



VAS "Latvijas dzelzceļš"

ILGTSPĒJAS UN GADA PĀRSKATS

PAR **2017.** GADU

SATURS

VAS "Latvijas dzelzceļš" prezidenta		Ietekme uz vidi	68
Edvīna Bērziņa uzruna	3	Vadības pieeja	68
		Rūpes par vidi	69
VAS "Latvijas dzelzceļš" viceprezidenta		Atkritumu apsaimniekošana	69
Aivara Strakšas uzruna	6	Gaisa un gruntsūdeņu piesārņojuma samazināšana	70
		Trokšņi un vibrācijas	72
VAS "Latvijas dzelzceļš" viceprezidenta		Apkārtējās vides sakopšana	75
Ērika Šmuksta uzruna	7	Energoefektivitāte	76
		Materiālu izmantošana	76
VAS "Latvijas dzelzceļš" viceprezidenta		Ūdens apgāde	76
Aiņa Stūrmaņa uzruna	8		
Informācija par pārskatu	10	Sociālā ietekme	77
		Vadības pieeja	77
Indikatoru satura rādītājs	12	Darbinieki	78
		Darbinieku un vadības attiecības	79
Uzņēmuma profils	14	Iekšējā komunikācija	79
Uzņēmuma pārvalde un struktūra	17	Darba drošība	81
LDz padome	18	Apmācības un izglītības iespējas	84
LDz valde	20		
LDz meitasuzņēmumi un to darbības rezultāti 2017. gadā	22	Produkta atbildības dimensija	86
Iekšējo procesu kontrole	29	Vadības pieeja	86
LDz darbības tiesiskuma nodrošināšana	30	Informācijas tehnoloģiju loma	87
Darbības rezultāti	31	Nelaimes gadījumi uz sliedēm	88
Darbinieki	34	Sabiedrības drošība	90
LDz sociālā atbildība	35		
Ētika	44	Sabiedrības dimensija	91
Piegādes ķēdes, partneri	45	Vadības pieeja	91
Atbildība pret ārējām iniciatīvām	46	Kultūrizglītotas sabiedrības attīstība	93
Darbība nozares un sabiedriskajās organizācijās	47	Dāvinājumu un ziedojumu politika	93
Darbība starptautiskajās organizācijās	49	Sūdzību mehānismi	94
		Politiskā atbildība	95
Būtisko aspektu identificēšana, ietekmes pušu iesaiste	53	Zemes izmantošanas tiesības	95
		Vides pieejamība	96
Ekonomiskā ietekme	57	Neatkarīga revidenta apliecinājuma ziņojums	98
Vadības pieeja	57		
Būtiskās norises 2017. gadā	58	VAS "Latvijas dzelzceļš" 2017.gada pārskats	101
Radītā ekonomiskā vērtība	60		
ES fondu finansējuma izmantošana	61	"Latvijas dzelzceļa" konsolidētais saīsinātais 2017.gada pārskats	162
Infrastruktūras attīstības ietekme	65		
Netiešā ekonomiskā ietekme	66		
Iepirkumu organizēšana	67		



G4-1



EDVĪNS BĒRZIŅŠ

VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs,
prezidents

Apzinoties transporta un loģistikas nozares būtisko lomu Latvijas tautsaimniecībā, kā arī VAS "Latvijas Dzelzceļš" (Turpmāk tekstā – LDz, Latvijas dzelzceļš, uzņēmums) sociālekonomisko ietekmi, uzņēmums pēdējos gados ir mērķtiecīgi strādājis, lai paaugstinātu sociālās atbildības un ilgtspējīgas domāšanas kultūru, pilnveidotu un efektīvizētu pārvaldības procesus un veidotu sabalansētu sadarbību ar ietekmes pusēm.

2017. gadā tika publiskots pirmais ilgtspējas pārskats, kas veidots pēc starptautiski atzītajām Global Reporting Initiative (GRI) G4 vadlīnijām. Tas bija nozīmīgs solis, lai savu izpratni par ilgtspējīgas darbības vērtībām apliecinātu gan plašākai Latvijas sabiedrībai, gan starptautiski. Turklāt būtiski, ka LDz bija Baltijā pirmais nozares uzņēmums, kas uzsāka šādu nefinanšu ziņošanas praksi. Jācer, ka šogad un nākamajos gados to sāks īstenot arī citi uzņēmumi.

2017. gada laikā ir paveikts ļoti daudz, LDz un tā pārvaldītais koncerns ir uzsācis pārmaiņu procesu, kura rezultāti būs redzami turpmākajos gados, taču arī šīs pārmaiņas stratēģiskās vadības un uzņēmuma korporatīvās pārvaldības, cilvēkresursu, tehnoloģiskās attīstības un starptautisko partnerību jomā ir balstītas ilgtspējīgas attīstības pamatprincipos.

LDz ilgtspējas pārskats iezīmē lielu daļu šī procesa un dod iespēju iepazīties ar informāciju,

kas uzņēmumu raksturo daudz detalizētāk un padziļinātāk nekā saimnieciskās darbības rezultāti.

Atskatoties uz 2017. gadu gan vietējā, gan starptautiskajā tirgū LDz un visa Latvijas transporta un loģistikas nozare turpināja saskarties ar izaicinājumiem un konkurences saasināšanos starptautiskā mērogā. Taču, par spīti tiem, šajā gadā soli pa solim ir ieguldīts liels darbs, lai paaugstinātu uzņēmuma starptautisko atpazīstamību, nostiprinātu pozīcijas starptautiskajā arēnā, kā arī veicinātu nozares attīstības iespējas Latvijā.

Aizvadītā gada vasarā LDz un Latvijas lielākās ostas pārstāvēja mūsu valsts transporta un loģistikas nozari Kazahstānā notiekošajā starptautiskajā izstādē "EXPO Astana 2017". Tā bija ne tikai dalība ievērojamā starptautiskā izstādē līdzās pasaules ekonomikas līderiem. Izstāde nozīmēja arī iespēju dibināt jaunus kontaktus ar potenciālajiem sadarbības partneriem. Tam bija arī praktisks rezultāts – 16. oktobrī Rīgā sagaidīts pirmais konteinervilciens maršrutā Urumči-Altinkola -Rīga-Roterdama. Šī vilciena organizēšanu var droši minēt kā praktisku rezultātu izstādes laikā notikušajām sarunām ar sadarbības partneriem Kazahstānas dzelzceļā un tā grupas uzņēmumos.



Savukārt no vides tehnoloģiju viedokļa “EXPO Astana 2017” viesus iepazīstinājām ar izstrādāto ūdeņraža lokomotīves prototipu un šī risinājuma potenciālu, kas guva izstādes apmeklētāju, tostarp nozares profesionāļu ievērbu.

Par to, ka LDz ir pamanīts starptautiskajā tirgū un tā veidotie maršruti ir iezīmēti pasaules tranzīta kartē, liecina jūnija beigās noslēgtais sadarbības līgums ar vienu no pasaules ietekmīgākajiem loģistikas uzņēmumiem “DHL Global Forwarding”. Tādējādi LDz ir kļuvis par vienu no uzņēmuma partneriem, piedaloties globāli izvirzītā mērķa sasniegšanā – kravu pārvadājumos no Ķīnas uz Eiropu līdz 2020. gadam sasniegt vienu miljonu konteineru gadā. Vienlaikus ar Ķīnas tirgus apguvi LDz 2017. gadā aktīvi darbojās, veidojot jaunus kontaktus Indijā un Irānā.

