мероприятиях.

Со 2 августа по 15 сентября в выставочном зале Музея истории железной дороги работала фотовыставка «Невидимые железнодорожные будни». Музей создавал ее вместе с двумя фотохудожниками – Олегом Ткачовым и Ольгой Ситко, чтобы дать представление о работе железной дороги, которую обычно видят только железнодорожники. Работы для выставки создавались зимой 2018 года во время посещения нескольких железнодорожных объектов. Более 60 фоторабот рассказывают о буднях и специфических профессиях железной дороги. На выставке можно было увидеть, как ночами ремонтируют рельсовый путь, как перемещают по железной дороге тяжелую тех-

Музейно-педагогические программы в рамках формального образования (для воспитанников дошкольных учреждений и школьников):

№.п/п	Название	Количество мероприятий	Количество слушателей
1	Уроки безопасности	56	1261
2	Творческое занятие «Путешествие в прошлое»	77	1133
3	Занятие «Ознакомься и построй паровоз»	23	349
4	Занятие «Жизнь станции»	35	627

Музейно-педагогические программы как составная часть многоступенчатого образования:

№.п/п	Автор	Название	Количество мероприятий	Количество слушателей
1	Дарья Ковалева	Творческое занятие «Секрет в деталях!»	2	61
2	Иева Петерсоне	Летний лагерь «Нам по пути», в сотрудничестве с Латвийской Национальной библиотекой	1	12
3	Дарья Ковалева / Янис Зариньш	Индустриальные походы	3	125

Тематические (музейные) мероприятия:

№.п/п	Название мероприятия	Время проведения	Место проведения	Количество мероприятий	Количество участников
1	Другая Ночь музеев	19.05.2018	Виляны	1	111
2	Другая Ночь музеев	19.05.2018.	Добеле	1	159
3	День музеев	19.05.2018.	Рига	1	208
4	День музеев	19.05.2018.	Елгава	1	191
5	Вечерние беседы в Железнодорожном музее	2018	Рига	1	18
6	День рождения в музее	2018	Рига и Елгава	38	582
7	Выезды на дрезине	05.- 09.2018.	Рига	66	359
8	Турнир по игре «Ticket to Ride»	26.08.2018.	Рига	1	41
9	Праздник Белой скатерти в Железнодорожном музее	04.05.2018.	Рига	1	60
10	Встреча добровольных помощников музея	28.12.2018.	Рига	1	30
11	Презентация альбома наклеек «Lokosalīme»	28.12.2018.	Рига	1	160



нику, имеется ли в поезде «черный ящик», как организована работа по сортировке вагонов и кто заботится о том, чтобы в длинных составах не было ни одного «чужого» вагона. В ходе подготовки экспозиции авторы сотрудничали с предприятиями концерна «Latvijas dzelzceļš», кураторами выставки Андрисом Малаховским и Норой Врублевской и корректором Иевой Мелгалве.

В 2018 году в музее проходили и другие организованные кураторами выставки:

- Ларис Струнке «Пропасть» (11 апреля – 11 мая)
- Международная выставка керамики (2 – 26 июля)
- 5-й Международный фестиваль кукол (20 – 23 сентября)
- Выставка к 30-летию юбилею Латвийского Союза дизайнеров (9 – 13 октября)
- 5-я Международная ярмарка искусств «ART Riga Fair» (27 ноября – 2 декабря)

В новой, разработанной в 2018 году стратегии музей ставит себе целью способствовать качественному, а не количественному посещению музея. Поэтому в 2018 году отказались от традиционного участия в акции Ночь музеев, во время которой в предыдущие годы музей посещали в среднем около 6000 человек. Вместо этого музей организовал выездные мероприятия на станциях Виляны и Добеле, которые в целом посетили 669 человек. У них была возможность посмотреть кино, встретиться и познакомиться с дежурными по железнодорожной станции, обсудить специфику их работы, узнать историю конкретной железнодорожной линии и принять участие в творческих занятиях.

Всего за 2018 год музей посетили 36 022 человека. Было проведено 475 экскурсий, 191 педагогическое занятие и 19 мероприятий или занятий другого характера, в том числе прошли различные активные мероприятия.

Другие аспекты влияния

Оценка социального влияния поставщиков

LDz не проводит детального анализа влияния поставщиков и партнеров по сотрудничеству, однако разработанные предприятием Основные принципы деловой этики партнеров по сотрудничеству обязательны для каждого договорного партнера концерна LDz, который при подписании договора о сотрудничестве подтверждает, что полностью соответствует включенным в указанный документ принципам.

Политическая ответственность

LDz – государственное капитальное общество и работает, в первую очередь, в интересах народного хозяйства страны. На его деятельность влияют политические решения и плановые документы транспортно-логистической политики (например, Основные установки развития транспорта на 2014-2020 годы), а также регулирующие деятельность предприятия нормативные акты (закон «О железной дороге», а также подготовленный и утвержденный в 2018 году Кабинетом министров Индикативный план развития железнодорожной инфраструктуры на пять лет).

В то же время в ведение предприятия передано оперативное управление предприятием, а государство и Министерство сообщения в качестве акционера управляют на принятие решений. В 2016 году был создан совет LDz (подробнее см. стр.24), который осуществляет надзор за деятельностью предприятия, и акционер вмешивается в деятельность предприятия только в установленном законом порядке.

Что касается политических партий, то Политика дарений (пожертвований) LDz запрещает предприятию поддерживать политические партии, организации и их объединения.

Ответственность перед клиентом

В традиционном понимании клиентами LDz считаются четыре оператора грузовых перевозок, АО «Pasažieru vilciens» и Литовские железные дороги, обеспечивающие пассажирские перевозки на линии Вильнюс–Даугавпилс с заездом на территорию Латвии, а также отдельные портовые предприятия, использующие услуги LDz по обработке вагонов, или маневровой работе. Сотрудничество с этими клиентами регулируют упомянутые на стр.51 нормативные акты и принципы.

Однако ответственность LDz перед клиентом следует оценивать шире, привлекая и внимание общественности, как пользователей инфраструктуры. Особенно важно это на Рижском Центральном вокзале, которым изо дня в день пользуются не только железнодорожные пассажиры, но и ежедневно проходящий через него значительный поток пешеходов.

Согласно регламенту Европейского парламента и Совета Европы (ЕК) Nr. 1371/2007 (от 23 октября 2007 года) о правах и обязанностях железнодорожных пассажиров, LDz как заботится об общественном порядке и безопасности на станциях, так и предоставляет справочные услуги по пассажирским перевозкам. Также, согласно регламенту Европейской комиссии (ЕС) Nr. 1300/2014 (от 18 ноября 2014 года) о технических спецификациях интероперабельности в связи с доступностью железнодорожной системы ЕС для лиц с инвалидностью и лиц с ограниченными возможностями передвижения, LDz обеспечивает прием и обработку заявок на услуги мобильного подъемника для пассажиров с особыми потребностями.

В ходе реализации проектов модернизации существующей инфраструктуры LDz консультируется с Объединением инвалидов и их друзей «Apeiron», чтобы создавать соответ-

ствующую современным стандартам доступность среды (поддержка организации были очень важна в рамках завершеного в 2015 году проекта модернизации пассажирской инфраструктуры на юрмальской и елгавской линиях; рекомендации «Apeiron» будут приняты во внимание и при реализации будущего проекта модернизации). В свою очередь, доступность Рижского Центрального вокзала будет достигнута при перестройке станции в рамках проекта «Rail Baltica», и в данном контексте LDz сотрудничает с предприятием «Eiropas Dzelzceļa līnijas».

Косвенную связь с клиентами формирует выполняемая управляющим инфраструктурой работа по управлению движением поездов, планированию и согласованию маршрутов, что позволяет пассажирским перевозками проходить строго по графику.

Однако одним из наиболее существенных аспектов ответственности считается работа LDz по информированию общества о вопросах безопасности вблизи железной дороги и при ее пересечении пешком, на велосипеде или автомашине. Столкновения с поездом, хоть они и происходят значительно реже аварий на автодорогах, чаще всего имеют трагические и даже летальные последствия. К этому аспекту LDz привлекало внимание общества и в 2018 году, проводя информационные кампании, в которых особый упор делался на сравнение неравноценных сил человека и поезда. Подробнее о проведенных в 2018 году кампаниях безопасности см. на стр.42, однако в то же время предприятие совершенствует и свою инфраструктуру, чтобы повысить безопасность в тех местах, где существует наибольший риск для жизни людей (например, идет интенсивный перевозочный поток или имеется много параллельных путей, которые нужно пересекать).

Здоровье и безопасность клиентов

Чтобы повысить безопасность людей вблизи железной дороги, LDz в 2018 году начало работу над созданием новых переходов и «лабиринтов безопасности», оснащением переходов световой и звуковой сигнализацией, железнодорожных переездов – автоматическими шлагбаумами и системами видеонаблюдения, а также над приведением в порядок перронов, пешеходных переходов и пешеходных дорожек. Все начатые работы будут закончены в 2019 году.

В том числе в Саласпилсе и на участке Торнякалнс–Олайне оборудуются новые пешеходные переходы с предупредительными знаками, лабиринтами безопасности и ограничивающими конструкциями для безопасного движения пешеходов через пути. Перестраиваются и ремонтируются существующие пешеходные переходы в Риге (на Югле), Валмиере, Вентспилсе и Лиепаве. Кроме того, в 23 местах в различных регионах Латвии устанавливаются предупредительные знаки «Берегись поезда», в трех местах – предупредительные знаки для информирования людей о приближении к железнодорожным путям, два переезда оборудуются системами видеонаблюдения, а также на 18 станциях проводится ремонт пассажирских перронов.

В начале 2019 года было закончено оборудование пешеходных переходов световой и звуковой сигнализацией в Юрмале (в Майори на улице Смилшу и на улице Ригас); также автоматическими шлагбаумами и системами видеонаблюдения оборудованы переезды в Кегумсе и Юмправе.

В 2019 году планируется оснастить системами сигнализации еще два пешеходных перехода, а автоматическими шлагбаумами и системами видеонаблюдения – два переезда.

Чтобы повысить безопасность пешеходов и снизить риск потенциальных несчастных случаев на путях, ограничивая доступ пешеходов к путям в непредусмотренных и опасных для этого местах, планируется установить ограждения на территории станции Торнякалнс со стороны улицы О.Вацietиса, на участке Торнякалнс–Засулаукс возле моста на улице Алтонавас со стороны улицы Марупес, а также на остановочных пунктах Дубулты и Майори – возле Майорской средней школы и стадиона.

В свою очередь, для повышения уровня безопасности на станции Огре в 2020 году будет построен туннель под железной дорогой.

25

несчастных случаев

16

случаев с летальным исходом

5

попыток самоубийств

416-1

Пешеходный туннель соединит улицу Сколас и проспект Малкалнес, таким образом позволив жителям города безопасно пересекать железную дорогу.

В то же время, несмотря на предпринимаемые меры безопасности и регулярные кампании по информированию общества о безопасности вблизи железной дороги (подробнее см. на стр.42), каждый год на инфраструктуре LDz имеют место несчастные случаи с пострадавшими. По-прежнему несчастные случаи вызывают, в основном, невнимательность и спешка людей, забывающих убедиться в безопасности пересечения путей, не реагирующих на запрещающие сигналы, а также находящихся в состоянии опьянения. Нередко виноваты и мобильные устройства, использование которых во время перехода путей снижает внимание человека к происходящему вокруг и таким образом может вызвать трагические последствия.

В 2018 году в несчастных случаях на железной дороге пострадали 25 человек, в 16 случаях происшествия имели летальный исход. Однако это меньше, чем годом ранее, когда всего в несчастных случаях на железной дороге пострадали 32 человека, из которых 21 погиб.

В том числе в 2018 году имели место пять попыток самоубийства, в четырех из которых люди погибли, а один человек получил травмы, однако не потерял жизнь. Так как самоубийство является сознательным действием человека с намерением нанести себе телесные повреждения, то согласно директиве Европейской комиссии от 27 ноября 2009 года 2009/149/ЕК о директиве Европарламента и Совета Европы 2004/49/ЕК относительно общих индикаторов безопасности, эта группа пострадавших в дальнейшем не включается в анализ общей статистики несчастных случаев. Помимо этой группы пострадавших, в несчастных случаях 2018 года пострадали 20 человек, 12 из которых погибли. Четверо из них погибли на переходах, два пешехода и один автоводитель – на переезде, а еще три пешехода на переезде получили травмы. Переходя пути в необорудованных и непредусмотренных для этого местах, погибли пять человек, а еще четверо получили травмы.

Четыре несчастных случая имели место на переездах при столкновении поездов с автотранспортом. В трех из них не было пострадавших, а в одном автоводитель погиб.

Обобщенные технической инспекцией LDz данные не свидетельствуют о выраженной растущей тенденции несчастных случаев в темное время суток или года, однако тенденция наблюдается при распределении пострадавших по полу: в 74% несчастных случаев пострадали мужчины и практически половина из них скончались от полученных травм. Правда, удельный вес женщин, пострадавших в несчастных случаях, составил всего 26%, однако большая часть этих пострадавших погибли.

4

столкновения с автотранспортом на переездах

9

человек были сбиты при пересечении железнодорожных путей в неполюженных местах

65

раз применялось экстренное торможение для предотвращения несчастных случаев



PASAŽIERU VILCIENS



BEZJĒDZĪGĀKĀ CĪŅA VĒSTURĒ



Skolnieks kapucē

VS

Vilciens Rīga—Cēsis

ESI UZMANĪGS DZELZCEĻA SLIEŽU TUVUMĀ!

Критическая инфраструктура и безопасность

LDz – не только управляющий публичной железнодорожной инфраструктурой, но в его ведении находится и ряд объектов критической инфраструктуры, на которых требуется обеспечивать высший уровень безопасности. Согласно правилам Кабинета министров Nr. 496 от 1 июня 2010 года «О порядке учета критической инфраструктуры, в том числе европейской критической инфраструктуры, планировании и реализации мероприятий по ее безопасности», правилам Кабинета министров Nr. 923 от 18 декабря 2007 года «Об обязательно охраняемых объектах государственной железнодорожной инфраструктуры публичного пользования и порядке их охраны» и требованиям закона «О национальной безопасности», особый режим охраны на объектах критической инфраструктуры обеспечивает отдел внутренней безопасности дирекции LDz по безопасности.

Надзор за соответствием введенных мер безопасности требованиям по охране критической инфраструктуры осуществляет Служба государственной безопасности.

Отдел внутренней безопасности также организует и поддерживает на предприятии соответствующие требованиям меры по сохранению государственной тайны, определенные правилами Кабинета министров Nr. 21 от 6 января 2004 года «О сохранении государственной тайны, классифицированной информации НАТО, Европейского союза и зарубежных органов» и правилами Кабинета министров Nr. 417 от 10 июля 2018 года «О сертификатах промышленной безопасности». Согласно этим правилам, надзор за соответствием введенных на предприятии мер по охране государственной тайны осуществляют Служба государственной безопасности и Бюро по защите Сатверсме.

LDZ-3

Наряду с этими задачами отдел внутренней безопасности планирует, вводит и поддерживает меры безопасности на объектах железнодорожной инфраструктуры, в том числе физическую охрану и контрольно-пропускные пункты, системы технической охраны и пожарной тревоги/пожаротушения, системы видеонаблюдения и голосового оповещения, системы ограниченного доступа (турникеты, программируемые и кодовые замки, считыватели персональных биометрических данных), а также огораживание объектов и устройство соответствующего освещения территории.

В 2018 году в рамках проекта «Охрана и безопасность объектов LDz» в программы обновления охраны инфраструктуры были инвестированы 359 786 евро. На выполнение отдельных работ заключены 27 договоров с исполнителями. Системы безопасности были оборудованы заново или модернизированы на 36 управляемых LDz объектах. Наибольшие вложения выполнены в системы видеонаблюдения, охраны и пожарной безопасности. Модернизированы системы видеонаблюдения на шести железнодорожных мостах, а также в одном административном здании. В Центре данных Центра информационных технологий LDz установлены новые серверы записей видеонаблюдения.

Дочернее предприятие LDz «LDz Apsardze», за работой которого на инфраструктуре LDz надзирает отдел внутренней безопасности, в 2018 году за различные нарушения задержало и передало Государственной полиции для привлечения к ответственности 255 лиц (90% из них – за нахождение в общественном месте в состоянии алкогольного опьянения). За неразрешенное нахождение/проникновение на охраняемые территории задержаны/выдворены 74 посторонних лица.

Услуги для пассажиров с особыми потребностями

Железнодорожная инфраструктура публичного пользования, в основном, создавалась в Латвии в первой половине XX и даже в XIX столетии, когда не существовало понятий «доступность среды» или «универсальный дизайн», считающихся хорошей практикой в наши дни. В связи с этим многие элементы железнодорожной инфраструктуры все еще не считаются доступными для любого человека, независимо от его физических и других возможностей, однако постепенно, путем инвестиций в модернизацию пассажирской инфраструктуры, LDz учитывает и этот аспект. За предыдущий период планирования фондов ЕС при модернизации 16 объектов пассажирской инфраструктуры на юрмальской и елгавской линиях во внимание принимались рекомендации Объединения инвалидов и их друзей «Apeirons» по строительству рампы и пандусов, созданию тактильной маркировки на перронах, оборудованию пересечений пути и в других областях. Эти же рекомендации соблюдаются при создании безопасных пересечений железной дороги, оборудованных лабиринтами, и в других местах Латвии.