Lai attīstītu sadarbību ar tālām valstīm, nepieciešamas ļoti ciešas attiecības ar tuvākajiem kaimiņiem. Ikdienā turpinām sadarboties gan ar Krievijas, gan Baltkrievijas kolēģiem. Attiecību stiprināšanas un jaunu sadarbību izveides nolūkā 2017. gada janvārī Minskā atklājām LDz pastāvīgo pārstāvniecību. Tas bija stratēģiski svarīgs solis, kas saistīts ne tikai ar esošo partnerību attīstību, bet arī to, bet arī ar to ka Minskas tuvumā top Baltkrievijas un Ķīnas kopīgi veidots industriālais parks “Lielais akmens”. Šī projekta īstenošana ir gan LDz, gan visas Latvijas interesēs, jo kravu pārvadājumu nodrošināšana veicina valsts ekonomikas izaugsmi. Lai nodrošinātu paredzamību pārvadājumu organizēšanā, oktobrī tika noslēgta LDz un Baltkrievijas dzelzceļa vienošanās par kravas ekspresvilciena “Minska-Rīga” izveidi.

Priekšnoteikums turpmākai starptautiskajai attīstībai ir gan konkurētspējīgu pārvadājumu risinājumu, gan infrastruktūras nodrošināšana. Ilgtermiņā to ļaus sasniegt Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija, kas sniegs būtiskas konkurētspējas priekšrocības liela apjoma kravu pārvadājumu organizēšanā. 2017. gada janvārī Ministru kabinets akceptēja Satiksmes ministrijas un LDz piedāvājumu projekta

pirmajā posmā elektrificēt dzelzceļa līniju no Daugavpils un Rēzeknes Rīgas virzienā. Ekspertu veiktie aprēķini liecina, ka projektam būs pozitīva ietekme ne tikai pēctā pabeigšanas, kad pārvadājumu organizēšana ar elektrovilci kļūs lētāka par patlaban izmantoto dīzeļvilci, bet arī projekta īstenošanas gaitā tas sekmēs vietējās ekonomikas attīstību, paplašinot dzelzceļa nozares netiešo ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību.

Dzelzceļš jau tagad Latvijā ir dabai draudzīgākais transporta veids, bet pēc elektrifikācijas ietekme uz vidi vēl vairāk samazināsies, jo tiks minimizēti kaitīgo izmešu apjomi un ar dīzeļvilci saistīti piesārņojuma riski.

Lai gan netieši, tomēr LDz ir saistīts ar vienu no nākotnes vērienīgākajiem Baltijas valstu sadarbības projektiem – dzelzceļa līnijas “Rail Baltica” izveidi, un tam var būt nozīmīga loma Latvijas kā reģiona loģistikas izcilības centra attīstībā. LDz uz šo projektu raugās cerīgi, jo tas dos iespēju Latvijā veidot divu dažādu platumu sliežu ceļu savienojumu, kas ļaus apstrādāt vēl lielāku apjomu kravu no dažādiem pasaules reģioniem, kā arī attīstīt efektīvu sadarbību ar Rietumeiropas partneriem.

Gan liela mēroga infrastruktūras projektu īstenošana, gan ikdienas darbības nodrošināšana ir iespēja, tikai pateicoties uzņēmuma darbiniekiem, kuri ir galvenā LDz vērtība. Ņemot vērā, cik sarežģīts bijis 2017. gads, ir jāteic paldies visiem uzņēmuma un koncerna darbiniekiem, kas ne tikai izpratuši situāciju, bet arī aktīvi iesaistījušies jaunu risinājumu izstrādē gan piedaloties uzņēmuma nākotnes stratēģiskā pozicionējuma izstrādē un ar to saistītu iniciatīvu izveidē, gan iesaistoties ikdienas darba procesa uzlabojumu veikšanā, izmantojot “LDz Ideju banku”.

LDz ir Latvijas uzņēmums un ar Latvijas vārdu “Latvijas” savā nosaukumā īpaši lepojamies, bet vienlaikus izjūtam lielu atbildību. Kaut arī uzņēmuma izaugsmes un attīstības pamatā ir sekmīga starptautiskā sadarbība,



tomēr uzskatām, ka jāattīsta arī iekšējais tirgus, kam 2017. gadā veltījām īpašu uzmanību, un rezultāti tam redzami gada pārskata datos. Iekšzemes pārvadājumu apjoms gada laikā pieaudzis par 10%. Cieša sadarbība veidojās ar graudkopības uzņēmumiem, kuru vajadzībām tika izveidots īpašs sezonāls lokveida maršruts graudu kravu nogādāšanai no Zemgales uz Rīgas ostu. Tādējādi, sadarbojoties nozaru uzņēmumiem, pārvadātājiem un ostām, pārliecinājamies, ka iekšējā tirgū ir vēl neapgūts potenciāls, kuru vērts attīstīt nākotnē.

Ilgttermiņā saskatām arī iespējas sadarbībā ar AS "Pasažieru vilciens" attīstīt iekšzemes pasažieru pārvadājumus, dodot iespēju efektīvas sabiedrības mobilitātes plānošanā izmantot dzelzceļa infrastruktūru.

Atgriežoties pie ilgtspējas un pārvaldības – ir gandarījums, ka, neraugoties uz nozares izaicinājumiem un sarežģījumiem, eksperti 2017. gadā atzinīgi novērtējuši LDz sniegumu. Saskaņā ar "Prudentia" un "NASDAQ Rīga" veidoto ikgadējo Latvijas vērtīgāko uzņēmumu sarakstu, LDz vērtība kopš 2007. gada ir pieaugusi 3,8 reizes, un tas atzīts par ceturto vērtīgāko uzņēmumu Latvijā. Ilgtspējas indeksā esam saņēmuši zelta kategorijas novērtējumu, bet mūsu meitas sabiedrības SIA "LDz Cargo" un SIA "LDz Ritošā sastāva serviss" – sudraba un bronzas godalgas. Šie novērtējumi rada pārliecību, ka, domājot ilgtermiņā, spēsim pārvarēt jebkādus īstermiņa izaicinājumus.

“

2017. gada pieredze liecina – ir jābūt drosmīgiem doties pretī jauniem un ambicioziem mērķiem. Mēs strādājam nozarē, kurā ik dienas pārliecināties, ka ne ģeogrāfiski, ne attīstības ziņā nekas nav par tālu, un šo gadu veltīsim jaunām stratēģiskām iniciatīvām un darbiem, kas to apliecinās. 2018.gadā ikviens varēs pārliecināties, ka "Latvijas dzelzceļš" mainās, soli pa solim īstenojot uzlabojumus ikdienas procesos un vienlaikus – izvirzot jaunus, tālejošus mērķus izcilībai loģistikas, tehnoloģiskās attīstības, nozares izglītības un citās jomās.



LDZ-1



AIVARS STRAKŠAS

VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs,
viceprezidents

2017. gads nozarei un uzņēmumam bija sarežģīts, taču darbības rezultāti liecina, ka pie samērā būtiska pārvadājumu apjoma samazinājuma tomēr esam saglabājuši finanšu līdzsvaru.

"Latvijas dzelzceļa uzdevums ir nodrošināt kvalitatīvas, konkurētspējīgas infrastruktūras uzturēšanu neatkarīgi no pārvadājumu apjomiem un ar tiem saistītajiem ieņēmumiem."

Tiesa, gada nogalē pārvadājumu apjomi sāka nedaudz pieaugt, un šī tendence turpinās arī 2018. gada pirmajos mēnešos. Tā ir pazīme, kas liecina par tirgus stabilizāciju un zināmu prognozējamību.

Kaut arī uzņēmuma apgrozījums pagājušajā gadā samazinājās, tā kritums ir mazāks nekā pārvadājumu apjomiem un liecina par veikto biznesa procesa optimizācijas efektivitāti.

No pamatdarbības iegūts pozitīvs rezultāts, savukārt gada pārskatā atspoguļotais peļņas pieaugums skaidrojams ar nodokļu politikas reformas rezultātā veikto atliktā nodokļa iekļaušanu peļņas rādītājos. Līdz ar to pieaudzis pašu kapitāls, kas ir nozīmīgi, sākot darbu pie liela mēroga investīciju projektiem – tostarp dzelzceļa tīkla elektrifikācijas, kur jānodrošina liels līdzfinansējuma apmērs.

Vienlaikus, neraugoties uz sarežģīto situāciju, 2017. gadā uzņēmums ir spējis nodrošināt vidējās darba samaksas pieaugumu par 3%, tādējādi sekmējot kvalificētu speciālistu noturēšanu.

Pagājušajā gadā arī veikts sagatavošanās darbs, diskusijas ar sociālajiem partneriem un nozares dalībniekiem, lai 2018. gadā Ministru kabinets pieņemtu nozarei būtisko un Dzelzceļa likumā paredzēto Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu piecu gadu periodam un Satiksmes ministrija un LDZ varētu noslēgt uz tā balstīto daudzgadu līgumu. Šie dokumenti, kā arī gala saskaņošanā esošā LDZ vidēja termiņa darbības stratēģija noteiks uzņēmuma turpmāko darbību un mehānismu, kā tiks nodrošināta infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvars gadījumā, ja pārvadājumu apjomi un ar tiem saistītie ieņēmumi nesegs infrastruktūras uzturēšanai nepieciešamās izmaksas.





ĒRIKS ŠMUKSTS

VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes loceklis,
viceprezidents

Turpinoties izaicinājumiem nozarē, 2017. gada nogalē LDz sāka apjomīgu darbu pie to struktūrvienību pārkārtošanas, kas saistītas tieši ar tehniskās vadības un pārvaldājumu organizēšanas nodrošināšanu.

“Pārvaldājumu apjoms pērn bija mazāks, taču tieši tādēļ jārod risinājumi gan jaunu darbības virzienu attīstībai, gan efektīvākai esošā apjoma apstrādei, vienlaikus koncernā noturot kvalificētus speciālistus.

Vislielākās pārmaiņas skārušas Rīgas un Daugavpils ekspluatācijas iecirkņus, apvienojot tos vienā struktūrvienībā – Kustības vadības distancē. Savukārt atsevišķi nodalīta Vagonu apkopes distance, kurai ir plašākas biznesa attīstības perspektīvas, pat ārpus LDz koncerna. To, cik perspektīvs būs vagonu saimniecības speciālistu darbs un kādu ieguvumu šis lēmums radījis, varēs novērtēt jau 2018. gadā, tomēr tam vajadzētu radīt jaunus stimulus biznesa attīstībai.

Domājot par darbinieku interesēm un spēju nodrošināt nepārtrauktu noslodzi, pieņemts arī lēmums LDz struktūrvienībai – Ceļu distancē – uzticēt ne tikai ikdienas infrastruktūras uzturēšanas darbus, bet arī remontdarbu veikšanu, par ko līdz šim rūpējās LDz meitasuzņēmums SIA "LDz infrastruktūra". Šāds lēmums pieņemts, apzinoties, ka tuvākajos gados nav gaidāmi lieli kapitālo remontu apjomi, tomēr cilvēkiem, kas kvalificējušies to veikšanā, darbs jānodrošina. Līdz šim darba raksturs bija sezonāls, jo infrastruktūras sagatavošanas, ikdienas uzturēšanas un apkopes darbi veicami pārsvarā ziemā, savukārt remonts – vasarā.

Apvienojot šos pienākumus vienā struktūrvienībā un pārceļot darbiniekus, šobrīd ir iespēja visiem sliežu ceļu uzturēšanā iesaistītajiem darbiniekiem nodrošināt darbu nepārtraukti un tādējādi saglabāt darbiniekus, kuriem ir vajadzīgā specializācija un pieredze.

Pagājušajā gadā turpināja samazināties pārvaldāto kravu apjoms no Krievijas partneriem, tāpēc bija aktīvāk jāpievēršas jaunu tirgu apguvei, kā arī sadarbības stiprināšanai tuvākajās kaimiņvalstīs. Lai gan rezultāti nav sagaidāmi īsā laikā, tomēr jau pagājušajā gadā tika organizēti vairāki konteineru vilcieni gan no Ķīnas, gan pretējā virzienā un sākts darbs pie iesaistes Ziemeļu – Dienvidu koridora attīstībā.

Šie koridori tiek veidoti, Latvijai sadarbojoties ar vairākām NVS valstīm, tādēļ LDz turpina aktīvu dalību Sadraudzības dalībvalstu dzelzceļa transporta padomē, kas apvieno 18 Eirāzijas valstu dzelzceļa administrācijas un kur tiek risināti praktiski sadarbības jautājumi. 2017. gada oktobrī LDz Rīgā organizēja Dzelzceļa transporta padomes sēdi, kurā tikās dzelzceļu vadītāji no Krievijas, Baltkrievijas, Kazahstānas, Vidusāzijas un Kaukāza valstīm, Baltijas un pat tālās Irānas. Ikvienai valstij ir sava juridiskā un tehnoloģiskā sistēma, taču šāds formāts dod iespēju kopīgi vienoties par nozarei būtisku jautājumu risināšanu. LDz šī sanāksme ļāva apliecināt, ka, neskatoties uz dažādām politiskajām un starptautiskajām norisēm, esam gatavi strādāt, risināt savstarpējos jautājumus un sadarboties gan patlaban, gan nākotnē.





AINIS STŪRMANIS

VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes loceklis,
viceprezidents

Atskatoties uz 2017. gadā paveikto dzelzceļa infrastruktūras attīstības un tehnoloģisko risinājumu jomā, jāuzsver trīs būtiski darbības virzieni.

Pirmkārt, uzņēmuma vīzijas un stratēģijas definēšana, kā arī stratēģiski svarīgu projektu īstenošana.

2017. gadā tika izstrādāta LDZ vidēja termiņa darbības stratēģija 2017.-2022. gadam, par kuru saņemts Pārresoru koordinācijas centra atzinums, balstoties uz kuru 2018. gada sākumā sagatavots priekšlikums par 0% peļņas dividendes piemērošanu stratēģijas darbības periodam virzībai Ministru kabinetā.

Nozīmīgs darbs veikts dzelzceļa infrastruktūras attīstības projektu sagatavošanā un īstenošanā. Aizvadītajā gadā tika saņemti lēmumi no Centrālās finanšu un līgumu aģentūras par Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezglu modernizācijas projektu apstiprināšanu un izsludināti projektēšanas un būvniecības iepirkumi.

Apjomīgs darbs ieguldīts dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta izstrādē. Tehnoloģiju attīstības rezultātā ir izdevies samazināt projekta pirmā posma (Daugavpils – Krustpils; Rēzekne – Krustpils – Rīga) kopējās izmaksas no 519 miljoniem eiro līdz 441 miljonam eiro, tādējādi ļaujot nepieciešamo līdzfinansējumu uzņēmumam piesaistīt pašam, bez valsts ieguldījuma. 2017. gada 5. decembrī Ministru kabinetā tika atbalstīta projekta pirmā posma turpmāka virzība. Tas ir nozīmīgs solis

Latvijas tautsaimniecības, transporta un tranzīta nozares izaugsmes un konkurētspējas stiprināšanā mainīgos tirgus apstākļos, kad īpaši strauji saasinās konkurence kā globālā mērogā, tā tuvāku reģionu un kaimiņvalstu starpā.