Отдельные рекомендации учитывались на Рижском Центральном вокзале, где при смене электронных табло цвет сообщений на них был приспособлен к возможностям слабовидящих людей; одна билетная касса внутренних пассажирских перевозок была оборудована индукционной петлей для удобства людей, пользующихся слуховыми аппаратами; а пассажирам в инвалидных колясках обеспечивается помощь для доступа на перроны и в поезда, в том числе услуги мобильных подъемников, заявку на которые следует подавать в справочную службу LDz за 48 часов до запланированной поездки. (Этот период времени соответствует указанному в нормативных актах ЕС и необходим для доставки подъемника в конкретное место, наличия соответственно обученного персонала, а также это время необходимо АО «Pasažieru vilciens», чтобы обеспечить назначение соответственно оборудованного состава в конкретный рейс.) Предполагается, что необходимость в этой услуге отпадет с перестройкой Рижского Центрального вокзала в рамках проекта «Rail Baltica», а также после приобретения компанией «Pasažieru vilciens» новых электропоездов.

Услуга мобильного подъемника обеспечивается не только в Риге, но и еще на восьми станциях за пределами столицы. В 2018 году справочная служба LDz в целом получила 354 заявки на услугу мобильного подъемника для пассажиров с особыми потребностями.

LDZ-4

Удовлетворенность клиентов

85%

удовлетворенность пунктуальностью и надежностью железнодорожных перевозок

74%

удовлетворенность внешним видом и техническим состоянием станций

72%

удовлетворенность состоянием перронов

86%

респондентов считают железную дорогу наиболее безопасным видом транспорта

Хотя LDz не обеспечивает внутренние пассажирские перевозки и прямая связь с клиентами означает связь с железнодорожными перевозчиками, вопросы которых решаются в рабочем порядке, косвенно об уровне удовлетворенности клиентов свидетельствуют внешние исследования, в том числе исследование «Eurobarometer» 2018 года об удовлетворенности пассажиров железнодорожными перевозками (доступность информации, соответствие инфраструктуры, точность перевозок и др.) и проведенное АО «Pasažieru vilciens» исследование общественного мнения, в которое были включены также аспекты, относящиеся к доступности и качеству инфраструктуры.

Исследование «Eurobarometer» свидетельствует, что в Латвии имеется высший в Европейском союзе уровень удовлетворенности пунктуальностью и надежностью железнодорожных перевозок (85%). Это связано с эффективной работой как оператора пассажирских перевозок, так и LDz, как управляющего инфраструктурой (в том числе с эффективным планированием движения, своевременным и оперативным устранением проблемных ситуаций и др.). Наименьшую оценку получила удовлетворенность общества доступностью пассажирской инфраструктуры (36%), однако это объясняется наличием уже упомянутой ранее исторической инфраструктуры, которая за последние десять лет постепенно модернизируется.

В свою очередь, проведенный по заказу АО «Pasažieru vilciens» исследовательским центром «SKDS» опрос свидетельствует, что 74% респондентов удовлетворены внешним видом и техническим состоянием станций, а 72% – удовлетворены состоянием перронов. При этом постепенно улучшается общественная оценка доступности благоустройств на станциях (43% опрошенных указывают, что удовлетворены их доступностью – по сравнению с 41% годом ранее) и доступности велостоянок (соответственно, 34% и 31%). К тому же в целом 86% респондентов считают железнодорожные перевозки наиболее безопасным видом сообщения с наиболее низкой вероятностью дорожных происшествий.

В качестве существенного улучшения, затрагивающего также деятельность LDz, респонденты подчеркивают необходимость развития маршрутов экспресс-поездов с меньшим количеством остановок (48%).

LDZ-5

Развитие услуг

В конце 2018 года с целью совершенствования качества предоставляемых концерном услуг, их развития и управления, а также для исследования рынка и распространения услуг LDz в направлении различных рынков был создан новый отдел услуг и отношений с клиентами. В него был включен отдел отношений с клиентами, обеспечивающий работу справочной службы LDz. В настоящее время LDz оказывает более 50 услуг, связанных с услугами железнодорожной инфраструктуры (продажа мощностей перевозчикам, содержание объектов, обработка и техническое обслуживание вагонов, специфические ремонтные работы и др.), услуги принципала, продажи электроэнергии, аренды подвижного состава, недвижимости и разного рода инвентаря, проверки специфической измерительной аппаратуры и другие услуги.

В 2019 году отдел услуг и отношений с клиентами проведет оценку практики прежнего порядка предоставления услуг, контроля за их качеством и отношениями с клиентами, чтобы структурировать общую совокупность услуг LDz для эффективизации работы предприятия и обеспечения соответствующего качества обслуживания клиентов.

Уже в 2018 году была начата работа по оценке совокупности оказываемых услуг инфраструктуры и упорядочению услуг продажи электроэнергии как физическим, так и юридическим лицам. Также непрерывно вводятся усовершенствования в оказание услуг принципала, обеспечивающие эффективное сотрудничество с таможенной. LDz является обладателем статуса Признанного коммерсанта (АЕО), который означает выполнение требований надежности и безопасности при организации цепи поставок и проведении таможенных процедур. В целях совершенствования сотрудничества с таможенными учреждениями в 2018 году был заключен новый договор о сотрудничестве, в рамках которого определены действия участвующих сторон при пересечении границы, проверке грузов в контейнерных поездах и упрощенном заполнении таможенной декларации.

Также в 2018 году LDz провело анализ развития внутренних железнодорожных услуг, который способствовал бы более эффективному использованию и загрузке публичной железнодорожной инфраструктуры. Развитие таких услуг также является задачей вновь созданного отдела.

Наряду с услугами, оказываемыми внешним клиентам, развиваются и внутренние услуги LDz, в том числе услуги информационных технологий для работающих в концерне. Согласно политике качества и системе управления качеством Центра информационных технологий

LDz (ИТС), разработанной на основании международного стандарта ISO 9001 «Системы управления качеством. Требования», как в рамках концерна LDz, так и внешним клиентам (например, перевозчикам) предоставляется 92 услуги информационных технологий. На все услуги, за исключением управления лицензиями, заключены договоры об уровне предоставления услуг с определением показателей качества. По 35 из 49 услуг, в которых измеряется уровень доступности системы, в 2018 году была обеспечена 100%-ная доступность; в остальных случаях доступность обеспечивалась на уровне выше 99,53%.

ИТС проводит регулярные опросы удовлетворенности внутренних и внешних клиентов, и в 2018 году 93,79% респондентов отметили, что полностью удовлетворены оказанием услуг или сроком решения проблем; 95,24% были полностью удовлетворены качеством полученной услуги или решения, а 97,85% – отношением работника ИТС (приветливостью, отзывчивостью).

В 2018 году в ИТС было начато, а в 2019 году продолжено внедрение методологии LEAN, ориентированной на оптимизацию процессов, возможное уменьшение ресурсов, исключение ненужной деятельности и потерь.

На 2019 год в соответствии с требованиями стандарта ISO 9001:2015 «Системы управления качеством» запланирована ресертификация системы управления качеством ИТС. Планируется также продолжать работу по подготовке нормативных документов жизненного цикла услуг ИТ и упорядочению границ ответственности в соответствии с хорошей практикой ИТ-управления «ITIL».

Кроме того, на LDz обеспечиваются новые процессы дигитализации, помогающие эффективнее и быстрее оказывать клиентам услуги инфраструктуры, планирования и организации перевозок. В 2018 году шла работа по внедрению надежного решения электронной подписи для обеспечения безбумажной технологии международных перевозок на соседние железные дороги и транзитом. В настоящее время такая возможность обеспечена на Российские, Белорусскую, Литовские и Эстонскую железные дороги, а также для транзитных перевозок на Российские железные дороги через Белоруссию и в обратном направлении. При этом в сотрудничестве с Таможенным управлением Службы государственных доходов внедрено информационное решение для контроля экспорта, снижающее риски при вывозе товаров.

Для повышения эффективности деятельности предприятия разработано и внедрено решение по Business intelligence (BI, структурирование деловой информации), позволяющее обеспечивать оперативный отчет по основным показателям текущей деятельности железной дороги, а также создан Портал руководящей отчетности, отражающий «на одном экране» все существенные основные показатели железнодорожных будней.

Для обобщения геопространственной информации по железнодорожной инфраструктуре предприятия внедрено решение, обеспечивающее централизованное хранение и использование геопространственной информации (топография инфраструктуры в масштабе М1:500, ортофотографирование в масштабе М1:200, публичная железнодорожная сеть, инфраструктуры электроподключений, слои данных RINF и INSPIRE и др.).

Учитывая ориентацию предприятия на работу по все более высоким степеням технологического развития, широкое внедрение ИТ-решений для совершенствования различных повседневных производственных процессов продолжится и в 2019 году.

Безопасность всех разработанных и внедренных на LDz решений по информационным технологиям контролирует и обеспечивает отдел безопасности информационных технологий дирекции LDz по безопасности. Он осуществляет надзор за планированием и реализацией требований ИТ-безопасности в концерне в соответствии с законом «О безопасности информационных технологий», законом «О железной дороге», правилами Кабинета министров Nr.100 «О порядке планирования и внедрения мер безопасности критической инфраструктуры информационных технологий» и Nr. 442 «О порядке, в котором обеспечивается соответствие систем информационных и коммуникационных технологий минимальным требованиям безопасности», а также в соответствии с другими внешними правовыми актами, обязательными для обществ концерна в сфере ИТ-безопасности.

В том числе отдел ИТ-безопасности проводит анализ рисков информационных систем LDz и аудиты безопасности, осуществляет надзор и консультирует разработку планов по обновлению информационных систем и связанного с ними тестирования (в 2018 году были разработаны планы обновления работы 60 систем), обеспечивает функционирование ИТ-инфраструктуры и ИТ-систем различного уровня безопасности, а также организует тесты по их взлому с целью своевременного и превентивного выявления возможных недостатков и их устранения.

В целом за 2018 год в решения ИТ-безопасности было инвестировано 604 485 евро. Была также завершена работа над подготовкой новой версии политики ИТ-безопасности, однако работа по ее совершенствованию продолжится после принятия запланированных изменений в правилах Кабинета министров Nr. 442.

Учитывая деятельность LDz в международной среде, отдел ИТ-безопасности также активно участвует в рабочей группе COLPOFER по кибербезопасности.

Защита данных

В 2018 году не только в Латвии, но и в других странах Европейского союза предприятия работали над своевременным внедрением требований Всеобщей регулы по защите данных (GDPR).

LDz в рамках своей хозяйственной деятельности также ведет обработку личных данных – как в рамках LDz, так и в сотрудничестве с дочерними предприятиями концерна, а также в сотрудничестве с третьими лицами.

Учитывая большое количество работников на предприятии, а также объем и сложность систем информационных технологий, обслуживающих железнодорожную инфраструктуру, на предприятии назначен специалист по защите личных данных, который организует и осуществляет надзор за обработкой находящихся в распоряжении предприятия личных данных, упорядочивает регистрацию обработки личных данных, проводит консультации и обучение работников.

В целях упорядочения надзора за обработкой личных данных и внутреннего нормативного регулирования их защиты в обществах концерна LDz, а также для определения обязательных технических и организационных требований защиты при обработке личных данных, для обеспечения безопасности информационных ресурсов и систем и их соответствия требованиям GDPR приняты внутренние нормативные акты, регламентирующие защиту персональных данных в концерне в целом, определяющие цели и сферы обработки личных данных, основные принципы, а также права, обязанности и ответственность работников, организацию обработки данных, права и обязанности специалистов по данным.

Кроме того, были внесены изменения и дополнения во внутренние правовые нормы, касающиеся обработки личных данных, особенно относительно сроков хранения данных и порядка прав доступа. Проводилось обучение работников по обработке и защите личных данных.

В конце 2018 года в концерне LDz была создана постоянная рабочая группа по защите данных физических лиц, в которой представлены все специалисты концерна по защите данных. Таким образом, эффективнее поддерживается актуальная и регулярно совершенствуемая база внутренних нормативных документов по защите персональных данных и эффективнее достигается единый порядок защиты обработки личных данных на всех предприятиях концерна. При этом определяется модель сотрудничества предприятий концерна в сфере обработки личных данных с ускорением обмена информацией и предотвращением несоответствий.

Доступность информации

К обществу и клиентам с информацией о существенных событиях, результатах и направлениях работы предприятие обращается с помощью средств массовой информации, а также предоставляя многостороннюю информацию на сайте www.ldz.lv. Информация также предоставляется на отдельных сайтах, посвященных безопасности вблизи железной дороги (www.dzirdiredzidzivo.lv) и конкретным проектам, реализуемым предприятием. Ежегодный отчет устойчивого развития и годовой отчет предприятие публикует на отдельном сайте <http://parskati.ldz.lv>. Согласно статье 58 закона «Об управлении долями капитала публичного лица и капитальными обществами» и разработанным на ее основе **Межведомственным координационным центром Установкам публикации информации для государственных капитальных обществ и держателей долей капитала**, LDz публикует неаудированные промежуточные (квартальные) отчеты и годовой отчет, информацию о членах совета и правления предприятия, его организационной структуре, выполненных дарениях (пожертвованиях), проведенных закупках, деятельности по охране окружающей среды, антикоррупционных мероприятиях, управлении человеческими ресурсами и по другим областям.

На сайте предприятия публикуется также обязательная информация, определяемая законом «О железной дороге», – **сетевой отчет и документы, изданные LDz относительно использования железнодорожной инфраструктуры**, а также более обширная информация о деятельности и услугах управляющего инфраструктурой.

Предприятие также обращается к обществу и налаживает двухстороннюю коммуникацию с представителями общественности, используя инструменты коммуникации в социальных сетях Facebook, Twitter, LinkedIn и Instagram.



ОТЧЕТ ЗА 2018 ГОД

08 ГОДОВОЙ ОТЧЕТ ГАО «LATVIJAS DZELZCEĻŠ» ЗА 2018 ГОД

08.1 СООБЩЕНИЕ РУКОВОДСТВА

08.2 УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРАВЛЕНИЯ

08.3 ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ

09 СОКРАЩЕННЫЙ КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ

СООБЩЕНИЕ РУКОВОДСТВА

08.1

О хозяйственной деятельности государственного акционерного общества «Latvijas dzelzceļš» в 2018 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 Латвии, которое своей хозяйственной деятельностью вносит значительный вклад в народное хозяйство страны, обеспечивая использование железнодорожной инфраструктуры для грузовых и пассажирских перевозок.

Основной вид хозяйственной деятельности Латвийской железной дороги представляет собой управление железнодорожной инфраструктурой публичного пользования. Общество управляет, содержит и развивает публичную железнодорожную инфраструктуру в Латвии. В собственности Латвийской железной дороги, как управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования, в настоящее время находится сеть рельсовых путей развернутой протяженностью 3 161,78 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 семи зависимых обществ (в шести обществах управляющее предприятие имеет прямое решающее влияние, в одном – косвенное решающее влияние), которые совместно обеспечивают клиентов многосторонними услугами железнодорожной отрасли.

Латвийская железная дорога оказывает услуги использования железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, обработки грузовых вагонов, технического обслуживания и осмотра вагонов, услуги распределения и продажи электроэнергии, услуги аренды, информационных технологий, электронной связи, а также услуги принципала. ООО «LDZ CARGO» занимается местными и международными железнодорожными грузовыми перевозками, обеспечивает услуги тяги, предоставляет услуги использования грузовых вагонов, а также организует международные пассажирские перевозки.

ООО «LDZ infrastruktūra» оказывает услуги ремонта и аренды путевой техники, а также рельсосварочные услуги. ООО «LDZ ritošā sastāva serviss» занимается ремонтом локомотивов и вагонов, экипировкой и модернизацией локомотивов. ООО «LDZ apsardze» оказывает услуги физической и технической охраны обществам Концерна и другим предприятиям, а также частным лицам. ООО «LDZ Loģistika» предоставляет услуги экспедирования грузов и логистики, а также занимается привлечением новых грузовых потоков и организует грузовые перевозки между странами Европы и Азии. 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. Дочернее предприятие ООО «LDZ ritošā sastāva serviss» – ООО «Rīgas Vagonbūves uzņēmums "Baltija"» было учреждено с целью развития в Латвии вагоностроения.

Главная задача Общества заключается в обеспечении управления государственной железнодорожной инфраструктурой публичного пользования и предоставлении безопасных, высококачественных и эффективных услуг железной дороги и логистики в интересах Концерна, Латвийского государства и народного хозяйства страны.

По части управления Концерном основная задача Латвийской железной дороги состоит в обеспечении развития направлений бизнеса Концерна и его конкурентоспособности благодаря достижению лучших результатов, нежели они были бы возможны при работе каждого направления бизнеса по отдельности.

Чтобы совершенствовать практику хорошего корпоративного управления и развивать понимание социальной ответственности как в Обществе, так и во всем Концерне, а также укреплять жизнеспособное и в то же время инновационное мышление в богатой традициями железнодорожной отрасли, с 2016 года Латвийская железная дорога готовит Отчет устойчивого развития по международно признанным установкам Global Reporting Initiative (GRI) G4 (сейчас – по стандарту GRI). Также Латвийская железная дорога, оценивая достижения Общества в сфере устойчивого развития, каждый год участвует в Индексе устойчивости, где в 2018 году получила высшую награду – Платиновую категорию. В Индексе принимают участие и некоторые зависимые общества, в том числе ООО «LDZ CARGO» в 2018 году получило Золотую категорию, а ООО «LDZ ritošā sastāva serviss» – Серебряную категорию.

С 2012 года Общество входит в Программу углубленного сотрудничества Министерства финансов, целью которой является

ся поощрение более тесного и эффективного сотрудничества налогоплательщиков и налоговой администрации, снижение административной нагрузки. Латвийская железная дорога как участник золотого уровня Программы углубленного сотрудничества получает предусмотренные правовыми актами льготы и преимущества. В Обществе разработано и внедрено «Управление налоговыми рисками», основанное на международно признанной практике и стандартам по управлению рисками.

В 2018 году средняя численность работников составляла 6 439 человек – по сравнению с 2017 годом, она уменьшилась на 55 человек.

2. Результаты хозяйственной деятельности

В 2018 году инфраструктура Латвийской железной дороги публичного пользования использовалась для перевозки 49 269 тыс. тонн грузов с выполнением 9 989 тыс. поездо-км и перевозки 18 242 тысяч пассажиров с выполнением 6 116 тыс. поездо-км (в том числе ООО «Gulbenes-Alūksnes bānītis» – 49 тыс. поездо-км, АО «Lietuvos geležinkeliai» – 10 тыс. поездо-км). По сравнению с предыдущим годом, объем грузоперевозок в тоннах увеличился на 12,5%, количество перевезенных пассажиров выросло на 4,3%. На доходы Латвийской железной дороги существенно повлияла и выполненная тонно-километровая работа – 17 508 млн.т-км нетто. По сравнению с предыдущим годом, ее объем увеличился на 16,6%.

Нетто-оборот в отчетном году составил 209 431 тыс. евро, что на 29 269 тыс. евро больше, чем в 2017 году. Увеличение нетто-оборота наблюдалось для доходов, связанных с продажей мощностей инфраструктуры и дополнительными услугами управляющего инфраструктурой. Главным источником доходов Латвийской железной дороги, как управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования, является вносимая перевозчиками плата за использование железнодорожной инфраструктуры публичного пользования (69,5% от нетто-оборота за 2018 год).

Прибыль после уплаты налогов в 2018 году составила 4 178 тыс. евро, она снизилась на 19 007 тыс. евро, по сравнению с 2017 годом. Однако следует учитывать, что в 2017 году в прибыль вошел также прекращенный учет отложенных налоговых обязательств, которые в 2017 году увеличили прибыль на 22 416 тыс. евро.

Оценивая финансовые показатели, нужно принимать во внимание, 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, относящим-

ся к полученной финансовой поддержке и отражаемым в статье «Прочие доходы хозяйственной деятельности» расчета прибыли или убытков. Износ же объектов (в 2018 году – 19 867 тыс.евро) включают в статью «Расходы на производство проданной продукции». Общество осмотрительно управляет рисками ликвидности, следя за доступностью соответствующих кредитных ресурсов для выполнения обязательств в установленные сроки. В 2017 году краткосрочные обязательства Общества превышали его оборотные средства на 40 359 тыс.евро. В краткосрочные обязательства включены доходы будущих периодов в размере 19 394 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 0,7. В свою очередь, с учетом и краткосрочных обязательств, не связанных с денежным потоком, показатель ликвидности равен 0,8. Показатель ликвидности также снижается из-за включения в краткосрочные обязательства накоплений и накопленных обязательств по отпускам.

Учитывая упомянутые выше обстоятельства, считаем, что Общество финансово стабильно и способно покрывать свои текущие платежи.

Объем собственного капитала Латвийской железной дороги на 31 декабря 2018 года составлял 318 807 тыс.евро. По сравнению с концом предыдущего года, он увеличился на 3 563 тыс. евро. Отношение собственного капитала Общества к общим активам составляет 36,3%.

Общий объем выполненных Обществом капиталовложений в 2018 году достиг 25 153 тыс.евро. К наиболее значимым проектам относятся:

- инвестиции в обновление в размере 21 186 тыс.евро, в том числе:
 - с целью повышения безопасности движения поездов 16 925 тыс.евро вложены в обновление инфраструктуры (в том числе в такие проекты, как обновление пути – капитальный ремонт типа «А» и «Б», замена стрелочных переводов, замена длинномерных рельсов на новые, обновление энергетики, обновление устройств автоматики (СЦБ) и др.), а также в ремонт пути и приобретение необходимого для его содержания технологического оборудования;
 - на 3 180 тыс.евро приобретено оборудование для выполнения ремонтных работ, развития информационных систем и средств связи, а также нематериальные активы для проектов;
 - 1 081 тыс.евро в отчетный период вложены в проекты вне-

дрения новых продуктов: электронизацию и оптимизацию информационного оборота по грузовым перевозкам, приобретение модулей решений по безопасности, совершенствование контроля и централизации управления движением поездов, систему управления документацией и др.;

- в развитие инфраструктуры (строительство оптических сетей, замена информационных систем, развитие технологических и локальных сетей и др.) инвестированы 3 967 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/ЕС) 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. Регла об исполнении Директивы (ЕС) 2015/909 определяет порядок расчета непосредственных затрат при оказании услуг железнодорожного сообщения, меняющий методологию расчета цен на услуги продажи железнодорожных мощностей. Исполнитель существенных функций управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования 30 июня 2017 года утвердил правила «Схема расчета платы» и «Схема инкассирования платы», которые среди прочего устанавливают новые требования к определению платы за пользование железнодорожной инфраструктурой при перевозках – их применение планируется начинать с 1 июля 2019 года.

Распоряжением Кабинета министров Nr.588 от 6 ноября 2018 года был утвержден «Индикативный план развития железнодорожной инфраструктуры на 2018–2022 годы», а 9 ноября 2018 года между Министерством сообщения и Латвийской железной дорогой, как управляющим инфраструктурой был заключен Многолетний договор о планировании содержания и развития находящейся в управлении Общества железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, а также об обеспечении финансового равновесия в период с 9 ноября 2018 года по 31 декабря 2022 года. В соблюдение части 3 статьи 9 закона «О железной дороге», предусматривающей, что управляющий инфраструктурой обеспечивает последовательность положений Многолетнего договора и плана хозяйственной деятельности, Латвийская железная дорога разработала План хозяйственной деятельности на период до 2022 года, утвержденный правлением Латвийской железной дороги 7 марта 2019 года.

Латвийская железная дорога и транспортно-логистическая отрасли страны непосредственно конкурируют с ближайшими соседними странами – Литвой и Эстонией – за привлечение перевозок к Латвийскому транзитному коридору. Эффективность услуг инфраструктуры станет одним из решающих факторов в конкурентной борьбе за грузовые перевозки по железной доро-

ге. В период деятельности упомянутых документов для Латвийской железной дороги приоритетными будут проекты, непосредственно повышающие эффективность и надежность услуг, повышающие конкурентоспособность транспортно-логистической отрасли Латвии и способствующие приросту объемов грузовых перевозок.

Несмотря на процессы геополитических событий и представляя тенденции дальнейшего развития рынка, Латвийская железная дорога сохраняет неизменным стратегическое направление – развивает группу современных, эффективных и дружелюбных окружающей среде предприятий инфраструктуры и логистики, обеспечивая управление железнодорожной инфраструктурой и услуги логистики в интересах всего общества и народного хозяйства Латвии. В то же время Латвийская железная дорога усматривает более обширные возможности для развития новых технологий, в том числе видеорешений информационных технологий, позволяющих успешно реализовать упомянутую выше стратегическую цель и повышать конкурентоспособность Концерна.

В целях увеличения эффективности, поощрения использования экологичных технологий и повышения международной конкурентоспособности Латвийского железнодорожного транзитного коридора Общество предусматривает проведение постепенной электрификации главной железнодорожной сети (магистральных путей) переменным током 25 кВ. В настоящее время в Латвии электрифицированы только 14% железнодорожной сети – в противоположность странам Европы, где этот показатель в среднем равен 55%. Использование электротяги при перевозках является более экологичным и экономически выгодным решением, чем применение дизельной тяги, поэтому, занимаясь электрификацией, Латвийская железная дорога создаст долгосрочную основу конкурентоспособности транспортно-логистической отрасли Латвии по сравнению с ближайшими соседними странами.

В рамках мероприятия 6.2.1.1 «Электрификация Латвийской железной дорожной сети» специфический целевой поддержки 6.2.1 приоритетного направления «Жизнеспособная транспортная система» программы действий «Расцвет и занятость» фондов Европейского союза и Фонда выравнивания на период планирования 2014-2020 годов до конца 2023 года намечено реализовать крупный проект (доступное для него финансирование Фонда выравнивания составляет 346 639 тыс. евро) с электрификацией железнодорожных участков Даугавпилс-Крустпилс, Резекне-Крустпилс и Крустпилс-Рига. Общая стоимость проекта составляет порядка 441 млн. евро, в его рамках предполагается электрифицировать железнодорожные линии протяженностью 314 км.

В 2018 году была завершена работа по подготовке документации для заявки на проект. В марте 2018 года было получено положительное заключение Центрального агентства по финансам и договорам, а 28 декабря 2018 года – положительное заключение от независимых экспертов ЕС по технической помощи JASPERS Independent Quality Review. В дальнейшем проектная документация будет представлена в Европейскую комиссию для оценки и принятия окончательного решения об утверждении проекта. После получения положительного решения ЕК с Центральным агентством по финансам и договорам будет подписан договор на реализацию проекта. В то же время в августе 2018 года была начата закупочная процедура по реализации проекта, что позволяет при получении положительного решения Европейской комиссии и подписании договора незамедлительно приступить к реализации проекта.

В рамках мероприятия 6.2.1.2 «Модернизация и строительство железнодорожной инфраструктуры» специфический целевой поддержки 6.2.1 «Обеспечение конкурентоспособной и дружелюбной окружающей среде железнодорожной сети TEN-T с повышением ее безопасности, качества и емкости» приоритетного направления «Жизнеспособная транспортная система» программы действий «Расцвет и занятость» фондов Европейского союза и Фонда выравнивания на период планирования 2014-2020 годов планируется реализовать ряд существенных проектов. Объемы инвестиций определены в Индикативном плане развития железнодорожной инфраструктуры на 2018-2022 годы и Среднесрочной стратегии деятельности Латвийской железной дороги на 2017-2022 годы.

Общество продолжит повышать производительность труда персонала железной дороги и его

ответственность за достижение успехов, проводить необходимое обучение, а также обеспечивать реализацию политики защиты окружающей среды и безопасность движения. Существенная роль отводится реализации Программы Концерна по окружающей среде и энергоуправлению, обеспечивающей как внедрение мер по энергоэффективности, так и просвещение персонала.

В 2019 году начнется работа по подготовке долгосрочной стратегии развития Концерна, а также будут предприняты дальнейшие шаги по внедрению утвержденной в 2018 году Обществами Концерна новой визуальной идентичности в Латвии и в форматах международного сотрудничества, где Латвийская железная дорога представляет интересы Латвийской отрасли транспорта и логистики.

Значительный риск, способный повлиять на результаты деятельности Латвийской железной дороги и всего Концерна в

целом, кроется в дальнейших взаимных санкциях ЕС и России, а также в развитии российских портов, в результате чего грузы могут быть перенаправлены туда из латвийских портов, что снизит и поток перевозок по железной дороге.

Чтобы снизить риски, связанные с зависимостью от транзитных грузовых перевозок в направлении Восток–Запад, Латвийская железная дорога планирует укреплять сотрудничество с партнерами из соседних стран, в том числе как с Россией, так и с Белоруссией. Созданное в 2017 году в Белоруссии представительство Общества уже позволило увеличить объемы грузов происхождения из этой страны в сети Латвийской железной дороги, а также развивать альтернативные направления деятельности, в том числе комбинированные перевозки и контейнерные поезда в рамках Евразийских маршрутов грузовых перевозок. Общество видит потенциал в развитии предложения новых перевозок для удобства грузовладельцев, поэтому в сотрудничестве с Белорусской железной дорогой был создан и в 2018 году успешно действовал грузовой экспресс-поезд Минск–Рига, который благодаря эффективному сотрудничеству железных дорог, а также сотрудничеству с таможенными и пограничными органами доставляет грузы из одной столицы в другую меньше, чем за сутки.

В целях развития новых услуг в ноябре–декабре 2018 года по инфраструктуре Латвийской железной дороги было перевезено и несколько грузовых составов рекордного веса и длины (свыше 7000 тонн, тогда как в среднем грузовой поезд весит около 3000 тонн, а перевозимый до сих пор максимальный вес составлял порядка 6000 тонн). Специалистам Концерна в сотрудничестве с другими институциями удалось успешно обеспечить эту услугу, заложив основу для развития подобных перевозок в будущем.

Общество также усматривает потенциал в развитии местных грузовых перевозок, однако для этого необходимо как сотрудничество в рамках отрасли, так и механизмы, стимулирующие грузовладельцев выбирать возможности не автомобильных, а железнодорожных перевозок.

Сознавая, что содержанием железнодорожной инфраструктуры нужно заниматься независимо от объема перевозок, тогда как доходы Общества, из которых обеспечивается покрытие расходов на содержание инфраструктуры, в свою очередь, непосредственно зависят от объема перевозок и его колебаний, Латвийская железная дорога продолжает участвовать в законодательных инициативах транспортной отрасли, выдвигая в качестве приоритета создание долгосрочной модели финансирования железнодорожной инфраструктуры. В 2018 году, благодаря утверждению Индикативного плана развития железнодорожной инфраструктуры и заключению Многолетнего договора с Министерством сообщения, уже были сделаны

шаги, обеспечивающие продвижение к созданию данной модели.

Основные риски, с которыми Латвийская железная дорога может столкнуться на очередном этапе своей деятельности, заключаются в снижении интенсивности использования железнодорожной инфраструктуры и колебаниях цен на нефть, металл и электроэнергию. Результаты 2018 года свидетельствуют, что Латвийская железная дорога превысила спрогнозированный среднесрочной стратегией на 2017–2022 годы объем перевозок и связанные с ним финансовые показатели (прогнозировались 47 миллионов тонн грузов, фактически же были перевезены 49,3 миллиона тонн; прогнозируемая прибыль – порядка 3,3 миллиона евро, фактическая – 4,2 миллиона евро).

4. Исследовательские работы и меры по развитию

Латвийская железная дорога продолжает формировать и поддерживать образ и значение Латвийской железной дороги, занимая активную позицию по актуальным вопросам развития транспортной системы и народного хозяйства.

В 2018 году Латвийская железная дорога приступила к работе над проектом Плана действий по снижению шумов на железнодорожных линиях с интенсивностью движения свыше 30 000 поездов в год. Планом определены зоны акустического дискомфорта и первоочередные меры против шума. Общественное обсуждение проекта Плана действий проходило с 21 декабря 2018 года по 21 января 2019 года.

Специалисты Латвийской железной дороги по управлению окружающей средой продолжали принимать участие в рабочих группах Министерства охраны среды и регионального развития и Рижской думы, занимающихся поисками решений по снижению создаваемых транспортом шумов и улучшению ситуации с акустическими шумами в городской среде и за пределами городов.

Осенью 2018 года состоялись обследование сети централизованного мониторинга грунтовых вод и взятие образцов со станций в Елгаве, Даугавпилсе, Резекне, Крустпилсе, Вентспилсе и Риге. Обобщенные результаты указывают на улучшение состояния грунтовых вод, так что неотложных мер в этой связи не требуется. В 2019 году сеть колодцев для мониторинга грунтовых вод планируется оборудовать также на территориях станций Торнякалнс, Гулбене и Плявиняс.

В связи с внедрением решений, основанных на исследовании и развитии (R&D), Латвийская железная дорога в конце 2018 года приняла участие в международной инновационной платформе Латвийского университета «Demola», представляющей

студенческие проекты исследования и инноваций в промышленности. Для нужд Латвийской железной дороги студенты искали решения по замене химического вещества глифосата на другие, более экологичные, однако столь же эффективные методы борьбы с сорняками в железнодорожной полосе отвода. Борьба с сорняками является существенным фактором безопасности железнодорожного сообщения, однако пока эффективные методы, заменяющие глифосат, не найдены. К тому же данная проблема актуальна не только в Латвии, но и по всей Европе, где в ближайшие годы планируется запретить использование глифосата, а железнодорожные предприятия всех стран в сотрудничестве с вузами и исследовательскими институтами ищут решения по его замене, не снижающие уровень безопасности движения и не повышающие существенным образом затраты на уничтожение сорняков. В рамках группы была высказана идея об использовании электродов для борьбы с сорняками – эту идею оценят специалисты Общества по окружающей среде и техническим областям.

В 2018 году продолжалась работа экспертов Латвийской железной дороги по реализации пилотного инновационного проекта, выбранного в рамках организованного латвийским кластером информационных технологий X-индустриального хакатона. В рамках этого проекта разрабатывается возможное решение по использованию технологий безопасности, чтобы сделать железнодорожные переезды более надежными для пользователей и управляющего инфраструктурой в случае появления внезапных и непредвиденных препятствий на переездах и/или в критической близости от них. Пилотный проект реализуется в сотрудничестве с ООО «Datakom».

Сознавая вызовы ближайших лет в области привлечения квалифицированной рабочей силы, Латвийская железная дорога не только развивает предлагаемые Учебным центром Общества возможности многоступенчатого образования, но и в сотрудничестве с Рижским Техническим университетом внедрила за последние годы несколько новых специализаций в учебные программы железнодорожных электросистем и железнодорожной телекоммуникации. Освоение этих программ позволит не только развивать техническую емкость Общества и Концерна, но и обеспечит для них специалистов, необходимых в будущем для обслуживания электрифицированной железнодорожной инфраструктуры.