2018. gads ir izšķirošs dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta īstenošanas uzsākšanai – saņemot Centrālās finanšu un līgumu aģentūras un Eiropas Komisijas lēmumus par projekta apstiprināšanu un starptautisko aizdevēju lēmumus par kredītresursu piesaisti projekta īstenošanai. Vienlaikus ir veikts un turpināts darbs pie ārējo līdzekļu piesaistes pēc 2020. gada dzelzceļa tīkla turpmāko posmu elektrificēšanai Ventpils ostas virzienā, esošo elektrificēto līniju rekonstrukcijai, kā arī ciešā sadarbībā ar Baltkrievijas dzelzceļu risināti jautājumi par iecirkņa Daugavpils – Indra – Baltkrievijas robeža elektrificēšanu. Nozīmīgs darbs sāks ar "Rail Baltica" projekta kolēģiem, kopīgi darbojoties pie tehniskajiem risinājumiem, kas saistīti ar Centrālās stacijas pārbūvi un 1435 mm dzelzceļa sliežu platuma infrastruktūras plānošanu.

Otrkārt, inovāciju un jaunāko tehnoloģisko risinājumu pielietošana darba procesu efektivitātes paaugstināšanai 2017. gadā veikti sagatavošanas darbi. Vienotā kustības vadības centra projekta īstenošanai, kas sekmēs vienotu pieeju dzelzceļa pārvadājumu organizēšanā visā Latvijā.



Kustības vadība ir cieši saistīta ar mūsdienīgu informācijas tehnoloģiju risinājumu izmantošanu, un arī šajā jomā pagājušajā gadā īstenoti būtiski uzlabojumi starptautiskās dzelzceļa satiksmes pilnveidošanā. “Latvijas dzelzceļš” ieviesa e-pavadzīmi informācijas apmaiņai par kravu pārvadājumiem ar Baltkrievijas, Krievijas, Igaunijas un 2018. gada sākumā – arī Lietuvas kolēģiem. Operatīvas informācijas apmaiņas nodrošināšana sekmē mūsu konkurētspēju – arī Eiropas Savienības kontekstā, kur mūsdienīgi digitālie risinājumi daudzviet vēl nav tik izplatīti kā pie mums.

Papildus tam izstrādāta elektroniska norēķinu sistēma, ko kravu pārvadājumu organizēšanā pakāpeniski ievieš SIA “LDz Cargo”, piedāvājot kravu īpašniekiem organizēt pārvadājumu, neizejot no biroja. Tas ļauj uzlabot klientu servisu un lojalitāti konkrētā pakalpojuma sniedzējam.

Tāpat pagājušajā gadā veikta šķietami mazāka mēroga, tomēr izmaksu un resursu ziņā efektīvu risinājumu ieviešana, piemēram, drukas ierīču optimizācija, kas pilnībā tiks īstenota 2018. gadā. Citu uzņēmumu pieredze liecina, ka tādējādi var ietaupīt līdz pat 20-30% izdevumu, kas saistīti ar dokumentu druku, un apstākļos, kad būtiski ir nodrošināt uzņēmuma efektivitāti, tas ir nozīmīgs apjoms.

Treškārt, veikta rūpīga saimniekošana un saudzīga attieksme pret vidi.

Pagājušajā gadā pievērsta uzmanība vidi piesārņojošu un vidi degradējošu objektu turpmākai apzināšanai un rīcības plāna izstrādāšanai.

Tapāt turpinām risināt jautājumu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzlabošanu, tostarp paaugstinot sliežu šķērsojumu drošību un uzlabojot vides pieejamību.

2017. gada 3. martā VAS “Latvijas dzelzceļš” saņēma apliecinājuma sertifikātu par sekmīgu energopārvaldības sistēmas ieviešanu atbilstoši LV EN ISO 50001:2012 standarta prasībām sfērā “Publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pakalpojumu un VAS “Latvijas dzelzceļš” nekustamā īpašumu apsaimniekošana”.

Uzturot energopārvaldības sistēmu atbilstoši standarta prasībām uzņēmumā tiek monitorēts energoresursu izlietojums, veikti iekšējie auditi un apmācīti darbinieki, kā rezultātā tiek sasniegta efektīvāka energoresursu izmantošana un samazināti finanšu līdzekļi, kas nepieciešami elektroenerģijas un siltumapgādes nodrošināšanai uzņēmumā.

Visos minētajos virzienos darbs tiks turpināts arī 2018. gadā, soli pa solim sekmējot “Latvijas dzelzceļa” kā tehnoloģiski attīstītas transporta un loģistikas uzņēmumu grupas izaugsmi.

“

2017.gads LDz iezīmējies gan ar jaunas uzņēmuma vīzijas un stratēģijas definēšanu un stratēģisku projektu īstenošanu, gan virzību uz inovācijām un jaunāko tehnoloģisko risinājumu ieviešanu ikdienas darbā. Šis gads būs izšķirošs dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta īstenošanas uzsākšanai.



G4-22

G4-23

G4-28

G4-29

G4-30

G4-31

G4-32

G4-33



INFORMĀCIJA PAR PĀRSKATU

Pirmais VAS “Latvijas dzelzceļš” (LDZ) ilgtspējas pārskats saskaņā ar starptautiski atzītajām Global Reporting Initiative (GRI) G4 vadlīniju Pamata (Core) prasībām tika sagatavots par uzņēmuma darbību 2016. gadā. GRI pamata prasības ietver informācijas publiskošanu par uzņēmuma sociālo, ekonomisko un vides ietekmi, kā arī pārvaldības praksi. Pārskata sagatavošanā nozīmīga loma ir uzņēmuma ietekmes pušu skatījumam par jomām, kurās uzņēmuma ietekme ir vislielākā vai nozīmīgākā plašākā kontekstā. Šis pārskats ir otrais, kas sagatavots, balstoties uz GRI vadlīnijām, un aptver uzņēmuma darbību 2017. gadā.

Pārskata periods

2017. gada 1. janvāris – 31. decembris

Pārskata regularitāte

Pirmais VAS “Latvijas dzelzceļš” pārskats pēc starptautiski atzītām GRI G4 vadlīnijām tika sagatavots par 2016. gadu. Tam seko pārskats par 2017. gadu, kas balstīts GRI G4 vadlīnijās. Arī turpmāk ik gadu plānots sagatavot GRI pārskatus, izvērtējot iespēju piemērot jaunākos GRI standartus, kā arī paredzot iespēju nākotnē veidot visa “Latvijas dzelzceļa” koncerna GRI ilgtspējas pārskatu.

Publicēšanas datums

2018. gada 15. maijs (latviešu valodā). Pārskats pieejams vietnē parskati.ldz.lv latviešu, angļu un krievu valodā, kā arī tiek iesniegts publicēšanai GRI datu bāzē database.globalreporting.org (angļu valodā).

Iepriekšējie pārskati

Laika posmā no 2014. līdz 2016. gadam VAS “Latvijas dzelzceļš” ir publicējis ikgadēju Korporatīvās sociālās atbildības ziņojumu, kura veidošanā netika izmantoti noteikti standarti. Pilnveidojot nefinanšu ziņošanas praksi, pirmais pēc GRI G4 vadlīnijām sagatavotais LDZ ilgtspējas pārskats aptvēra uzņēmuma darbību 2016. gadā.

Pārskata veidošanas principi

Sagatavojot ilgtspējas pārskatu par 2016. gadu, VAS “Latvijas dzelzceļš” veica detalizētu ietekmes pušu viedokļu apzināšanu, ietverot valsts institūciju, nevalstiskā sektora, klientu, partneru, darbinieku interešu pārstāvniecības u.c. jomu pārstāvjus un noskaidrojot viņu skatījumu par jomām, kurās VAS “Latvijas dzelzceļš” ir vislielākā ietekme vai pastāv visaugstākie ietekmes riski saistībā ar būtiskiem ilgtspējas aspektiem. Tika izstrādāta būtisko aspektu matrica, kas bija pamatā pirmajam GRI pārskatam, kā arī izmantota pārskata sagatavošanai par 2017. gadu. Balstoties uz šo pētījumu un matricu, VAS “Latvijas dzelzceļš” ilgtspējas pārskatā ir pilnā mērā atspoguļojis vispārīgo standarta informāciju (General Standard Disclosures – 43 indikatori) par VAS “Latvijas dzelzceļš” darbību, kā arī sniedzis informāciju par 39 būtiskiem aspektiem. Uzņēmums pārskatā ir ietvēris arī informāciju par aktivitātēm, kas tā skatījumā ir saistītas ar uzņēmuma ilgtspējīgu darbību, ieguldījumu sabiedrībā vai noteiktu risku apzināšanu un samazināšanu, bet kas netika akcentēti kā būtiskie aspekti ietekmes pušu pētījuma vai arī neietilpst GRI G4 vadlīnijās. Ilgtspējas pārskatā pie atbilstošajām sadaļām atzīmēti GRI G4 vadlīniju indikatori vai arī uzņēmuma paša definētie būtiskie aspekti, kas marķēti ar indikatoru LDZ-x.



Datu ieguves metodes

Pārskata sagatavošanā izmantota VAS “Latvijas dzelzceļš” struktūru un struktūrvienību sniegtā informācija un dati par uzņēmuma darbību un būtiskajiem ziņošanas aspektiem. Pārskatā izmantoti tikai pārbaudīti un pamatoti dati, kā arī norādīts, ja konkrēti dati par būtisku uzņēmuma ietekmes jomu netiek uzkrāti un analizēti.

Revidenta apliecinājums

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

Kontakti

Kontaktinformācija jautājumiem vai komentāriem par
VAS “Latvijas dzelzceļš” ilgtspējas pārskatu par 2017. gadu:
ella.petermane@ldz.lv

G4-17

G4-36

G4-39

G4-42

G4-48

Pirmo reizi lēmums par LDz ilgtspējas pārskata izstrādi atbilstoši starptautiski atzītajām GRI vadlīnijām tika pieņemts 2013. gada beigās, ar LDz Prezidentu padomes lēmumu izveidojot “Latvijas dzelzceļš” Koncerna Korporatīvās sociālās atbildības komisiju un tās ietvaros uzsākot sistemātisku darbu pie koncerna sociālās atbildības aktivitāšu plānošanas, tostarp – ilgtspējas pārskatu vadlīniju izpētes, konkrētā standarta izvēles un plāna izstrādes.

Korporatīvās sociālās atbildības komisija ir LDz prezidenta vadīta struktūra, kas pārrauga uzņēmuma darbību korporatīvās sociālās atbildības un ilgtspējas jomā un, sadarbojoties dažādu uzņēmuma struktūru pārstāvjiem, plāno turpmākos uzņēmuma soļus ekonomiskās ietekmes, vides un sociālo aspektu jomā. Komisija pieņem rekomendējošus lēmumus, kurus izskata iesaistītās uzņēmuma struktūras un nepieciešamības gadījumā to tālāko virzību apstiprina LDz Prezidentu padome.

Korporatīvās sociālās atbildības komisijā līdzdarbojas LDz augstākās vadības, uzņēmuma Attīstības, Tehniskās vadības, Finanšu, Juridisko un administratīvo lietu, Personāla, Nekustamā īpašuma, Komunikācijas un starptautisko attiecību, Drošības direkcijas, kā arī Tehniskās inspekcijas un Iepirkumu biroja pārstāvji, kuri arī ir iesaistīti ilgtspējas pārskata izstrādē un satura apstiprināšanā. Tāpat komisijā piedalās deleģēti LDz meitasuzņēmumu pārstāvji, kuru atbildība ir koncerna līmenī definēto politiku un aktivitāšu ieviešana uzņēmumu darbībā.

Līdz 2016. gadam komisijas vadībā ik gadu tika izstrādāti Korporatīvās sociālās atbildības pārskati, kas ietvēra informāciju par uzņēmuma īstenotajām aktivitātēm kalendārajā gadā, taču šie pārskati netika veidoti pēc noteiktiem standartiem vai vadlīnijām. Pirmais LDz GRI ilgtspējas pārskats tika sagatavots par 2016. gadu, un tam seko pārskats par 2017. gadu.



INDIKATORU SATURA RĀDĪTĀJS

Vispārīgā standarta informācija

Stratēģija un analīze		Būtisko aspektu identificēšana		Informācija par pārskatu		Ētika	
G4-1	3	G4-17	11	G4-28	10	G4-56	44
		G4-18	53	G4-29	10	G4-57	44
		G4-19	53	G4-30	10	G4-58	44
		G4-20	54	G4-31	10		
		G4-21	54	G4-32	10		
		G4-22	10	G4-33	10		
		G4-23	10				
Uzņēmuma profils		Ietekmes pušu iesaiste		Pārvaldība			
G4-3	14	G4-24	53	G4-34	17		
G4-4	14	G4-25	53	G4-36	11		
G4-5	14	G4-26	53	G4-39	11		
G4-6	14	G4-27	54	G4-42	11		
G4-7	17			G4-43	35		
G4-7	18			G4-45	35		
G4-7	22			G4-47	35		
G4-8	16			G4-48	11		
G4-9	31						
G4-10	34						
G4-11	34						
G4-11	77						
G4-12	45						
G4-13	17						
G4-13	18						
G4-13	22						
G4-14	46						
G4-15	46						
G4-16	47						



INDIKATORU SATURA RĀDĪTĀJS

Būtiskie aspekti

Vadības pieeja		Ietekme uz vidi		Produktu atbildības dimensija		Sabiedrības dimensija	
G4-DMA	57	G4-EN1	76	G4-PR1	86	G4-SO4	94
G4-DMA	68	G4-EN2	67	G4-PR1	90	G4-SO6	95
G4-DMA	77	G4-EN3	76	G4-PR2	88	G4-SO11	94
G4-DMA	86	G4-EN4	76				
G4-DMA	91	G4-EN6	76				
		G4-EN8	76				
		G4-EN10	76				
		G4-EN15	69				
		G4-EN16	69				
		G4-EN23	69				
		G4-EN24	69				
		G4-EN27	69				
		G4-EN29	69				
		G4-EN34	69				
Ekonomiskā ietekme		Sociālā ietekme		Zemes izmantošanas tiesības		Uzņēmumam specifiskie indikatori	
G4-EC1	60	G4-LA1	78	MM6	95	LDz-1	6
G4-EC4	61	G4-LA4	79			LDz-2	29
G4-EC7	65	G4-LA5	81			LDz-3	30
G4-EC8	65	G4-LA6	83			LDz-4	67
G4-EC8	66	G4-LA7	81			LDz-5	93
		G4-LA8	81			LDz-6	93
		G4-LA10	84			LDz-7	96
		G4-LA12	77				



G4-3

G4-4

G4-5

G4-6



UZŅĒMUMA PROFILS

“Latvijas dzelzceļš” ir valsts akciju sabiedrība, un 100% tās kapitāla daļu pieder valstij. Kapitāla daļu turētājs ir Latvijas Republikas Satiksmes ministrija. LDz valsts tautsaimniecības interesēs pārvalda, uztur un attīsta publisko dzelzceļa infrastruktūru Latvijā. LDz sniedz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas, kravas vagonu sastāvu apstrādes, vagonu tehniskās apkopes un apskates, elektroenerģijas sadales un tirdzniecības, nomas, informācijas tehnoloģiju, elektronisko sakaru, kā arī principāla pakalpojumus.