5. Филиалы и представительства за рубежом

В 2012 году было создано представительство Общества в столице России, в Москве. Представительство способствует продажам и занимается маркетинговой активностью.

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

Зарубежных филиалов у Общества нет.

6. События после даты составления отчета за 2018 год

С момента окончания отчетного периода не произошло серьезных событий, способных существенно повлиять на оценку отчета Латвийской железной дороги за 2018 год.

7. Предложения об использовании прибыли Общества

Исходя из части первой и второй статьи 28 закона «Об управлении долями капитала публичной персоны и капитальными обществами», прогнозируемую часть прибыли, выплачиваемой на дивиденды, и часть прибыли, выплачиваемой на дивиденды, определяют на основании среднесрочной стратегии деятельности капитального общества, с учетом установленных в ней целей капитального общества и их воплощения в жизнь. Правление капитального общества, основываясь на среднесрочной стратегии деятельности, готовит предложение о прогнозируемой части прибыли, выплачиваемой на дивиденды, и подает это предложение держателю долей капитала.

В разделе 17 Среднесрочной стратегии деятельности ГАО «Latvijas dzelzceļš» на 2017–2022 годы, утвержденной решением совета Латвийской железной дороги Nr. PA 1.2./11-1 от 8 ноября 2018 года, указано, что на срок действия стратегии важно определить отличный от выплачиваемого государству на дивиденды из чистой прибыли предприятия размер части прибыли, оставив прибыль в распоряжении Общества и направив ее на развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, в том числе на формирование резерва, который может быть использован для сохранения жизнеспособной деятельности Общества и реализации запланированных проектов железнодорожной инфраструктуры публичного пользования.

В представленном письмом Межведомственного координационного центра Nr.1.2-5.1/159-IP от 30 ноября 2017 года отзыве о среднесрочной стратегии деятельности ГАО «Latvijas dzelzceļš» на 2017–2022 годы выражается поддержка установлению отличной от обычной части прибыли, выплачиваемой на дивиденды.

Распоряжением Кабинета министров Nr.588 от 6 ноября 2018 года был утвержден «Индикативный план развития железнодорожной инфраструктуры на 2018–2022 годы» (далее – также План), а 9 ноября 2018 года между Министерством сообщения и Латвийской железной дорогой, как управляющим инфраструктурой был заключен Многолетний договор на планирование и финансирование содержания и развития находящейся в управлении Латвийской железной дороги железнодорожной инфраструктуры публичного пользования на период с 9 ноября 2018 года по 31 декабря 2022 года.

Определенный Планом механизм обеспечения финансового равновесия управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования может функционировать и инвестиционные проекты могут быть реализованы, если концептуально принятое Кабинетом министров решение о выплачиваемой Латвийской железной дорогой государству части прибыли в размере 0% от чистой прибыли предприятия на 2018-2021 годы (распоряжение Кабинета министров Nr.212 от 15 мая 2018 года «Об отличной части прибыли, выплачиваемой на дивиденды государственным акционерным обществом «Latvijas dzelzceļš» за 2018-2021-й отчетные годы») будет включено в ежегодный законопроект о государственном бюджете и законопроект в рамках среднесрочного бюджета на соответствующие периоды.

Внесенные 7 февраля 2019 года в закон «О бюджете и управлении финансами» изменения, определенные пунктом 82 Переходных правил, устанавливают, что в 2019 году в рамках среднесрочного бюджета проект закона готовится только на 2020-й, 2021-й и 2022-й годы, и Кабинет министров представляет его Сэйдму одновременно с законопроект о государственном бюджете на 2020 год. Таким образом, решение об отличной части прибыли, выплачиваемой на дивиденды государственным акционерным обществом «Latvijas dzelzceļš» в 2018 году, принято при решении о бюджете 2019 года.

Рига, 21 марта 2019 года

Председатель правления	Э.Берзиньш
Член правления	А.Стракшас
Член правления	Э.Шмукстс
Член правления	А.Стурманис

УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРАВЛЕНИЯ

08.2

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

Финансовый отчет ГАО «Latvijas dzelzceļš» со стр.15 до стр.68 подготовлен на основании бухгалтерских записей и оправдательных документов, он дает истинное представление о финансовом состоянии Общества на 31 декабря 2018 года, результатах его деятельности в 2018 году и денежных потоках.

Упомянутый ранее финансовый отчет подготовлен согласно утвержденным в ЕС 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, 21 марта 2019 года

Председатель правления	Э.Берзиньш
Член правления	А.Стракшас
Член правления	Э.Шмукстс
Член правления	А.Стурманис

ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ

08.3

ОТЧЕТ ОБЪЕДИНЕННЫХ ДОХОДОВ ЗА 2018 ГОД

		(EUR)	
	приложение	2018	2017
Доходы	4	209 430 996	180 161 702
Себестоимость производства проданной продукции	5	(200 150 681)	(191 174 607)
Прибыль или убытки брутто		9 280 315	(11 012 905)
Административные расходы	6	(15 929 280)	(15 136 835)
Прочие доходы хозяйственной деятельности	7	27 838 899	30 051 607
Прочие расходы хозяйственной деятельности	8	(4 515 762)	(4 058 146)
Доходы от участия:		1 342 994	2 517 608
- в капитале дочерних обществ	9	567 354	2 207 058
- в капитале других обществ	10	775 640	310 550
Финансовые доходы	11	653 213	578 638
Коррекция снижения стоимости долгосрочных и краткосрочных финансовых вложений	15; 17	(12 328 137)	-
Финансовые расходы	11	(2 164 478)	(2 171 373)
Прибыль до уплаты подоходного налога с предприятий		4 177 764	768 594
Подоходный налог с предприятий	12	-	22 415 773
Прибыль отчетного года		4 177 764	23 184 367
Прибыль отчетного года и объединенные доходы, относящиеся к акционерам		4 177 764	23 184 367

Приложения со стр.117 до стр.145 являются неотъемлемой составной частью настоящего финансового отчета.

Рига, 21 марта 2019 года

Председатель правления	Э.Берзиньш
Член правления	А.Стракшас
Член правления	Э.Шмукстс
Член правления	А.Стурманис

Годовой отчет подготовлен финансовой дирекцией ГАО «Latvijas dzelzceļš»:
Заместитель финансового директора, руководитель финансового отдела С.Гасюна

ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ СОСТОЯНИИ НА 31 ДЕКАБРЯ 2018 ГОДА

(EUR)

АКТИВ	Приложение	31.12.2018.	31.12.2017.
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ			
Основные средства	13	653 885 752	689 561 879
Нематериальные вложения	14	1 423 784	1 282 412
Авансовые платежи за основные средства		4 108	745 231
Участие в капитале дочерних обществ	15	114 421 718	126 339 736
Займы родственным предприятиям	16	47 961 358	44 510 858
Прочие ценные бумаги и вложения	17	84 108	494 227
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ ИТОГО		817 780 828	862 934 343
ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА			
Накопления	18	7 096 358	6 699 158
Долги покупателей, заказчиков и другие дебиторы	19	7 259 110	6 282 560
Долги родственных обществ	37	10 625 710	9 545 760
Подоходный налог с предприятий	12	974	-
Деньги и денежные эквиваленты	20	34 797 659	19 701 435
ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА ИТОГО		59 779 811	42 228 913
АКТИВЫ ИТОГО		877 560 639	905 163 256

(продолжение на следующей странице)

(EUR)

ПАССИВ	Приложение	31.12.2018.	31.12.2017.
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ			
Капитал в акциях или долях (основной капитал)	21	256 720 375	256 720 375
Резервы	22	34 294 995	11 725 503
Нераспределенная прибыль предыдущих лет		23 613 416	23 613 416
Прибыль или убытки отчетного года		4 177 764	23 184 367
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ ИТОГО		318 806 550	315 243 661
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Накопления	23	162 078	177 426
Займы у кредитных учреждений	24	165 409 358	175 139 053
Другие займы	25	2 203 567	2 320 571
Долги поставщикам и подрядчикам работ		486 263	486 263
Доходы будущих периодов	26	290 353 805	307 638 803
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО		458 615 071	485 762 116
КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы у кредитных учреждений	24	34 695 612	33 109 177
Другие займы	25	117 004	117 004
Накопления	23	3 460 852	6 921 703
Долги поставщикам, подрядчикам работ и прочие кредиторы		28 654 400	29 833 978
Долги родственным обществам	37	3 687 637	4 393 161
Налоги и обязательные взносы государственного социального страхования	27	10 017 857	9 394 029
Доходы будущих периодов	26	19 505 656	20 388 427
КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО		100 139 018	104 157 479
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО		558 754 089	589 919 595
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО		877 560 639	905 163 256

Рига, 21 марта 2019 года

Председатель правления	Э.Берзиньш
Член правления	А.Стракшас
Член правления	Э.Шмукстс
Член правления	А.Стурманис

Годовой отчет подготовлен финансовой дирекцией 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	Нераспределенная прибыль или убытки отчетного года	Собственный капитал итого
За 2017 год					
На 01.01.2017	256 720 375	10 844 505	23 613 416	880 998	292 059 294
Убытки 2016 года перенесены 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
За 2018 год					
На 01.01.2018	256 720 375	11 725 503	23 613 416	23 184 367	315 243 661
Прибыль 2017 года перенесена в нераспределенную прибыль предыдущих лет	-	-	23 184 367	(23 184 367)	-
Прибыль зачислена в резервы	-	22 569 492	(22 569 492)	-	-
Платежи за использование государственного капитала из прибыли за 2017 год	-	-	(614 875)	-	(614 875)
Прибыль отчетного года	-	-	-	4 177 764	4 177 764
На 31.12.2018	256 720 375	34 294 995	23 613 416	4 177 764	318 806 550

Рига, 21 марта 2019 года

Председатель правления	Э.Берзиньш
Член правления	А.Стракшас
Член правления	Э.Шмукстс
Член правления	А.Стурманис

Годовой отчет подготовлен финансовой дирекцией ГАО «Latvijas dzelzceļš»:
Заместитель финансового директора, руководитель финансового отдела С.Гасюна

ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ ЗА 2018 ГОД (ПО НЕПРЯМОМУ МЕТОДУ)

(EUR)

	Приложение	2018	2017
ДЕНЕЖНЫЙ ПОТОК ПО ОСНОВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ			
Прибыль до уплаты подоходного налога с предприятий		4 177 764	768 594
Коррективы			
Износ основных средств и другие коррективы снижения стоимости		27 207 694	29 575 257
Амортизация нематериальных вложений и другие коррективы снижения стоимости	14	553 045	562 451
Формирование накоплений	23	(3 476 199)	(6 923 339)
Прибыль / (убытки) от колебаний курсов иностранных валют	7; 8	24 246	(321 866)
Доходы от участия в основном капитале родственных обществ и других обществ	9; 10	(1 342 994)	(2 517 608)
Коррективы снижения стоимости долгосрочных финансовых вложений		12 328 137	-
Прочие доходы по процентам и тому подобные доходы	11	(653 213)	(578 638)
Процентные платежи и тому подобные расходы	11	2 164 478	2 171 373
Прибыль до корректив влияния изменений оборотных средств и остатков краткосрочных кредиторов		40 982 958	22 736 224
(Прирост) / снижение расходов будущих периодов и остатков дебиторских задолженностей		(2 826 596)	4 681 460
Снижение остатков накоплений		(410 794)	2 508 271
(Прирост) / снижение остатков накоплений		3 078 779	13 052 363
Денежный поток по основной деятельности брутто		40 824 347	42 978 318
Расходы на процентные платежи		(2 183 542)	(2 176 118)
Расходы на платежи подоходного налога с предприятий		(71 411)	-
Денежный поток по основной деятельности нетто		38 569 394	40 802 200
ДЕНЕЖНЫЙ ПОТОК ПО ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ			
Приобретение основных средств и нематериальных вложений		(29 541 403)	(23 490 712)
Доходы от продажи основных средств и нематериальных вложений		12 925 382	72 210
Выданные займы		(7 774 245)	(18 100 000)
Доходы от возвращения займов		5 941 807	5 124 286
Полученные проценты		683 397	546 833
Полученные дивиденды		1 051 117	3 582 896
Денежный поток по инвестиционной деятельности нетто		(16 713 945)	(32 264 487)

(продолжение на следующей странице)

ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ ЗА 2018 ГОД (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(EUR)

	Приложение	2018	2017
Денежный поток по деятельности финансирования			
Полученные займы		24 965 917	34 657 780
Полученные субсидии, дотации, дарения или пожертвования		2 000 000	590 003
Расходы на возвращение займов		(33 109 177)	(31 187 796)
Выплаченные дивиденды		(614 875)	-
Денежный поток по деятельности финансирования нетто		(6 758 135)	4 059 987
Результат колебания курсов валют		(1 090)	142
Прирост денег и их эквивалентов в отчетном году		15 096 224	12 597 842
Остаток денег и их эквивалентов на начало отчетного года		19 701 435	7 103 593
Остаток денег и их эквивалентов на конец отчетного года	20	34 797 659	19 701 435

Приложения со стр.117 до стр.145 являются неотъемлемой составной частью настоящего финансового отчета.

Рига, 21 марта 2019 года

Председатель правления	Э.Берзиньш
Член правления	А.Стракшас
Член правления	Э.Шмукстс
Член правления	А.Стурманис

Годовой отчет подготовлен финансовой дирекцией
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.
Акционер	Латвийская Республика (100%)
Держатель долей капитала	Министерство сообщения Латвийской Республики Ул.Гоголя, 3, Рига, LV-1743
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 Айгарс ЛАЙЗАНС, председатель совета с 29.08.2017 до 01.02.2018, член совета с 02.02.2018 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.Nr. 40003142793 Лицензия коммерческого общества LZRA Nr.5 Ул.Кр.Валдемара, 21-21 Рига, LV-1010 Латвия Ответственный присяжный ревизор Тереза Лабзова-Цейцане Сертификат Nr.184
Отчетный год	1 января 2018 года – 31 декабря 2018 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 2018 года. Данный финансовый отчет утвержден к публикации правлением Общества 21 марта 2019 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 2018 году была получена прибыль, до уплаты налогов равная 4 178 тыс. евро. На 31 декабря 2018 года краткосрочные обязательства Общества превышали его оборотные средства на 40 359 тыс. евро. В краткосрочные обязательства были включены доходы будущих периодов в размере 19 394 тыс. евро, связанные с вложением в публичную железнодорожную инфраструктуру средств проектов ЕС и государственного бюджета, которые постепенно будут списываться в доходы, поэтому существует низкая вероятность риска того, что на покрытие этих обязательств потребуются финансовые средства. Показатель общей ликвидности составляет 0,6, а при исключении из краткосрочных обязательств доходов будущих периодов – 0,7. В свою очередь, при исключении из них и краткосрочных накоплений, не связанных с денежным потоком, показатель ликвидности равен 0,8. Денежные потоки оперативной деятельности Общества положительны. Учитывая упомянутые выше обстоятельства, считаем, что Общество является финансово стабильным и способно покрывать свои текущие платежи.

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.

Ряд новых стандартов и интерпретаций были опубликованы и вступили в силу в финансовые периоды, начавшиеся 1 января 2018 года или позднее; они относятся к деятельности Общества:

- 9.SFPS «Финансовые инструменты» (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее).

- Общество приняло решение принять предусмотренные стандартом практические льготы, не проводя замену сравнительных показателей и показывая все влияние от введения стандарта как коррекцию нераспределенной прибыли на 1 января 2018 года.

Классификация и оценка

- Руководство Общества оценивало применяемую к финансовым активам классификацию по состоянию на 1 января 2018 года.
- Все инструменты задолженности Общества, ранее составлявшие займы и дебиторские задолженности, были классифицированы как финансовые активы по амортизированной стоимости приобретения, так как бизнес-модель Общества не предусматривает их продажу, к тому же его законные денежные потоки состоят только из основной суммы и процентных платежей.
- Те же инструменты собственного капитала, которые Общество ранее классифицировало, как Доступные для продажи, начиная с 2018 года оцениваются по их подлинной стоимости с переоценкой в расчете прибыли или убытков (PVPZA), без применения возможности выбора при оценке инструментов собственного капитала с переоценкой в прочих объединенных доходах (PVPI).
- Все финансовые обязательства Общества, ранее классифицировавшиеся как Прочие финансовые обязательства, классифицируются как финансовые обязательства по амортизированной стоимости приобретения.
- Смена классификации не вызвала существенного изменения оценки ни для финансовых активов, ни для финансовых обязательств.

Снижение стоимости финансовых активов

- 9.SFPS вводит новую модель учета 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.
- Финансовыми активами Общества, подлежащими расчету снижения стоимости, являются все финансовые активы по амортизированной стоимости приобретения. При проведении расчета SKZ Руководством Общества констатировано, что накопления, которые были бы необходимы дополнительно на 1 января 2018 года, незначительны в контексте финансового отчета Общества, вследствие чего влияние 9.SFPS на исходные остатки является нулевым.

- 15.SFPS «Доходы от договоров с покупателями» (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее).
- Основной принцип нового стандарта заключается в учете доходов одновременно с передачей товаров или услуг покупателю в соответствии с ценой сделки. Если отдельные товары и услуги объединены в пакеты предложений, то продажа каждого отдельного товара или услуги учитывается в качестве отдельной сделки и любые договорные льготы обычно следует относить к каждому элементу сделки. Для сделок с переменным возмещением, независимо от обстоятельств его изменения, должна учитываться минимальная стоимость, не подверженная существенному риску отмены. Расходы, связанные с заключением договоров с клиентом, капитализируются и амортизируются в течение срока действия договора.
- Согласно переходным правилам 15.SFPS Общество приняло решение применять метод упрощенного перехода, указывая влияние перехода как коррекцию нераспределенной прибыли на 1 января 2018 года.
- При оценке введения 15.SFPS Руководством Общества было констатировано, что введение стандарта в 2018 году не имело существенного влияния на финансовые отчеты Общества, так как Общество не оказывает комплексных услуг, не предоставляет на них значительных скидок или иного рода компенсаций и к тому же не имеет связанных с получением клиентов расходов, а договоры не содержат компонентов финансирования.