LDz juridiskā adrese ir Rīga, Gogoļa iela 3, LV-1050, taču uzņēmuma struktūrvienības izvietotas arī citur Rīgā un Latvijā (tostarp Jelgavā, Liepājā, Daugavpilī, Krustpilī, Rēzeknē, Ventspilī u.c.). Uzņēmuma sekmīgai darbībai īpaši nozīmīgs ir Latgales reģions, kur nodarbināts ievērojams liels skaits LDz strādājošo. Lielāko daļu LDz darbības apjomu veido tranzīta kravu apstrāde, kuras galvenokārt Latvijā tiek ievestas caur valsts austrumu robežu. Latgales reģionā tiek veikta to primārā apstrāde, sadale un turpmākās vilcienu kustības plānošana. Īpaši liels darbinieku skaits ir Latvijas otrajā lielākajā pilsētā Daugavpilī, tāpat nozīmīga daļa darbinieku strādā Rēzeknē un Krustpilī, kas ir būtiski kravu apstrādes mezgli pirms turpmākas nogādes kādā no Latvijas vadošajām ostām.

LDz ir valdošais LDz koncerna uzņēmums, un koncernā ietilpst arī sešas meitas sabiedrības, kas nodarbojas ar kravu pārvadājumu, ritošā sastāva modernizācijas un apkopes, loģistikas risinājumu, kravu un infrastruktūras apsardzes u.c. pakalpojumu nodrošināšanu.

2017. gadā LDz koncernā vidējais darbinieku skaits bija 11 192, ieskaitot darbiniekus, kuri atradās darbnespējas prombūtnē vai bērna kopšanas atvaļinājumā. Strādājošo darbinieku vidējais skaits 2017. gadā bija 10395. No tiem 6497 bija valdošā uzņēmuma VAS “Latvijas dzelzceļš” darbinieki. LDz koncerns ir lielākais darba devējs Latvijā, kā arī viens no lielākajiem nodokļu maksātājiem valstī. LDz valsts un pašvaldību budžetos iemaksāto nodokļu apmērs 2017. gadā bija 123,8 miljoni eiro koncerna līmenī, no tiem 70,2 miljoni eiro – VAS “Latvijas dzelzceļš” iemaksas valsts un pašvaldību budžetos. Pēdējo 10 gadu laikā LDz koncerns valsts un pašvaldību budžetos iemaksājis vairāk nekā vienu miljardu eiro.

LDz ir vienīgais uzņēmums, kas Latvijā pārvalda publisko dzelzceļa infrastruktūru. Lielāko daļu tā ieņēmumu veido pārvadātāju samaksātā infrastruktūras lietošanas maksa, kuras apmēru saskaņā ar Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas apstiprinātu metodiku nosaka AS “LatRailNet”.



2017. gadā infrastruktūras maksas ieņēmumi veidoja 124,6 miljonus eiro jeb 69,2% no kopējā LDz neto apgrozījuma. No tiem 69,5% jeb 86,5 miljoni eiro gūti no kravu pārvadājumiem, 30,4% jeb 37,9 miljoni eiro – no pasažieru pārvadājumiem (tai skaitā, 28,7% jeb 35,8 miljoni eiro no neatkarīgas, valstij piederošas akciju sabiedrības “Pasažieru vilciens”). Atlikušo 0,1% veido pārējie komersanti, kas veic saimniecisko darbību, izmantojot LDz infrastruktūru.

Aršādukravuuunpasažierupārvadājumu proporciju Latvija atšķiras no lielākās daļas Eiropas Savienības valstu, kurās publiskā dzelzceļa infrastruktūra

galvenokārt tiek izmantota galvenokārt pasažieru pārvadājumiem. Latvijā lielāko daļu apjoma veido starptautiskie kravu pārvadājumi jeb transporta pakalpojumu eksports. Saskaņā ar Latvijas Bankas apkopoto informāciju tas 2017. gadā veidoja 291 miljonu eiro no kopējā Latvijas pakalpojumu eksporta apjoma. Tomēr tas ir par 25 miljoniem eiro mazāk nekā 2016. gadā, ko ietekmējusi ekonomiskā situācija un ģeopolitiskie faktori kravu pārvadājumu tirgū. Kopumā dzelzceļa transporta pakalpojumu eksports veido 6% no kopējā Latvijas eksporta pakalpojumu apjoma.



Latvijas priekšrocības, kas ļauj piesaistīt kravu tranzītu, ir izdevīgais ģeogrāfiskais novietojums – pieeja Baltijas jūrai un trīs ziemā neaizsalstošas ostas, kā arī 1520 mm platuma sliežu ceļi, kas efektīvi savieno Latviju ar NVS valstīm, kurām savukārt ir savienojumi ar tālākām Āzijas reģiona valstīm – piemēram, Ķīnu, kā arī nodrošinot iespēju no Latvijas 24 stundu laikā kravu pa jūru nogādāt jebkurā ostā Skandināvijā.

sadarbības veidošanai un stiprināšanai ar Ķīnu, Indiju un Irānu, kas ir ieinteresētas Latvijas novietojuma izmantošanā, lai savu produkciju nogādātu Skandināvijā un plašākā Ziemeļeiropas reģionā. LDz ir uzsācis aktīvu sadarbību ar partneriem Ķīnā, organizējot kravas vilcienu sastāvu nosūtīšanu no Ķīnas un atpakaļ, kā arī iesaistījies jaunveidojamā Ziemeļu-Dienvidu transporta koridora attīstībā savienojumos ar Dienvidāziju (īpaši Indiju un Irānu).

Pēdējo gadu laikā ātrējo ekonomisko apstākļu ietekmē ir samazinājies kopējais pārvadāto kravu apjoms, tomēr dzelzceļš vēl aizvien ir konkurētspējīgākais transporta veids izmaksu un laika ziņā. Tāpēc LDz arvien aktīvāk strādā ar starptautiskajiem partneriem, lai saglabātu esošās kravu plūsmas un rastu jaunas sadarbības iespējas. Tradicionāli transporta un loģistikas procesu attīstībā būtiska loma ir starpvalstu dzelzceļu uzņēmumu sadarbībai, un īpaši austrumu partnervalstīs tiek sagaidīts, ka nozares attīstību virza valsts kapitāla uzņēmumi.

Nozīmīgākie mērķa tirgi LDz un Latvijas transporta un loģistikas nozarei joprojām ir Krievija un Baltkrievija, kā arī Centrālāzijas valstis. Turpinot kravu grupu un segmentu diversifikāciju, kā arī samazinoties kravu apjomam no tradicionālajiem mērķa tirgiem, pēdējos gados norit aktīvs darbs

Uzņēmuma pamatuzdevums ir konkurētspējīgas infrastruktūras uzturēšana neatkarīgi no pārvadājumu apjoma svārstībām un no tā, cik ātri un sekmīgi attīstās darbība jaunajos tirgos. Nepieciešamību nodrošināt paredzamu dzelzceļa infrastruktūras attīstību un uzturēšanu nosaka Dzelzceļa likums, kurš saskaņā ar Eiropas Savienības normatīvajiem aktiem paredz Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna izstrādi un ar to saistīta daudzgadu līguma noslēgšanu starp Satiksmes ministriju un publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju (LDz). Šie dokumenti noteiks prasības, kādas valsts izvirza infrastruktūras pārvaldītājam, kā arī – mehānismu, kādā veidā tiks nodrošināts infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvars, ja ieņēmumi no pārvadājumiem neļaus sasniegt noteiktos mērķus. 2017. gadā noritējis aktīvs darbs pie šo dokumentu izstrādes 2018.-2022. gadam.

Identiskam periodam izstrādāta LDz vidēja termiņa stratēģija, ko akceptējusi LDz padome, bet kuras galīgā apstiprināšana saistīta ar lēmuma pieņemšanu Ministru kabinetā,

nosakot, ka stratēģijas darbības periodā LDz valstij ik gadu maksājamo dividenžu apmērs ir 0%. Paredzams, ka šāds lēmums tiks pieņemts 2018. gada pirmajā pusgadā.