- Изменения в 15.SFPS «Доходы от договоров с покупателями» (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее). Изменения не вносят перемен в основные принципы стандарта, но разъясняют применение этих принципов. При оценке введения изменений к 15.SFPS Руководством Общества было констатировано, что их введение в 2018 году не будет иметь существенного влияния на финансовые отчеты Общества.
- Изменения в 2.SFPS «Классификация и оценка платежей, основанных на акциях» (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее).
- Изменения в 4.SFPS – 9.SFPS «Финансовые инструменты», применение вместе с 4.SFPS «Страховые договоры» (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее, для предприятий, решивших применять временную скидку, либо начиная с момента применения 9.SFPS при применении перекрывающего подхода).
- Ежегодные совершенствования SFPS 2014–2016 годов (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее (изменения 1.SFPS и 28.SGS)). Данные изменения включают в себя перемены в следующих стандартах:
 - 1.SFPS «Первичное применение SFPS»;
 - 28.SGS «Ассоциированные предприятия и совместные предприятия».
- Изменения в 40.SGS «Вложенная собственность» – Переклассификация вложенной собственности (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее).
- 22.SFPIK «Перерасчет зарубежных валют и авансовые платежи» (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее).
- 16.SFPS «Аренда» (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2018 года или позднее).
 - Новый стандарт устанавливает принципы учета и оценки договоров, а также открытости информации. Все арендные договоры обеспечивают получателям лизинга право использования активов и, если арендные платежи выполняются в установленный период времени, то включают в себя и компоненты финансирования. Соответственно, 16.SFPS исключает возможность классификации арендных договоров, как оперативную или финансовую аренду, как это определял 17.SGS. Вместо него 16.SFPS вводит единую учетную модель арендатора. Арендатор в своем учете показывает: (а) активы и обязательства по всем арендным договорам со сроком аренды более 12 месяцев, за исключением арендных договоров на активы земельной стоимости; и (б) расходы по износу арендованных активов отдельно от процентных выплат по арендным обязательствам. Учет лизингодателя, согласно 16.SFPS, в значительной степени похож на требования 17.SGS. Соответственно, получатели лизинга продолжают классифицировать арендные договоры, как оперативную или финансовую аренду, а также продолжается сохранение раздельного учета в зависимости от классификации.
 - Общество планирует применять стандарт, начиная с 1 января 2019 года, применяя облегченный подход, предусмотренный переходными правилами 16. SFPS. В связи с этим сравнительные показатели не будут исправляться, тогда как стоимость права использования активов будет соответствовать стоимости арендного обязательства (с корректировкой на предоплату или другие накопленные расходы, где это необходимо).
 - Руководство Общества провело расчеты влияния от введения нового стандарта и констатировало, что под влиянием 16.SFPS на 1 января 2019 года возросла общая стоимость активов и обязательства увеличились на 9 272 тыс.евро. Результаты оценки влияния еще могут быть уточнены, так как в настоящее время идет автоматизированное введение расчетов по учету арендных сделок в систему SAP, а также продолжается работа по оценке арендных договоров.

- 23.SFPIK «Неопределенность при учете подоходного налога» (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2019 года или позднее).
- Изменения в 9.SFPS «Финансовые инструменты» – Инструменты предоплаты с негативной компенсацией (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2019 года или позднее).
- Изменения в 28.SGS «Долгосрочные вложения в ассоциированные предприятия и совместные предприятия» (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2019 года или позднее; еще не утверждены для применения в ЕС).
- Ежегодные совершенствования SFPS 2015–2017 годов (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2019 года или позднее; еще не утверждены для применения в ЕС). Данные изменения включают в себя перемены в четырех стандартах:
 - 3.SFPS – «Объединение бизнеса»;
 - 11.SFPS – «Соглашения о сотрудничестве»;
 - 12.SGS – «Налоги на доходы»;
 - 23.SGS – «Выплаты по кредитам». Исправления в 23.SGS внесены для включения в них установок о том, что специфические займы, целью которых было финансирование создания какого-либо конкретного актива, могут исключаться из общего размера обязательств с целью капитализации расходов только до такой степени долго, пока этот конкретный актив не будет завершен.
- Изменения в 19.SGS «Условия изменения, прекращения планов или расчетов» (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2019 года или позднее; еще не утверждены для применения в ЕС).
- Изменения в Концептуальных рамках Финансовых сообщений (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2020 года или позднее; еще не утверждены для применения в ЕС).
- Изменения в 3.SFPS «Дефиниция предпринимательской деятельности» (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2020 года или позднее; еще не утверждены для применения в ЕС).
- Изменения в 1.SGS и 8.SGS «Дефиниция существенности» (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2020 года или позднее; еще не утверждены для применения в ЕС). Изменения разъясняют определение существенности и его применение, включая ранее присутствовавшие в различных стандартах установки по самой дефиниции). При этом изменения обеспечивают единое определение существенности в рамках всего SFPS. Информация считается существенной, если упоминание о ней, либо ошибочное или недостоверное указание могут иметь серьезные последствия для решений, которые на основании настоящих финансовых отчетов, дающих информацию об определенной информационной ценности, принимаются основными пользователями общецелевых финансовых отчетов.
- 17.SFPS «Страховые договоры» (в силе для отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2021 года или позднее; еще не утверждены для применения в ЕС).
- Изменения в 10.SFPS и 28.SGS «Сделки по продаже или передаче активов между инвестором и его ассоциированным предприятием или совместным предприятием» (дата вступления в силу в настоящий момент не определена; пока не приняты в ЕС). Руководство Общества приняло решение о неприменении новых стандартов и интерпретаций до даты их вступления в силу. Руководство Общества считает, что введение новых стандартов, изменений и интерпретаций, за исключением 16.SFPS, не имеет существенного влияния на финансовые отчеты Общества.

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 расчете прибыли или убытков.

Курсы иностранных валют

Иностранная валюта	ЕВРО НА 31.12.2018	ЕВРО НА 31.12.2017
USD	1,14500	1,1993
CHF	1,12690	1,17020
RUB	79,71530	69,39200

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 учитываются в качестве отдельного нематериального вложения только тогда, когда Общество в будущем ожидает от них экономическую пользу и эти расходы можно достоверно определить. Прочие расходы списываются в расчете 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 расчет 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 свя-

занных 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 учитываются 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 достоверно определить. Прочие расходы на текущий ремонт и содержание основных средств включаются в расчет 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 расчет 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 расчет 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 рассчитывается 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 5-28 years

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 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 учитываются 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 расчете прибыли или убытков.

Убытки от снижения стоимости активов, учтенные 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 учтены.

2.6. Финансовые инструменты

Политика учета, вступившая в силу 1 января 2018 года

Классификация финансовых инструментов

Начиная с 1 января 2018 года, финансовые инструменты Общества состоят из финансовых активов (финансовые активы по амортизированной стоимости приобретения и финансовые активы по их подлинной стоимости с переоценкой в расчете прибыли или убытков) и финансовых обязательств (финансовые обязательства по амортизированной стоимости приобретения).

Классификация долговых инструментов зависит от введенной в Обществе бизнес-модели управления финансовыми активами, а также от того, состоит ли договорной денежный поток только из основной суммы и процентных платежей (ТРРМ). Если долговой инструмент поддерживают для инкассирования денежного потока, то его можно учитывать по амортизированной стоимости приобретения, если это соответствует требованиям ТРРМ. Подобные долговые инструменты, соответствующие требованиям ТРРМ, которые все-таки держат в портфеле и для инкассирования активных денежных потоков, и для продажи, могут быть классифицированы как РВПІ. Финансовые активы, денежные потоки по которым не соответствуют требованиям ТРРМ, следует оценивать по РВПЗА (например, производные финансовые инструменты). Вложенные

производные инструменты не отделяются от финансовых активов, но при включении их в состав финансовых активов оцениваются требования ТРРМ.

Инструменты собственного капитала всегда оценивают по подлинной стоимости. Однако руководство имеет возможность сделать неотменяемый выбор и показывать изменение подлинной стоимости в прочих доходах, если инструмент не держат в целях продажи. Если инструмент собственного капитала держать для продажи, то изменения в подлинной стоимости следует показывать в расчете прибыли или убытков.

Учет и прекращение учета

Финансовые активы учитывают в тот момент, когда Общество становится стороной, заключающей договор и выполняющей условия сделки, то есть на дату продажи.

Учет финансовых активов прекращается, когда заканчиваются договорные обязательства Общества на создаваемый финансовыми активами денежный поток или если Общество передает финансовые активы другой стороне, либо передает также наиболее существенные риски актива и получаемое от актива возмещение. В рамках основной деятельности приобретение и продажу финансовых активов учитывают на день продажи, то есть на дату, когда Общество принимает решение о продаже или покупке активов.

Учет финансовых обязательств прекращается, когда положенная в основу обязательства обязанность отзывается, отменяется или заканчивается срок ее выполнения.

Оценка

На момент первоначального учета финансовые инструменты оценивают по их подлинной стоимости. Для финансовых активов и финансовых обязательств по амортизированной стоимости приобретения их подлинную стоимость на момент первоначального учета корректируют на расходы по сделке, непосредственно относящиеся к данному финансовому инструменту.

Финансовые активы по подлинной стоимости с переоценкой в расчете прибыли или убытков

В эту категорию входят находящиеся в собственности Общества инструменты собственного капитала, образуемые Прочими ценными бумагами и вложениями. Данные вложения указываются в составе долгосрочных активов, если только Руководство не планирует их продажу в течение 12 месяцев со дня окончания отчетного года. Подлинную стоимость этих финансовых активов определяют на основании проведенных Руководством Общества расчетов, в основе которых лежит финансовая информация по данным вложениям. Изменения в подлинной стоимости отражаются в расчете прибыли или убытков.

Дивиденды от вложений учитываются в расчете прибыли или убытков в тот момент, когда у Общества появляется законное право на них.

Финансовые активы по амортизированной стоимости приобретения

Финансовыми активами по амортизированной стоимости приобретения являются долговые инструменты с фиксированным или устанавливаемым графиком платежей, не поддерживаемые для продажи, будущий денежный поток по которым состоит только из основной суммы и процентных платежей. Финансовые активы по амортизированной стоимости приобретения включают в себя Долги покупателей, заказчиков и других дебиторов, а также Долги родственных обществ и Деньги и денежные эквиваленты. Финансовые активы по амортизированной стоимости приобретения классифицируются как краткосрочные активы, если срок платежа по ним составляет один год или менее. Если срок платежа длиннее одного года, то они указываются как долгосрочные активы. Краткосрочные дебиторские задолженности не учитываются.

Финансовые активы по амортизированной стоимости приобретения первоначально учитываются по их подлинной стоимости, а в дальнейшем указываются по амортизированной стоимости приобретения с использованием метода эффективных процентных ставок за вычетом накоплений на снижение стоимости.

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.

Снижение стоимости для финансовых активов по амортизированной стоимости приобретения

9.SFPS вводит новую модель учета снижения стоимости – модель ожидаемых кредитных потерь (SKZ, expected credit loss). Модель характеризуется трехступенчатым подходом, базирующимся на изменениях кредитного качества финансового актива, по сравнению с первоначальным учетом. На практике новые требования означают, что в момент первоначальной 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 долгов покупателей и заказчиков.

Общество применило допускаемые 9.SFPS операциональные льготы по отношению к оценке долгов покупателей и заказчиков – долги покупателей и заказчиков были сгруппированы по качеству кредитов и дням просрочки с применением процентов ожидаемых кредитных потерь для каждой соответствующей группы. Ставки SKZ рассчитываются с учетом истории платежей за последние три года и корректировкой этого показателя с целью учета информации о настоящем времени и прогнозов на будущее.

Долги связанных сторон, а также выданные связанным сторонам займы выделяются в отдельную группу, для которой SKZ рассчитывают с учетом не только предыдущего опыта, но и кредитного рейтинга конечного владельца – Латвийской Республики, а также прогнозов на развитие в будущем. Займы, выданные дочерним обществам, считаются активами с таким кредитным риском, который существенно не повышается с момента его первоначального учета, вследствие чего в расчет SKZ включают ожидаемые кредитные потери в течение ближайших 12 месяцев.

Накопления на снижение стоимости включают в отдельный накопительный счет, а убытки учитывают в расчете прибыли или убытков. Если в следующий после учета снижения стоимости период сумма убытков снижается и это снижение может быть объективно связано с событием после учета снижения стоимости (например, улучшился кредитный рейтинг дебитора), то реверс ранее учтенного убытка от снижения стоимости учитывается в расчете прибыли или убытков.

Финансовые обязательства по амортизированной стоимости приобретения

В составе финансовых обязательств по амортизированной стоимости приобретения указывают «Займы у кредитных учреждений», «Другие займы», «Долги поставщикам и подрядчикам и прочие кредиторы», а также «Долги родственным обществам».

Финансовые обязательства по амортизированной стоимости приобретения первоначально учитывают по их подлинной стоимости. В дальнейшие периоды финансовые обязательства по амортизированной стоимости приобретения отражаются по амортизированной стоимости

приобретения с использованием метода эффективных процентных ставок. Финансовые обязательства по амортизированной стоимости приобретения классифицируются, как краткосрочные обязательства, если срок платежа по ним составляет один год или менее. Если срок платежа длиннее одного года, то они указываются как долгосрочные обязательства.

Займы

Первоначально займы учитываются по их подлинной стоимости за вычетом расходов, связанных с получением займов. В дальнейшие периоды займы учитываются по амортизированной стоимости приобретения с использованием метода эффективных процентных ставок. Разница между объемом полученных денежных средств за вычетом расходов, связанных с получением займов, и стоимостью погашения займа постепенно включается в расчет 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.

Взаимозачёт финансовых активов и обязательств

Финансовые активы и обязательства взаимно зачитываются и указываются в балансе по стоимости нетто, если существует юридическое право на проведение подобных зачетов, а также планируется проведение расчетов по стоимости нетто, либо также передача активов с одновременным расчетом по обязательствам.

Политика учета, действовавшая до 31 декабря 2017 года

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 производными финансовыми активами, не котирующимися на рынке активов. Они включаются в оборотные средства, за исключением активов со сроком возврата более 12 месяцев, считая от конца отчетного периода. Те, в свою очередь, классифицируются, как долгосрочные вложения.

Вложения, доступные для продажи

Доступные для продажи вложения – это производные 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 расчете прибыли или убытков на момент, когда у Общества появляются законные права на них.

Займы и дебиторские задолженности

Займы и дебиторские задолженности – это производные финансовые активы с фиксированным или устанавливаемым 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.

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 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 расчете прибыли или убытков.

Если в следующий после учета снижения стоимости период сумма убытков уменьшается и это уменьшение может быть объективно связано с событием после учета снижения стоимости (например, с улучшением кредитного рейтинга дебитора), то реверс признанного ранее убытка от снижения стоимости учитывают в расчете 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 обращаемых 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 расчет 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. Для запасов, не используемых больше одного года, формируются накопления в объеме 100%. Сумма накоплений учитывается в расчете 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 для каждого работника путем умножения количества неиспользованных отпускных дней в конце отчетного года на среднюю дневную оплату труда в последние шесть месяцев отчетного года и прибавления доли работодателя по платежам социального страхования.

2.11. Накопления

Накопления учитываются в тот момент, когда в результате прошедших событий у Общества возникают юридические или порожденные практикой обязательства, и предполагается, что для выполнения этих обязательств потребуется вывод из Общества содержащих экономические блага ресурсов, а объем обязательств можно достаточно достоверно 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 расчете прибыли или убытков отражаются за вычетом возвращенных сумм.

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

До 2018 года подоходный налог состоял из рассчитанного за отчетный год и отложенного налога. Подоходный налог указывался в расчете прибыли или убытков.

1 января 2018 года вступил в силу принятый 28 июля 2017 года закон «О подоходном налоге с предприятий», не предусматривающий включения в облагаемую налоговую базу различий износа финансов и налога, а также изменений в накоплениях. Таким образом, в 2017 году прекратился учет отложенного налога, и в расчете прибыли или убытков он включается в доходы текущего подоходного налога с предприятий.

Подоходный налог с предприятий за 2018 год рассчитывается согласно налоговому законодательству, действующему на конец отчетного периода. Действующее законодательство устанавливает 20%-ную ставку налога от начисленной базы, подлежащей налогообложению, которая перед применением налоговой ставки делится на коэффициент 0,8. Подоходный налог с предприятий, рассчитанный по распределенной в дивиденды прибыли, указывается в расчете прибыли или убытков, а в остальных случаях – в прочих расходах хозяйственной деятельности.

2.13. Учет доходов

Доходы представляют собой возмещение, полученное в результате осуществления основной деятельности. Доходы измеряют по ценам сделок, указанным в договорах. Цена сделки – это сумма, которую Общество ожидает получить после передачи контроля за товарами или услугами, за исключением сумм, инкассированных от имени третьих сторон (например, налога на добавленную стоимость). Цена сделки снижается на предоставленные скидки или другого рода блага, предоставляемые покупателю. Специфические критерии для учета доходов Общества по каждому из видов дохода упомянуты ниже.

У Общества нет таких договоров с клиентами, в рамках которых расчетный период предусматривался бы на срок более одного года, вследствие чего Общество не выполняет коррекций для отображения изменений денежной стоимости с течением времени. К тому же при расчетах не предусмотрено переменное возмещение.

Доходы от продажи товаров учитываются в момент передачи контроля, то есть в момент, когда Общество доставило соответствующий товар клиенту и тот принял товар, а также имеется вероятность, что дебиторская задолженность возвратима.

Доходы от предоставления услуг учитываются в том финансовом периоде, когда услуги были оказаны, с учетом общего объема оказанной услуги по отношению к общему объему услуги, указанной в договоре, если это применимо.

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 2018 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.

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. 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.

Услуги реализации электроэнергии – оказание 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.

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 учитываются тогда, когда 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 расчет прибыли или убытков за соответствующий период аренды по линейному методу.

Общество сдает в аренду неиспользуемые в основной 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.

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 расчете 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 расчет 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 мо-

мент, когда существует достаточная уверенность в их получении и можно достоверно 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 расчете 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 появившихся на практике 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.786 от 19 декабря 2017 года «О распределении ставки платежей государственного социального страхования по видам государственного социального страхования» в 2018 году 71,87% (в 2017-м – 71,99%) 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. Убытки от снижения стоимости вложения могут быть обратимы, если после того, как убытки от снижения стоимости учитывались 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 политики 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 учтенные 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

(EUR)

Виды деятельности	2018	2017
Плата за использование железнодорожной инфраструктуры публичного пользования	145 525 701	124 602 446
Дополнительные услуги управляющего инфраструктурой	40 004 195	29 558 602
Арендные услуги	5 302 279	6 574 923
Услуги реализации электроэнергии	6 648 198	6 754 454
Услуги информационных технологий	4 392 726	4 547 896
Услуги принципала	1 746 631	1 835 387
Специфические услуги, связанные с обслуживанием и ремонтом инфраструктуры	648 347	604 291
Услуги электронной связи	601 558	647 168
Другие услуги	4 561 361	5 036 535
Итого	209 430 996	180 161 702

5. РАСХОДЫ НА ПРОИЗВОДСТВО ПРОДАННОЙ ПРОДУКЦИИ

(EUR)

Элементы расходов на производство проданной продукции	2018	2017
Оплата труда	74 261 615	69 159 212
Обязательные платежи государственного социального страхования	17 811 324	16 217 830
Материалы, топливо и горючее	10 123 670	10 053 691
Электроэнергия	9 542 722	9 833 482
Износ основных средств и нематериальных вложений	48 070 211 ^{*1)}	48 423 370
Плата за маневровую работу	9 148 150	5 058 307
Охранные услуги	4 568 282	4 372 783
Расходы на содержание информационных систем	3 157 973	3 197 358
Арендная плата	2 597 171	2 466 178
Расходы на текущий ремонт основных средств и оборудования	2 264 183	1 952 249
Плата за коммунальные услуги	1 762 926	1 734 620
Плата за работу локомотивов и локомотивных бригад	1 180 373	883 614
Налог на недвижимость	593 928	590 535
Прочие расходы	15 068 153 ^{*2)}	17 231 378
Итого	200 150 681	191 174 607

*1) В износ основных средств и нематериальных вложений включена часть списанных сумм (19 866 639 евро) износа текущего года для объектов, созданных с получением софинансирования фондов ЕС и государства, относящихся к полученной финансовой поддержке, см. Примечание 26.

*2) В состав прочих расходов входит плата за услуги, оказанные присяжными ревизорами коммерческого общества ООО «PricewaterhouseCoopers»:

(EUR)

	2018	2017
За ревизию финансовых отчетов	54 000	54 000
За выполнение других экспертных задач	12 643	25 625

6. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ РАСХОДЫ

(EUR)

	2018	2017
Оплата труда	11 062 979	10 180 373
Обязательные платежи государственного социального страхования	2 644 199	2 379 393
Материалы, топливо и горючее, электроэнергия	200 930	180 169
Износ основных средств и нематериальных вложений	557 317	470 286
Прочие расходы	1 463 855	1 926 614
Итого	15 929 280	15 136 835
из них вознаграждение членам правления и совета Общества	604 702	567 146
в том числе оплата труда	487 310	458 893
обязательные платежи государственного социального страхования (платежи работодателя)	117 392	108 253

7. ПРОЧИЕ ДОХОДЫ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

(EUR)

	2018	2017
Прибыль от продажи запасов	1 905 936	1 506 683
Прибыль от продажи основных средств	1 541 134	63 085
Колебания курсов валют	-	321 866
Штрафы и пени	151 196	151 676
Доходы социальной инфраструктуры	363	285
Постепенный учет доходов будущих периодов	19 866 639	20 377 184
Коррекция накоплений по ненадежным долгам	-	1 338
Коррекция прочих накоплений (см. Приложение 23)	3 476 199	6 923 339
Дотация государственного бюджета на возмещение убытков	285 795	229 682
Финансирование на реализацию учебного проекта, опирающегося на рабочую среду	15 848	-
Другие доходы	595 789	476 469
Итого	27 838 899	30 051 607

8. ПРОЧИЕ РАСХОДЫ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

(EUR)

	2018	2017
Убытки от ликвидации основных средств и исключения незавершенного строительства	770 256	1 825 742
Колебания курсов валют	24 246	-
Конвертация валют	19 969	3 262
Штрафы и пени	4 168	12 508
Расходы на содержание социальной инфраструктуры	6 291	6 424
Расходы, предусмотренные Коллективным трудовым договором концерна «Latvijas dzelzceļš» и др. *1)	824 672	682 235
Коррекция накоплений по ненадежным долгам	554 269	-
Коррекция накоплений по материалам, не используемым более одного года (см. Приложение 18)	550 651	910 149
Накопленные обязательства по отпускам	1 218 629	53 633
Подоходный налог с предприятий	70 437	-
Другие расходы	472 174	564 193
Итого	4 515 762	4 058 146

*1) из них:

(EUR)

Вид расходов	2018	2017
Пожертвования	38 960	7 700

9. ДОХОДЫ ОТ УЧАСТИЯ В КАПИТАЛАХ ДОЧЕРНИХ И АССОЦИИРОВАННЫХ ОБЩЕСТВ

(EUR)

	2018	2017
Дивиденды, полученные от дочерних обществ Латвийской железной дороги	567 354*1)	2 207 058

*1) Дивиденды, полученные в 2018 году за предыдущие отчетные годы от:

(EUR)

ООО "LDZ CARGO"	415 974
ООО "LDZ ritošā sastāva serviss"	34 173
ООО "LDZ Loģistika"	81 413
ООО "LDZ infrastruktūra"	25 892
ООО "LDZ apsardze"	8 619
АО "LatRailNet"	1 283

10. ДОХОДЫ ОТ УЧАСТИЯ В ОСНОВНОМ КАПИТАЛЕ ДРУГИХ ОБЩЕСТВ

(EUR)

Доходы от дивидендов	2018	2017
ООО «STREK»	775 580	310 550
Белорусско-латвийское совместное предприятие «MIRIGO»	60	-
Итого	775 640	310 550

11. ФИНАНСОВЫЕ РАСХОДЫ, НЕТТО

(EUR)

	2018	2017
Финансовые доходы	653 213	578 638
<i>Банковские проценты</i>	379	846
<i>Другие доходы по процентам</i>	652 834	577 792
Финансовые расходы	(2 164 478)	(2 171 373)
<i>Банковские проценты</i>	(2 164 478)	(2 171 373)
<i>Финансовые расходы, нетто</i>	(1 511 265)	(1 592 735)

12. ПОДОХОДНЫЙ НАЛОГ С ПРЕДПРИЯТИЙ

Общество рассчитывает подоходный налог с предприятий согласно законодательству Латвийской Республики.

Переплата подоходного налога с предприятий за отчетный год

(EUR)

	2018	2017
Переплата на 1 января	-	-
Рассчитано за отчетный год	(70 437)	-
Уплачено в отчетном году	71 411	-
Переплата на 31 декабря	974	-

Расходы по текущему подоходному налогу с предприятий

(EUR)

	2018	2017
Снижение обязательств по отложенному подоходному налогу с предприятий	-	(22 415 773)
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
Начальная стоимость 01.01.2018	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
Приобретение и исключение основных средств	-	3 625 910	14 534 427	9 577	1 485 946	2 420 448	1 362 035	1 030 649	24 468 992
Переклассификация	-	(604)	-	-	(10 530)	-	11 134	-	-
Списание основных средств	-	(243 137)	(3 679 419)	-	(38 812 315)	(831 774)	(245 447)	-	(43 812 092)
Начальная стоимость 31.12.2018	830 252	201 093 125	836 914 680	2 548 121	310 560 955	39 947 024	31 347 639	3 446 263	1 426 688 059
Накопленный износ 01.01.2018	-	110 304 479	427 779 481	656 256	166 672 205	28 565 793	22 491 066	-	756 469 280
Рассчитанный износ	-	3 497 099	29 593 972	75 913	10 962 650	2 790 774	1 209 284	-	48 129 692
Переклассификация	-	(573)	-	-	(10 534)	-	11 107	-	-
Списание износа	-	(197 132)	(3 104 664)	-	(27 425 582)	(828 871)	(240 416)	-	(31 796 665)
Накопленный износ 31.12.2018	-	113 603 873	454 268 789	732 169	150 198 739	30 527 696	23 471 041	-	772 802 307
Остаточная стоимость 01.01.2018	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
Остаточная стоимость 31.12.2018	830 252	87 489 252	382 645 891	1 815 952	160 362 216	9 419 328	7 876 598	3 446 263	653 885 752

	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
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
Рассчитанный 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)	-	(10 689 955)	(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 15 144 гектара (в основном, это железнодорожная полоса отвода, являющаяся составной частью железнодорожной инфраструктуры публичного пользования и предназначенная для размещения объектов железнодорожной инфраструктуры в целях обеспечения развития и безопасной эксплуатации железнодорожной инфраструктуры).

В 2018 году Общество не пользовалось финансовым лизингом для приобретения основных средств. См. также Приложение 25.

Капитализированная часть оплаты труда в 2018 году включена в расходы по приобретению основных средств в размере 1 741 446 евро (в 2017 году – 67 067 евро). Денежные средства, истраченные на обновление, модернизацию и приобретение основных средств, а также на нематериальные вложения и строительство новых объектов, в 2018 году составляли 29 541 403 евро (в 2017 году – 23 490 712 евро).

14. НЕМАТЕРИАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ

(EUR)

Лицензии и права	2018	2017
Начальная стоимость на начало года	8 402 110	8 045 819
Приобретено	693 060	356 291
Переклассифицировано	2 091	-
Исключено	(61 087)	-
Начальная стоимость на конец года	9 036 174	8 402 110
Накопленный износ на начало года	7 119 698	6 557 247
Рассчитанный износ	553 045	562 451
Переклассифицировано	734	-
Исключено	(61 087)	-
Накопленный износ на конец года	7 612 390	7 119 698
Остаточная стоимость на начало года	1 282 412	1 488 572
Остаточная стоимость на конец года	1 423 784	1 282 412

15. УЧАСТИЕ В КАПИТАЛЕ ДОЧЕРНИХ ОБЩЕСТВ

ООО "LDZ CARGO"

Единый регистрационный номер	40003788421
Адрес	ул. Дзирнаву, 147, к.1, Рига, LV-1050
Удельный вес долей, %	владелец 100% долей капитала – ГАО «Latvijas dzelzceļš»
Отчетный год	01.01.2018. – 31.12.2018.

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	01.01.2018. – 31.12.2018.

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	01.01.2018. – 31.12.2018.

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	01.01.2018. – 31.12.2018.

АО "LatRailNet"

Единый регистрационный номер	40103361063
Адрес	ул. Дзирнаву, 16, Рига, LV-1010
Удельный вес долей, %	владелец 100% долей капитала – ГАО «Latvijas dzelzceļš»
Отчетный год	01.01.2018. – 31.12.2018.

ООО "LDZ Logistika"

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	01.01.2018. – 31.12.2018.

Дочернее общество ООО «LDz ritošā sastāva serviss» ООО «Rīgas Vagonbūves uzņēmums „Baltija”»

Единый регистрационный номер	40103419565
Адрес	ул. Тургенева, 14, Рига, LV-1050
Удельный вес долей, %	владелец 100% долей капитала – ООО «LDz ritošā sastāva
Отчетный год	01.01.2018. – 31.12.2018.

Участие в капитале родственных обществ

(EUR)

Дочернее общество	Доли LDz, %	31.12.2018.	31.12.2017.
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" ^{*2)}	100	3 605 070	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	114 421 718	126 339 736

*1) ООО «LDz ritošā sastāva serviss» является держателем 100% долей ООО «Rīgas Vagonbūves uzņēmums „Baltija”».

*2) Долгосрочные финансовые вложения в капиталы дочерних обществ в бухгалтерском учете Латвийской железной дороги оцениваются по первоначальным расходам приобретения за вычетом снижения накопленной стоимости, если таковое идентифицируется. Снижение стоимости определяется как разность между учетной стоимостью и возвратной стоимостью. В целях оптимизации ресурсов концерна «Latvijas dzelzceļš» и снижения расходов на выполнение работ Латвийская железная дорога с 01.01.2018 переняла существенные функции ООО «LDz infrastruktūra» и с указанного момента выполняет плановые работы по обновлению пути, которыми до сих пор занималось ООО «LDz infrastruktūra». Так как в 2018 году произошли изменения в деятельности ООО «LDz infrastruktūra», стоимость приобретения долгосрочных финансовых вложений, чья учетная стоимость составляла 15 523 088 евро, в бухгалтерском учете Латвийской железной дороги существенно превышала возвратную стоимость ООО «LDz infrastruktūra». Согласно 36-му Международному бухгалтерскому стандарту «Снижение стоимости долгосрочных активов», возвратная стоимость представляет собой наибольшее значение между подлинной стоимостью за вычетом расходов на продажу и пользовательской стоимостью. Оценка была проведена при допущении, что ООО «LDz infrastruktūra» в дальнейшем будет действовать в соответствии с представлениями Руководства об ожидаемых на ближайшие годы денежных потоках. Возвратная стоимость данных вложений была определена в размере 3 605 070 евро, в результате чего было учтено снижение стоимости долгосрочных финансовых вложений на 11 918 018 евро.

Показатели дочерних обществ за 2018 год

(EUR)

Дочернее общество	Доли LDz, %	Прибыль 2018 года	Прибыль 2017 года	Собственный капитал	
				31.12.2018.	31.12.2017.
ООО "LDZ CARGO"	100	1 957 344	12 585 475	138 109 553	136 568 183
ООО "LDZ ritošā sastāva serviss"	100	3 128 120	1 529 946	45 558 174	42 464 227
ООО "LDZ infrastruktūra"	100	156 821	775 238	18 357 514	18 226 585
ООО "LDZ apsardze"	100	59 390	31 710	666 797	616 027
АО "LatRailNet"	100	7 051	4 659	87 646	81 878
ООО "LDZ Loģistika"	100	652 724	163 795	1 438 170	866 859
Итого	x	5 961 450	15 090 823	204 217 854	198 823 759

Концерн «Latvijas dzelzceļš» управляет железнодорожной инфраструктурой публично-го пользования, оказывает услуги железнодорожного транспорта и связанные с ними услуги.

В Концерн входят: руководящее 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 публично-го пользования, услуги обработки грузовых вагонов, технического обслуживания и осмотра вагонов, услуги аренды 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» оказывает услуги ремонта и аренды путевой техники, а также рельсосварочные услуги.

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 публично-го пользования и распределяет мощности железнодорожной инфраструктуры, а также принимает решения о назначении поездов конкретного перевозчика.

ООО «LDZ Loģistika» 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 2018 году Латвийская железная дорога выдала ООО «LDz ritošā sastāva serviss» долгосрочный заем в размере 7 774 245 евро на финансирование модернизации тепловозов.

17. ПРОЧИЕ ДОЛГОСРОЧНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ВЛОЖЕНИЯ (EUR)

Название общества	Доли, %	Учетная стоимость	
		31.12.2018.	31.12.2017.
Белорусско-латвийское совместное предприятие «MIRIGO»	3,0	10 126 ^{*1)}	420 245
ООО «STREK»	5,84	73 982	73 982
Итого	x	84 108	494 227

*1) Учитывая, что показатели деятельности предприятия за последние годы ухудшились и положительных тенденций развития не ожидается, была определена подлинная стоимость долгосрочных финансовых вложений и соответственно снижена на 410 119 евро стоимость вложений в белорусско-латвийское совместное предприятие «MIRIGO». Других изменений во вложениях в течение года не было.

Подлинная стоимость других долгосрочных финансовых вложений определена с использованием анализа денежных потоков и финансовых показателей за 2017 год, то есть с использованием ненаблюдаемых на рынке данных (измерения подлинной стоимости 3-го уровня).