G4-8

G4-8

LDz pārvaldītājā infrastruktūrā ietilpst ne tikai sliežu ceļi, dzelzceļa stacijas un pieturas punkti, bet arī citi dzelzceļa ikdienas darbībai un kustības drošībai būtiski elementi – signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas sistēmas, telekomunikāciju infrastruktūra, dažādas inženiertehniskās būves.



LDz izveidotā, attīstītā un modernizētā dzelzceļa infrastruktūra garantē kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanu pasažieru un kravu pārvadājumu jomā. LDz pakalpojumus nodrošina uz un no lielākajām Latvijas pilsētām, reģionālajiem centriem, kā arī no valsts austrumu robežas, veidojot savienojumus ar trim lielākajām Latvijas ostām – Rīgu, Ventspili un Liepāju. Kravu pārvadājumus, izmantojot Latvijas dzelzceļa infrastruktūru, nodrošina trīs pārvadātāji – LDz koncernā ietilpstošais SIA “LDz Cargo” un divi privāti pārvadātāji AS “Baltijas Tranzīta serviss” un AS “Baltijas Ekspresis”.

Līdztekus kravu pārvadājumiem dzelzceļa infrastruktūrā tiek izmantota pēdējos gados arvien pieaugošo pasažieru pārvadājumu organizēšanai, nodrošinot maģistrālo maršrutu tīklu uz visiem valsts reģioniem (pārvadājumus nodrošina neatkarīga valstij piederoša akciju sabiedrība “Pasažieru vilciens”), kā arī ļaujot

īstenot starptautiskos pasažieru pārvadājumus uz Krieviju un Baltkrieviju (nodrošina SIA “LDz Cargo” un Baltkrievijas dzelzceļš). 2017. gada nogalē atļauju no Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas starptautisko pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai starp Latviju un Lietuvu saņēma Lietuvas dzelzceļš, kas pārvadājumus posmā no Lietuvas robežas līdz Daugavpīlij sāka 2018. gadā. Autotransporta direkcijai plānojot sabiedriskā transporta organizēšanu turpmākajiem 10 gadiem, LDz un AS “Pasažieru vilciens” ir aktualizējuši jautājumu par iespēju attīstīt iekšzemes pasažieru satiksmi, izmantojot esošās līnijas, kurās dzelzceļa pasažieru pārvadājumi patlaban nenotiek vai notiek minimālā intensitātē. Pie šī jautājuma tiek strādāts 2018. gadā, no LDz puses apkopojot informāciju par vilcienu ātruma palielināšanas iespējām un citiem risinājumiem.



UZŅĒMUMA PĀRVALDE UN STRUKTŪRA

G4-7

LDz ir valsts kapitālsabiedrība, un 100% tās daļu pieder valstij. Valsts kapitāla daļu pārvaldītājs ir Satiksmes ministrija.

G4-34

G4-13

Saskaņā ar Ministru kabineta lēmumu 2016. gadā tika izveidota LDz padome. Tā ir pakļauta akcionāru sapulcei, savukārt padomei pakļauta LDz valde.

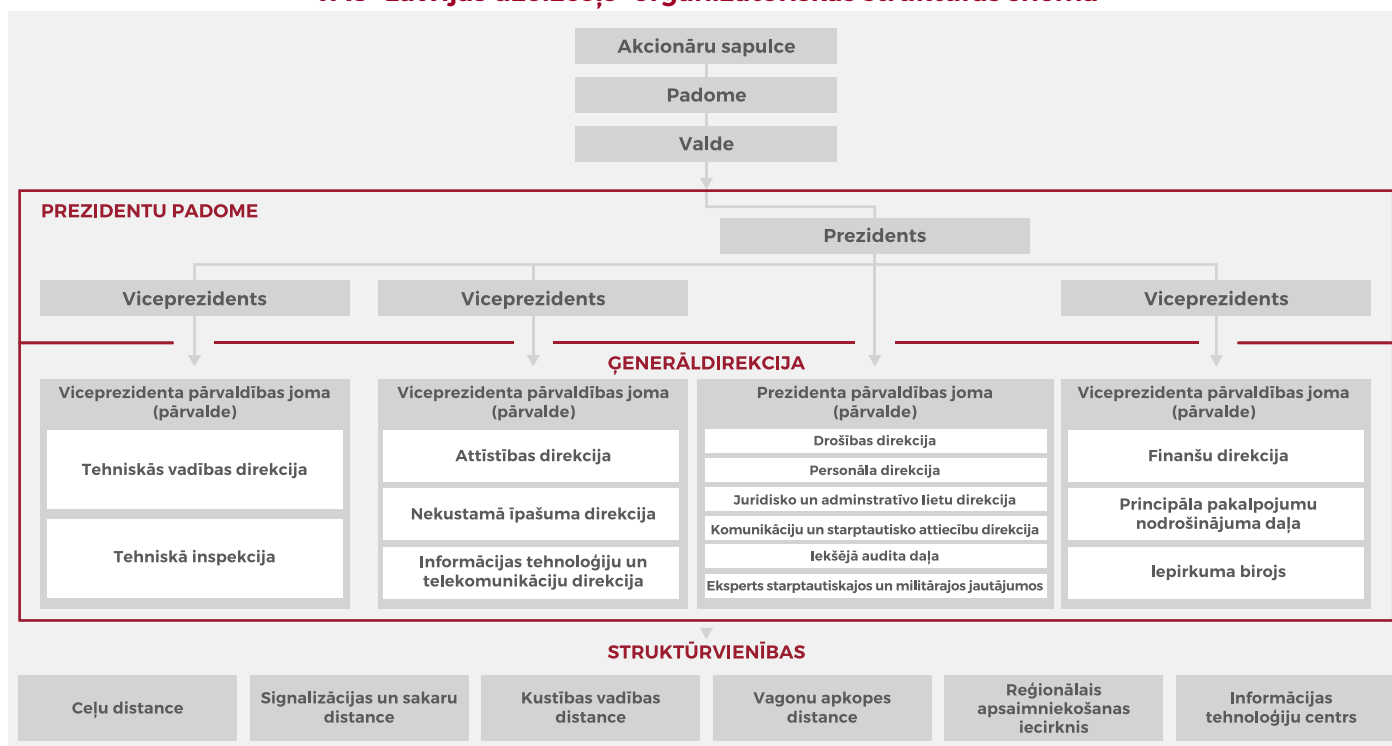
Uzņēmuma operatīvo jautājumu pārvaldību nodrošina Prezidentu padome, kuras sastāvā ir LDz prezidents un trīs viceprezidenti, un ikviens no viņiem atbild par noteiktām uzņēmuma darbības jomām (vispārējā pārvaldība, tehniskie jautājumi, finanšu jautājumi un infrastruktūras attīstība).

Uzņēmuma ikdienas darbu nodrošina LDz Ģenerāldirekcija un tajā ietilpstošās deviņas direkcijas un piecas struktūras, kas nodrošina iekšējā audita, iepirkumu, principāla pakalpojumu un citu funkciju izpildi. Vēl sešas struktūrvienības, kas izvietotas gan Rīgā, gan Daugavpilī un citviet Latvijā, veic ikdienas darbus uz sliežu ceļiem, stacijās un pieturas punktos, kā arī nodrošina uzņēmuma informācijas sistēmu efektīvu darbību.