18. ЗАПАСЫ (EUR)

	31.12.2018.	31.12.2017.
Материалы верхнего строения пути	7 161 864	6 212 534
Запасные части	351 431	299 274
Другие материалы	1 848 850	1 838 944
Топливо и горючее	238 748	146 620
Прочие запасы и незаконченные изделия	79 856	235 526
Учетная стоимость брутто	9 680 749	8 732 898
Накопления на материалы, не используемые дольше одного года	(2 584 391)	(2 033 740)
Балансовая стоимость	7 096 358	6 699 158

19. ДОЛГИ ПОКУПАТЕЛЕЙ И ЗАКАЗЧИКОВ И ДРУГИЕ ДЕБИТОРЫ (EUR)

	31.12.2018.	31.12.2017.
Долги покупателей и заказчиков	5 582 073	4 841 989
Ненадежные дебиторские задолженности	802 962	473 698
Прочие дебиторы	1 677 037	1 440 571
Учетная стоимость брутто	8 062 072	6 756 258
Накопления на ненадежные дебиторские задолженности	(802 962)	(473 698)
Book Балансовая стоимость	7 259 110	6 282 560

Движение накоплений на ненадежные дебиторские задолженности:

	2018	2017
Накопления на ненадежные дебиторские задолженности на начало года	473 698	489 812
Снижение накоплений в связи с возвращением долгов	(47 004)	(47 999)
Снижение накоплений в связи со списанием долгов	(225 005)	(14 776)
Дополнительно сделанные накопления	601 273	46 661
Накопления на ненадежные дебиторские задолженности на конец года	802 962	473 698

Для проведения расчета ожидаемого снижения стоимости дебиторские задолженности группируют по признакам риска и дням просрочки платежей (более подробную информацию см. в Приложении 28). Ставки ожидаемых потерь опираются на исторические показатели возврата, определяемые как отношение потерянных долгов к соответствующим поступлениям в течение последних 36 месяцев (смотря, соответственно, на 31 декабря 2018 года или 1 января 2018 года). Исторические показатели убытков корректируют так, чтобы отобразить текущую и прогнозируемую информацию по макроэкономическим факторам, влияющим на способности покупателей рассчитаться с Обществом. Наиболее существенным фактором считаются прогнозы ВВП, так как они самым непосредственным образом влияют на изменения плохих дебиторских задолженностей.

При проведении подобных расчетов на 31 декабря 2018 года и 1 января 2018 года накопления на задолженности покупателей и заказчиков, не задерживающих сроки оплаты или задерживающих их менее, чем на 6 месяцев, были несущественными, вследствие чего в финансовых отчетах был учтен нуль.

Аналогичные расчеты проводились также для долгов связанных сторон, выданных связанным сторонам кредитов, других дебиторов, а также для денег и денежных эквивалентов, только в основании данных расчетов был не исторический опыт, а ставки по дефолту от внешних агентств кредитных рейтингов для схожих заемщиков или групп заемщиков. Подобный подход был выбран потому, что у Общества нет исторических данных по отношению к потерям для таких групп финансовых активов. В результате расчетов был сделан вывод, что кредитное качество упомянутых активов хорошее, вследствие чего ожидаемые кредитные потери на 31 декабря 2018 года и 1 января 2018 года несущественны, и поэтому они были учтены в нулевом размере.

Согласно политике бухгалтерского учета Общества, для долгов покупателей и заказчиков, задерживающих платежи более чем на 6 месяцев, обычно создаются накопления в размере 100% от ожидаемых кредитных потерь, а их коррекция выполняется только для отражения возможного возврата подобных задолженностей.

20. ДЕНЬГИ И ДЕНЕЖНЫЕ ЭКВИВАЛЕНТЫ

(EUR)

	31.12.2018.	31.12.2017.
Деньги в банке	34 794 404	19 700 264
Деньги в кассе	2 050	781
Деньги в пути	1 205	390
Итого	34 797 659	19 701 435

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 семьюдесятью 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.376 от 8 августа 2018 года «О различной доле прибыли, выплачиваемой на дивиденды государственным акционерным обществом «Latvijas dzelzceļš» за 2017 год», было определено выплатить дивиденды в размере 614 875 евро (около 2,65%) от чистой прибыли за 2017 год, а часть чистой прибыли за 2017 год в размере 22 569 492 евро была направлена на реализацию запланированных государственным акционерным обществом «Latvijas dzelzceļš» проектов железнодорожной инфраструктуры публичного пользования в соответствии с среднесрочной стратегией деятельности капитального общества на 2017-2022 годы.

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. Нераспределенная прибыль предыдущих периодов была скорректирована при проведении коррекции подлинной стоимости основных средств в соответствии с требованиями SFPS. Порядок использования резервов Общества и нераспределенной прибыли предыдущих периодов определяет собрание акционеров Общества.

23. НАКОПЛЕНИЯ

(EUR)

	31.12.2018.	31.12.2017.
Другие накопления	162 078	177 426
Долгосрочная часть итога	162 078	177 426
Накопления на услуги железнодорожной инфраструктуры публичного пользования	3 460 852	6 921 703
Краткосрочная часть итога	3 460 852	6 921 703
Итого	3 622 930	7 099 129

Движение накоплений по видам накоплений в 2018 году

(EUR)

	01.01.2018.	Снижение накоплений	31.12.2018.
Накопления на услуги железнодорожной инфраструктуры публичного пользования	6 921 703	(3 460 851)	3 460 852
Другие накопления	177 426	(15 348)	162 078
Итого	7 099 129	(3 476 199)	3 622 930

Движение накоплений по видам накоплений в 2017 году

(EUR)

	01.01.2017.	Снижение накоплений	31.12.2017.
Накопления на услуги железнодорожной инфраструктуры публичного пользования	13 843 405	(6 921 702)	6 921 703
Другие накопления	179 063	(1 637)	177 426
Итого	14 022 468	(6 923 339)	7 099 129

В 2018 году на 3 460 851 евро были уменьшены созданные накопления на финансирование железнодорожной инфраструктуры публичного пользования – они сохранены в объеме 3 460 852 евро. Уменьшение накоплений было проведено с учетом изменений в законе «О железной дороге», вступившим в силу 10 марта 2016 года, и изменений в связанных с ними нормативных документах, посредством которых в национальное законодательство были включены нормы Директивы Европейского парламента и Совета Европы 2012/34/ES от 21.11.2012.

Накопления для выплат по производственным травмам проводились согласно правилам Кабинета министров Nr.378 от 23.08.2001 «О порядке расчета, финансирования и выплаты возмещения за вред, причиненный на производстве». Накопления рассчитываются по фактическим годовым выплатам возмещений за вред в предположении, что такие выплаты необходимо обеспечивать на протяжении трех лет. Рассчитанные накопления на выплаты по производственным травмам сократились на 15 348 евро.

24. ЗАЙМЫ У КРЕДИТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ

(EUR)

	31.12.2018.	31.12.2017.
Долгосрочные займы у кредитных учреждений	165 409 358	175 139 053
Краткосрочные займы у кредитных учреждений	34 695 612	33 109 177
Займы у кредитных учреждений итого	200 104 970	208 248 230

Использовались займы у АО «Swedbank», Nerdea Bank AB, Латвийского филиала АО «Luminor Bank», АО «SEB banka», Северного Инвестиционного банка, OP Corporate Bank plc и филиала OP Corporate Bank в Латвии. За отчетный период было получено займов на общую сумму 24 965 917 евро и возвращено в размере 33 109 177 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.

При получении займов Латвийская железная дорога не закладывала свое имущество.

Возвратные суммы по кредитам и процентные ставки на 31 декабря 2018 года

Валюта кредитования	Кредит, в евро	Процентная ставка
	22 131 377	1M EURIBOR + 1,33%
EUR	124 022 249	3M EURIBOR + 0,69% до 1,61%
	53 951 344	6M EURIBOR + 1,05% до 1,8%
Итого	200 104 970	

Возвратные суммы по кредитам и процентные ставки на 31 декабря 2017 года

Валюта кредитования	Кредит, в евро	Процентная ставка
EUR	30 472 716	1M EURIBOR + 1,089% до 1,33%
	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	

Таблица движения остатков по кредитам

(EUR)

	2018	2017
Остаток по кредитам на начало отчетного периода	208 248 230	204 940 429
Получено за отчетный период	24 965 917	34 703 328
Уплачено за отчетный период	(33 109 177)	(31 187 796)
Колебания курсов валют	-	(207 731)
Остаток по кредитам на конец отчетного периода	200 104 970	208 248 230

25. ДРУГИЕ ЗАЙМЫ

(EUR)

	31.12.2018.	31.12.2017.
Расчеты за право собственности согласно договору на строительство (расширение) оптической телекоммуникационной сети на участках железной дороги Лиепая – Елгава – Рига – Валка ¹⁾ , в том числе: долгосрочная часть	2 203 567	2 320 571
<i>в том числе долги, уплачиваемые позже, чем через пять лет после окончания отчетного периода</i>	1 735 551	1 852 555
<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	2 320 571	2 437 575

*1) Договор заключен в 2013 году на общую сумму 2 925 089 евро до 2038 года.

26. ДОХОДЫ БУДУЩИХ ПЕРИОДОВ

(EUR)

	31.12.2018.	31.12.2017.
Долгосрочная часть доходов будущих периодов (средства фондов ЕС и средства государственного бюджета)	290 237 333	307 638 803
Другие долгосрочные доходы будущих периодов	116 472	-
Долгосрочная часть итого	290 353 805	307 638 803
Краткосрочная часть доходов будущих периодов (средства фондов ЕС и средства государственного бюджета)	19 394 416	19 859 585
Другие доходы будущих периодов	111 240	528 842
Краткосрочная часть итого	19 505 656	20 388 427
Доходы будущих периодов итого	309 859 461	328 027 230

Наибольшую часть доходов будущих периодов представляют собой средства фондов ЕС и государственного бюджета, полученные на развитие железнодорожной инфраструктуры.

Движение средств по проектам ЕС и государственного бюджета в 2018 году

(EUR)

Доходы будущих периодов	Остаток на 01.01.2018	Переклассифицировано (перемещено)	Получены средства государственного бюджета	Снижение в размере износа основных средств	Остаток на 31.12.2018
Долгосрочная часть	307 638 803	(19 401 470)	2 000 000	-	290 237 333
Краткосрочная часть	19 859 585	19 401 470	-	(19 866 639)	19 394 416
Итого	327 498 388	-	2 000 000	(19 866 639)	309 631 749

В 2018 году из государственного бюджета были получены средства на приоритетное мероприятие: строительство объекта государственной железнодорожной инфраструктуры публичного пользования – пешеходного туннеля на станции Огре – с целью повышения уровня безопасности вблизи железной дороги на станции с интенсивным движением пешеходов и поездов.

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

27. НАЛОГИ И ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПЛАТЕЖИ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОЦИАЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ

(EUR)

Вид налога	Переплата (-) по налогам, обязательства (+) по налогам на 31.12.2017	Рассчитано	Уплачено	Переплата (-) по налогам, обязательства (+) по налогам на 31.12.2018
Подоходный налог с предприятий	-	70 437	(71 411)	(974)
Подоходный налог с предприятий от нерезидентов	-	3 220	(3 220)	-
Обязательные платежи государственного социального страхования	3 298 868	30 925 243	(30 547 468)	3 676 643
Подоходный налог с населения	1 856 494	14 451 187	(14 462 408)	1 845 273
<i>в том числе в Белоруссии</i>	-	<i>7 811</i>	<i>(6 504)</i>	<i>1 307</i>
Налог на недвижимость	(152)	595 345	(595 207)	(14)
Налог на природные ресурсы	3 161	4 751	(4 980)	2 932
Налог на добавленную стоимость	4 232 701	32 827 953	(32 576 749)	4 483 905
Ввозной таможенный налог	-	2 507	(2 507)	-
Налог на эксплуатацию транспортного средства	375	52 899	(52 305)	969
Налог на легковые транспортные средства предприятий	150	31 047	(25 348)	5 849
Государственная пошлина на риск предпринимательской деятельности	2 280	28 029	(28 023)	2 286
Итого	9 393 877	78 992 618	(78 369 626)	10 016 869
Переплата по налогам	(152)			(988)
Обязательства по налогам	9 394 029			10 017 857

Обязательства по налогам образовались в декабре 2018 года. На 31 декабря 2018 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 вклады в банках, 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 хозяйственной деятельности Общества.

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 разделяются на следующие категории:

	(EUR)
	31.12.2018.
Финансовые активы по амортизированной стоимости приобретения	
Долги покупателей, заказчиков и прочие дебиторы, за исключением авансов	64 169 141
Деньги и денежные эквиваленты	34 797 659
Финансовые активы по подлинной стоимости с переоценкой в расчете прибыли или убытков	
Долгосрочные финансовые вложения	84 108
Финансовые активы итого	99 050 908
Финансовые обязательства по амортизированной стоимости приобретения	
Займы у кредитных учреждений	200 104 970
Прочие займы	2 320 571
Долги поставщикам, подрядчикам работ и прочие кредиторы, за исключением авансов (включая долгосрочную часть)	22 279 960
Финансовые обязательства итого	224 705 501
	(EUR)
	31.12.2017.
Займы и дебиторские задолженности	
Долги покупателей, заказчиков и прочие дебиторы, за исключением авансов	58 898 607
Деньги и денежные эквиваленты	19 701 435
Вложения, доступные для продажи	
Долгосрочные финансовые вложения	494 227
Финансовые активы итого	79 094 269
Прочие финансовые обязательства по амортизированной стоимости приобретения	
Займы у кредитных учреждений	208 248 230
Прочие займы	2 437 575
Долги поставщикам, подрядчикам работ и прочие кредиторы, за исключением авансов (включая долгосрочную часть)	22 437 905
Финансовые обязательства итого	233 123 710

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. 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.

Общество не использует 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.

	2018		2017	
	Прирост/снижение базовой ставки (базовые пункты)	Влияние на прибыль до уплаты налогов	Прирост/снижение базовой ставки (базовые пункты)	Влияние на прибыль до уплаты налогов (EUR)
EURIBOR	(+100)	(2 001 050)	(+100)	(2 067 402)
	(-100)	2 001 050	(-100)	2 067 402
LIBOR	(+50)	-	(+50)	(7 540)
	(-50)	-	(-50)	7 540

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 далее 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.

	2018		2017	
	Изменения в курсе валют	Влияние на прибыль до уплаты налогов	Изменения в курсе валют	Влияние на прибыль до уплаты налогов
Доллар США	(+5%)	158	(+5%)	63 497
	(-5%)	(158)	(-5%)	(63 497)

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 2018 года у Общества было 4 клиента (в 2017 году – 3), каждый из которых был должен Обществу более 700 тыс. евро, что составляло примерно 90,8% (в 2017 году – 84,0%) общей дебиторской задолженности. Без учета долгов дочерних обществ, для которых 31 декабря 2018 года еще не наступил срок возврата, задолженность более 700 тыс. евро имели два клиента, что составляло 25,9% общей дебиторской задолженности.

В Обществе не разработана внутренняя система кредитных рейтингов для оценки долгов покупателей и заказчиков.

На протяжении 2018 года не произошло существенных изменений ожидаемых кредитных потерь по отношению к долгам покупателей и заказчиков.

Списание долгов покупателей и заказчиков происходит только тогда, когда не ожидается возврата долгов. Показатели, свидетельствующие о невозможности возврата долгов, включают в себя в том числе неспособность дебитора договориться о графике погашения долгов, дополненная неплатежеспособностью, банкротством или ликвидацией дебитора.

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	31.12.2018.	31.12.2017.
Aa2	7 605 319	-
Aa3	184	19 689 193
A1	-	10 723
Baa1	25 188 823	-
Без рейтинга*	2 000 078	348
Итого	34 794 404	19 700 264

* Рейтинги не присваиваются Государственной кассе и ГАО «Latvijas pasts» (общество, находящееся в собственности государства).

Общество подвержено кредитному риску, как это отражено в следующей таблице:

(EUR)		
	31.12.2018.	31.12.2017.
Деньги и денежные эквиваленты	34 797 659	19 701 435
Долги покупателей, заказчиков и прочие долги (сумма брутто), за исключением авансов и предоплаты	64 972 103	59 372 305
Итого	99 769 762	79 073 740

Дополнительно раскрываемая информация, относящаяся к кредитным рискам:

(EUR)

	31.12.2018.	31.12.2017.
Финансовые активы, по которым не просрочен срок платежа и на которые не создаются накопления на снижение стоимости		
Непросроченные платежи, в том числе	98 801 111	78 462 323
Деньги и денежные эквиваленты	34 797 659	19 701 435
Долги покупателей и заказчиков	64 003 452	58 760 888
Анализ возрастной структуры финансовых активов, по которым просрочен срок платежа, но не созданы накопления на снижение стоимости		
До 3 месяцев	139 599	118 525
От 3 до 12 месяцев	26 090	19 194
Финансовые активы, по которым не созданы накопления на снижение стоимости, итого	98 966 800	78 600 042
Финансовые активы, по которым созданы накопления на снижение стоимости (в полном объеме)	802 962	473 698
Итого	99 769 762	79 073 740

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 путем 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 2018 году стала прибыль после уплаты налогов в размере 4 178 тыс.евро. На 31 декабря 2018 года краткосрочные обязательства Общества превышали его оборотные средства на 40 359 тыс.евро. В краткосрочные обязательства включены доходы будущих периодов в размере 19 394 тыс.евро, связанные с вложением в публичную железнодорожную инфраструктуру проектных средств ЕС и государственного бюджета и постепенно списываемые в доходы, поэтому низка вероятность того риска, что на покрытие этих обязательств потребуются финансовые средства. Общий показатель ликвидности равен 0,6, а без включения в краткосрочные обязательства доходов будущих периодов – 0,7. В свою очередь, при исключении еще и краткосрочных накоплений, не связанных с денежным потоком, показатель ликвидности вырастает до 0,8. Денежные потоки оперативной деятельности Общества положительны. Учитывая упомянутые выше обстоятельства, полагаем, что Общество финансово стабильно и способно выполнять свои текущие платежи.

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 2018 года	До 3 месяцев	От 3 до 12 месяцев	От 1 до 5 лет	Более 5 лет	Итого
Займы у кредитных учреждений	8 710 352	28 311 995	112 945 715	57 716 561	207 684 623
Прочие обязательства (включая прочие займы, долги поставщикам и подрядчикам работ и другие кредиты)	15 464 204	6 446 497	954 279	1 735 551	24 600 531
Итого	24 174 556	34 758 492	113 899 994	59 452 112	232 285 154

(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

29. СООБРАЖЕНИЯ О ПОДЛИННОЙ СТОИМОСТИ

13. SFPS устанавливает иерархию техник оценки на основании того, используются ли в технике оценки наблюдаемые рыночные данные, или рыночные данные не наблюдаются. Наблюдаемые рыночные данные получают из независимых источников. Если рыночные данные не наблюдаются, то техника оценки отражает допущения Общества по ситуации на рынке.

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 рыночные 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. У Общества нет финансовых инструментов, оцениваемых по 1-му уровню.

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). У Общества нет финансовых инструментов, оцениваемых по 2-му уровню.

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:

(EUR)

	31.12.2018.	31.12.2017.
Активы:		
Деньги и денежные эквиваленты	34 797 659	19 701 435
Займы родственным обществам	52 285 103	47 258 575
Прочие ценные бумаги и вложения	84 108	494 227
Долги покупателей и заказчиков нетто	5 582 073	4 841 989
Долги родственных обществ нетто	6 301 965	6 798 043
Итого	99 050 908	79 094 269
Обязательства:		
Займы у кредитных учреждений	200 104 970	208 248 230
Долги поставщикам и подрядчикам работ	18 592 323	18 044 744
Долги родственным обществам	3 687 637	4 393 161
Прочие обязательства	2 320 571	2 437 575
Итого	224 705 501	233 123 710

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 собраньем 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 срока 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)

	31.12.2018.	31.12.2017.
Займы у кредитных учреждений и другие займы	202 425 541	210 685 805
Кредиторская задолженность (включая налоги)	42 846 157	44 107 431
Прочие обязательства	313 482 391	335 126 359
Общие обязательства	558 754 089	589 919 595
Собственный капитал	318 806 550	315 243 661
Обязательства и собственный капитал итого	877 560 639	905 163 256
Отношение заемного капитала к общему капиталу	64%	65%
Отношение собственного капитала к общим обязательствам	57%	53%

31. АНАЛИЗ ФИНАНСОВЫХ АКТИВОВ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВ В РАСПРЕДЕЛЕНИИ ПО ВАЛЮТАМ

В следующей таблице отражены финансовые инструменты Общества по валютам на 31 декабря 2018 года.

	EUR	USD	Другие валюты	Итого
	EUR	EUR	EUR	EUR
Долги покупателей, заказчиков и прочие дебиторы, за исключением авансов	64 169 141	-	-	64 169 141
Деньги и денежные эквиваленты	34 791 649	5 951	59	34 797 659
Финансовые активы итого	98 960 790	5 951	59	98 966 800
Займы у кредитных учреждений	200 104 970	-	-	200 104 970
Другие займы	2 320 571	-	-	2 320 571
Долги поставщикам, подрядчикам работ и прочие кредиторы, за исключением авансов	22 259 099	3 618	17 243	22 279 960
Финансовые обязательства итого	224 684 640	3 618	17 243	224 705 501

В следующей таблице отражены финансовые инструменты Общества по валютам на 31 декабря 2017 года.

	EUR	USD	Другие валюты	Итого
	EUR	EUR	EUR	EUR
Долги покупателей, заказчиков и прочие дебиторы, за исключением авансов	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

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.	28.02.2019.	450 495
ООО «KATISS» Реконструкция контактной сети на станциях Огре и Шкиротава	31.10.2017.	30.06.2019.	274 644
ООО «Belam – Rīga» За проектирование оптической сети на участке железной дороги Глуда – Реньге – Государственная граница	18.12.2018.	18.08.2019.	134 535

- 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
Полное общество «BMGS – Viadukts» Строительство пешеходного туннеля на станции Огре	Объявлен конкурс 19.09.2018	20.11.2020.	1 489 999

Создание основных средств и расходы на объекты незавершенного строительства (EUR)

Название объекта незавершенного строительства	Остаток объектов незавершенного строительства на 31.12.2018	Расходы, запланированные на 2019 год	Планируемая дата сдачи в эксплуатацию
Совершенствование контроля и централизации движения (в дополнение к KIGAS)	877 805	196 321	2019 год
Электронизация и оптимизация оборота информации по грузовым перевозкам – информационная система управления грузовым сообщением	674 328	198 758	2019 год
Строительство оптических сетей	416 063	303 245	2020 год
Строительство повышенного островного перрона на станции Скривери	354 078	96 422	2019 год
Капитальный ремонт станционных зданий	219 688	155 191	2019 год
Создание единого Склада данных Латвийской железной дороги	211 384	152 678	2019 год
Замена информационной системы APIKS на C-KNIS	201 397	479 145	2019 год
Замена типа отопления и строительство санитарных узлов на объектах недвижимости	170 211	24 305	2019 год
Обновление пути – капитальный ремонт типа «Б»	90 225	74 938	2019 год
Обновление энергетики	70 705	143 684	2019 год
Обновление сетей информационных технологий и телекоммуникаций	47 892	113 401	2019 год
Развитие Музея Латвийской железной дороги	45 701	936 374	2020 год
Капитальный ремонт внешних инженерных сетей	33 965	-	2019 год
Прочие объекты незавершенного строительства	32 821	417 003	2019 год
Итого	3 446 263	3 291 465	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 2018 году расходы Общества в связи с заключенными договорами оперативной аренды составляли 4 090 585 евро, соответственно в 2017 году – 3 511 484 евро. (Планируется, что в 2019 году расходы сохранятся на уровне 2018 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 2018 году составляли 4 153 264 евро. В период от года до 5 лет доходы от оперативной аренды планируется получать на уровне 2018 года.

36. КОЛИЧЕСТВО РАБОТАЮЩИХ В ОБЩЕСТВЕ

Среднее количество работающих в Обществе в 2018 году составляло 6 439 человек (в 2017 году – 6 494).

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, распределение и продажа электроэнергии, аренда помещений, приобретение абонементных билетов) на 50 952 тыс.евро (в 2017 году – 48 492 тыс.евро) и ГАО «Latvenergo» (покупка электроэнергии) на 8 536 тыс.евро (в 2017 году – 11 885 тыс.евро). Взаимные сделки связаны с основной деятельностью соответствующих сторон.

Сделки с дочерними обществами

Партнер по сделке	2018		2017	
	Товары/услуги		Товары/услуги	
	Проданы/оказаны	Куплены/получены	Проданы/оказаны	Куплены/получены
ООО „LDZ CARGO”	132 764 577	12 090 739	94 606 923	7 024 609
ООО „LDZ ritošā sastāva serviss”	3 162 228	3 744 732	3 209 387	2 738 891
ООО „LDZ infrastruktūra”	729 780	4 167 880	1 429 064	12 660 363
ООО „LDZ apsardze”	388 489	5 061 848	404 452	4 747 407
АО „LatRailNet”	63 153	1 240 877	74 375	1 198 524
ООО „LDZ Loģistika”	278 172	-	137 781	-
ООО „Rīgas Vagonbūves uzņēmums “Baltija””	3 197	-	1 750	-

Долги родственных обществ

(EUR)

Дочернее общество	31.12.2018.	31.12.2017.
Краткосрочные долги		
ООО „LDZ CARGO”	5 925 667	3 009 757
ООО „LDZ ritošā sastāva serviss”	4 599 537*	6 284 797
ООО „LDZ infrastruktūra”	35 544	187 906
ООО „LDZ apsardze”	33 018	38 888
АО „LatRailNet”	5 655	11 446
ООО „LDZ Loģistika”	25 957	12 664
ООО „Rīgas Vagonbūves uzņēmums “Baltija””	332	302
Итого	10 625 710	9 545 760
в том числе образовавшиеся в декабре отчетного года	6 301 760	6 798 043
Долгосрочные займы		
ООО «LDz ritošā sastāva serviss»*	47 961 358*	44 510 858

* Латвийская железная дорога выдала ООО «LDz ritošā sastāva serviss» долгосрочный кредит на финансирование модернизации тепловозов на общую сумму 52 285 103 евро, краткосрочная часть которого составляет 4 323 745 евро.

Долги родственными обществам

(EUR)

Дочернее общество	31.12.2018.	31.12.2017.
ООО „LDZ CARGO”	1 368 307	492 249
ООО „LDZ ritošā sastāva serviss”	305 495	221 701
ООО „LDZ infrastruktūra”	1 425 892	3 198 281
ООО „LDZ apsardze”	587 943	480 930
Итого	3 687 637	4 393 161
в том числе образовавшиеся в декабре отчетного года	3 687 210	4 392 734

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 2018 года.

39. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАСХОДОВАНИЮ ПРИБЫЛИ ОБЩЕСТВА

На основании частей первой и второй статьи 28 закона «Об управлении долями капитала публичной персоны и капитальными обществами» прогнозируемую и выплачиваемую на дивиденды долю прибыли определяют на основании среднесрочной стратегии деятельности капитального общества, установленных в ней целей капитального общества и методов их реализации. Правление капитального общества, опираясь на среднесрочную стратегию деятельности, готовит предложение

по прогнозируемой части прибыли, выплачиваемой на дивиденды, и представляет это предложение держателю долей капитала.

В части 17 Среднесрочной стратегии деятельности ГАО «Latvijas dzelzceļš» на 2017-2022 годы, утвержденной решением Совета Латвийской железной дороги Nr. PA 1.2./11-1 от 8 ноября 2018 года, указано, что на период действия стратегии важно установить отличный размер доли прибыли, выплачиваемой государству на дивиденды из чистой прибыли предприятия, оставив прибыль в распоряжении Общества и направив ее на развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры публичного пользования, в том числе на создание резерва, который может быть использован для поддержания долгосрочной деятельности Общества и реализации запланированных проектов железнодорожной инфраструктуры публичного пользования.

В представленном письмом Межведомственного координационного центра Nr.1.2-5.1/159-IP от 30 ноября 2017 года отзыве о среднесрочной стратегии деятельности ГАО «Latvijas dzelzceļš» на 2017-2022 годы выражается поддержка установлению отличной от обычной части прибыли, выплачиваемой на дивиденды.

Распоряжением Кабинета министров Nr.588 от 6 ноября 2018 года был утвержден «Индикативный план развития железнодорожной инфраструктуры на 2018-2022 годы» (далее – также План), а 9 ноября 2018 года между Министерством сообщения и Латвийской железной дорогой, как управляющим инфраструктурой, был заключен Многолетний договор на планирование и финансирование содержания и развития находящейся в управлении Латвийской железной дороги железнодорожной инфраструктуры публичного пользования на период с 9 ноября 2018 года по 31 декабря 2022 года.

Определенный Планом механизм обеспечения финансового равновесия управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования может функционировать и инвестиционные проекты могут быть реализованы, если концептуально принятое Кабинетом министров решение о выплачиваемой Латвийской железной дорогой государству части прибыли в размере 0% от чистой прибыли предприятия за 2018-2021 годы (распоряжение Кабинета министров Nr.212 от 15 мая 2018 года «Об отличной части прибыли, выплачиваемой на дивиденды государственным акционерным обществом «Latvijas dzelzceļš» за 2018-2021-й отчетные годы») будет включено в ежегодный законопроект о государственном бюджете и законопроект в рамках среднесрочного бюджета на соответствующие периоды.

Внесенные 7 февраля 2019 года в закон «О бюджете и управлении финансами» изменения, определенные пунктом 82 Переходных правил, устанавливают, что в 2019 году в рамках среднесрочного бюджета проект закона готовится только на 2020-й, 2021-й и 2022-й годы, и Кабинет министров представляет его Сэйму одновременно с законопроектом о государственном бюджете на 2020 год. Таким образом, решение об отличной части прибыли, выплачиваемой на дивиденды государственным акционерным обществом «Latvijas dzelzceļš» в 2018 году, принято при решении по бюджету 2019 года.

Рига, 21 марта 2019 года

Председатель правления	Э.Берзиньш
Член правления	А.Стракшас
Член правления	Э.Шмукстс
Член правления	А.Стурманис

Годовой отчет подготовлен финансовой дирекцией ГАО «Latvijas dzelzceļš»:
Заместитель финансового директора, руководитель финансового отдела С.Гасюна

СОКРАЩЕННЫЙ КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ ЗА 2018 ГОД

09

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ РАСЧЕТ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ ЗА 2018 ГОД (EUR '000)

	2018	2017
Доходы	365 044	318 638
Расходы на производство проданной продукции	(343 112)	(320 571)
Прибыль или убытки брутто	21 932	(1 933)
Административные расходы	(25 668)	(24 616)
Прочие доходы хозяйственной деятельности	31 821	33 628
Прочие расходы хозяйственной деятельности	(11 076)	(6 277)
Доходы от долгосрочных вложений	776	311
Финансовые доходы	3	2
Коррекция снижения стоимости долгосрочных и краткосрочных финансовых вложений	(410)	-
Финансовые расходы	(2 225)	(2 272)
Прибыль или убытки до уплаты подоходного налога с предприятий	15 153	(1 157)
Подоходный налог с предприятий	(745)	32 334
Прибыль отчетного года	14 408	31 177

Приложение

Основные установки подготовки сокращенного консолидированного финансового отчета. Настоящий сокращенный консолидированный финансовый отчет, состоящий из консолидированного отчета о финансовом состоянии на 31 декабря 2018 года, консолидированного расчета прибыли или убытка консолидированного отчета объединенных доходов за год до 31 декабря 2018 года, подготовлен на основании соответствующей информации ревизованного консолидированного финансового отчета ГАО «Latvijas dzelzceļš» за 2018 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.

Рига, 21 марта 2019 года

Председатель правления	Э.Берзиньш
Член правления	А.Стракшас
Член правления	Э.Шмукстс
Член правления	А.Стурманис

Годовой отчет подготовлен финансовой дирекцией ГАО «Latvijas dzelzceļš»:
Заместитель финансового директора, руководитель финансового отдела С.Гасюна

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ ОБЪЕДИНЕННЫХ ДОХОДОВ ЗА 2018 ГОД
(EUR '000)

	2018	2017
Прибыль отчетного года	14 408	31 177
Прочие доходы:		
Позиции, не переклассифицируемые в расчете прибыли или убытков:	(5 194)	4 377
<i>Списание переоцененных основных средств</i>	<i>(5 194)</i>	-
Отложенный налог, непосредственно учитываемый в прочих доходах от переоцененных основных средств	-	4 377
Прочие доходы отчетного года	9 214	4 377
Объединенные доходы отчетного года	9 214	35 554
Прибыль и объединенные доходы отчетного года, относящиеся к акционерам материнского общества Концерна	9 214	35 554

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ СОСТОЯНИИ НА 31 ДЕКАБРЯ 2018 ГОДА
(EUR '000)

Актив	31.12.2018	31.12.2017
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ		
Основные средства	861 199	895 784
Нематериальные вложения	1 467	1 360
Авансовые платежи за основные средства	387	745
Долгосрочные финансовые вложения	84	494
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ ИТОГО	863 137	898 383
ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА		
Накопления	18 541	24 244
Долги покупателей, заказчиков и другие дебиторы	19 886	14 779
Подходный налог с предприятий	28	446
Деньги и денежные эквиваленты	89 904	72 883
ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА ИТОГО	128 359	112 352
АКТИВЫ ИТОГО	991 496	1 010 735

Рига, 21 марта 2019 года

Председатель правления Э.Берзиньш
Член правления А.Стракшас
Член правления Э.Шмукстс
Член правления А.Стурманис

Годовой отчет подготовлен финансовой дирекцией
ГАО «Latvijas dzelzceļš»:
Заместитель финансового директора, руководитель
финансового отдела С.Гасюна

**КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ СОСТОЯНИИ
НА 31 ДЕКАБРЯ 2018 ГОДА**

(EUR '000)

	31.12.2018.	31.12.2017.
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	46 156	51 350
Резервы и нераспределенная прибыль предыдущих лет	89 082	53 327
Объединенные доходы отчетного года	14 408	31 177
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ ИТОГО	406 366	392 574
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
Отложенные налоговые обязательства	745	-
Накопления	162	177
Займы у кредитных учреждений	165 409	176 527
Другие займы	2 204	2 321
Долги поставщикам и подрядчикам работ	486	486
Доходы будущих периодов	290 354	307 639
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО	459 360	487 150
КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
Займы у кредитных учреждений	36 110	35 114
Другие займы	117	117
Накопления	4 521	8 486
Долги поставщикам, подрядчикам работ и прочие кредиторы	49 568	52 096
Подоходный налог с предприятий	-	2
Налоги и обязательные платежи государственного социального страхования	15 948	14 808
Доходы будущих периодов	19 506	20 388
КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО	125 770	131 011
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО	585 130	618 161
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИТОГО	991 496	1 010 735

Рига, 21 марта 2019 года

Председатель правления	Э.Берзиньш
Член правления	А.Стракшас
Член правления	Э.Шмукстс
Член правления	А.Стурманис

Годовой отчет подготовлен финансовой дирекцией
ГАО «Latvijas dzelzceļš»:
Заместитель финансового директора, руководитель
финансового отдела С.Гасюна