2017. gadā tika sākta uzņēmumu restrukturizācija, kuras mērķis ir pārskatīt biznesa procesus un, veicot tajos nepieciešamās izmaiņas, paaugstināt LDz darbības efektivitāti. Balstoties uz restrukturizācijas plānu un veiktajiem sagatavošanās darbiem, 2018. gada 1. janvārī līdzšinējo Rīgas un Daugavpils ekspluatācijas iecirkņu vietā darbu uzsākušas divas jaunas LDz struktūrvienības – Kustības vadības distance un Vagonu apkopes distance. Saskaņā ar uzraugošās institūcijas, Valsts dzelzceļa administrācijas rekomendācijām izmaiņas ieviestas arī manevru darbu organizēšanā kravu pārvadājumu gala stacijās – ja līdz šim tos nodrošināja LDz meitassabiedrība SIA “LDz Cargo”, kopš 2018. gada 1. janvāra manevru darbus organizē LDz, nodrošinot vienlīdzīgu manevru darbu pakalpojumu sniegšanu visiem pārvadātājiem. Jauni pienākumi pēc restrukturizācijas nodoti Ceļu distancei, kura turpmāk veiks ne tikai ikdienas uzturēšanas darbus, bet arī sliežu ceļu remontdarbus, kas līdz šim bija SIA “LDz Infrastruktūra” kompetencē.

Visas minētās izmaiņas nodrošina pārskatāmu uzņēmuma funkciju sadali un uzlabo noteiktu darbu veikšanas efektivitāti.

VAS “Latvijas dzelzceļš” organizatoriskās struktūras shēma



LDZ PADOME

G4-7

G4-13

2016. gadā saskaņā ar Pārresoru koordinācijas centra rekomendācijām un Ministru kabineta lēmumu tika izveidota LDz padome, kuras darbību nosaka LDz padomes reglaments. 2017. gada laikā ir notikušas izmaiņas LDz padomes sastāvā – līdzšinējais padomes vadītājs Ansis Zeltiņš amatu atstāja vasaras beigās, un viņa vietā padomes priekšsēdētāja amatā tika iecelts tās neatkarīgais loceklis Aigars Laizāns. Tāpat padomes locekļa amatu atstāja Rodžers Jānis Grigulis. Lai padome būtu lemtspējīga un būtu lēmumu pieņemšanai

nepieciešamais kvorums, padomes locekļa amatā tika apstiprināts Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups.

2018. gada 2. februārī Satiksmes ministrija apstiprināja LDz padomi jaunā sastāvā, par tās priekšsēdētāju apstiprinot VAS "Latvijas Valsts ceļi" valdes priekšsēdētāju Jāni Langi, bet padomes locekļu amatus saglabājot Aigaram Laizānam un Andrim Maldupam.



LDz padomes priekšsēdētājs
(2017. gada augusts – 2018. gada februāris)

Neatkarīgais LDz padomes loceklis
kopš 2016. gada jūlija

Latvijas Lauksaimniecības universitātē ieguvis inženierzinātņu doktora grādu, uzņēmējdarbības vadības maģistra grādu (MBA) RTU Rīgas Biznesa skolā. Bijis AS "Preses nams" pirmais viceprezidents un komercdirektors, kopš 2009. gada darbojies INTERREG IV A pārrobežu sadarbības projektu īstenošanā ar specializāciju zinātnē, vides aizsardzībā un komercializācijas veicināšanā. Ir Latvijas Lauksaimniecības universitātes studiju prorektors, Senāta un Konventa loceklis, Tehniskās fakultātes Enerģētikas institūta profesors.

2017. gads tranzīta un loģistikas nozarē nebija viegls, tas bija sarežģīts, jo dažādu apstākļu ietekmē bija vērojamas dzelzceļa kravu pārvadājumu svārstības, radot uzņēmumam jaunus izaicinājumus. Tomēr tas arī deva iespēju rūpīgāk izvērtēt, kas jāsakārto pašā uzņēmumā, īpaši no ilgtspējas viedokļa.

Sakārtota mijiedarbība starp padomi un valdi ir bijis pirmā padomes darba gada galvenais rezultāts. Padomes locekļu zināšanu, kompetenču un pieredzes apvienojums, kā arī darbs komandā ļāva nodrošināt profesionālu pieeju un dot pozitīvu pienesumu uzņēmuma pārvaldības procesu pilnveidē. Kā vienu no piemēriem var minēt regulāru un sistemātisku darījumu uzraudzību. Proti, neatkarīgs padomes locekļu skatījums papildu uzņēmuma darbinieku vērtējumam paaugstināja pieņemto lēmumu kvalitāti un ļāva izslēgt subjektīvu, vienpusēju lēmumu pieņemšanas iespēju. Sadarbības rezultātā notika uzņēmuma iekšējo procesu un procedūru sakārtošana un pilnveide.

Visa 2017. gada laikā padome rūpīgi sekoja līdzi uzņēmuma plāniem efektivitātes paaugstināšanā, kā arī sniedza savu redzējumu, vienlaikus kontrolējot, lai tiktu saglabāta un attīstīta uzņēmuma lielākā vērtība – darbinieki. Darbības optimizācija, kuras ietekmē var notikt darbinieku skaita izmaiņas, sarežģītos tirgus apstākļos jāveic ar īpašu piesardzību, lai saglabātu un nostiprinātu uzņēmuma kompetences. Šis process uzņēmumā notiek ciešā sadarbībā ar arodbiedrību, un padome ir tajā iesaistīta.

Gada vidū tika apstiprināta LDz vidējā termiņa stratēģija 2017.-2020. gadam, kas vērsta uz ilgtspējīgu darbību, aplūkojot gan



ekonomiskos aspektus, gan cilvēkresursu, gan vides faktorus. Darbinieku un visas sabiedrības iesaiste LDz ilgtspējas nodrošināšanā, kas skar vides sakārtošanu un uzņēmuma ietekmes uz ekosistēmu mazināšanu, ir LDz ikdiena.

Padomes skatījumā augstu vērtējams gan dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekts, kuru ir atbalstījusi Latvijas valdība un par transportu un loģistiku atbildīgās Eiropas struktūrvienības, gan ar udeņradi darbināmās manevru lokomotīves izveides ideja, kuru LDz prezentēja izstādē "Expo Astana 2017", Kazahstānas galvaspilsētā Astanā. Šie risinājumi ir vērsti uz videi draudzīgu tehnoloģiju ieviešanu un enerģētiskās neatkarības veicināšanu – tāpat ilgtspējīgu nākotni loģistikas sistēmām Latvijā un Eiropā.



ANDRIS MALDUPS

LDz padomes loceklis
kopš 2017. gada novembra

Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas
departamenta direktors

Latvijas Lauksaimniecības universitātē ieguvis maģistra grādu inženierzinātnēs, RTU Rīgas Biznesa skolā iegūts maģistra grāds uzņēmējdarbības vadībā, Latvijas Universitātes Starptautisko attiecību institūtā iegūta starptautisko attiecību vadītāja specialitāte.

Tranzīta nozares attīstības jomā Satiksmes ministrijā strādā kopš 1997. gada. Pēdējos gados galvenā uzmanība pievērsta pievienotās vērtības pakalpojumu attīstībai loģistikas nozarē, īpaši konteinerkravu apjomu palielināšanā, Eirāzijas pārvadājumos, ostu un noliktnu pakalpojumu attīstībā, kā arī industriālu projektu sekmēšanā Latvijas brīvastās un Speciālajās ekonomiskajās zonās.



LDZ VALDE

LDz valde sastāv no tās priekšsēdētāja un trim valdes locekļiem. Vienlaikus visi četri uzņēmuma valdes pārstāvji veido LDz Prezidentu padomi, kura lemj par uzņēmuma darbību. Ikviens no Prezidentu padomes locekļiem pārrauga uzņēmuma un koncerna darbībai nozīmīgas atbildības sfēras.



EDVĪNS BĒRZIŅŠ

Valdes priekšsēdētājs,
prezidents

ATBILDĪBAS JOMA – KORPORATĪVĀ PĀRVALDĪBA

E.Bērziņš ir LDz valdes priekšsēdētājs kopš 2016. gada, bet LDz valdes loceklis bijis kopš 2011. gada. Ieguvis maģistra grādu tiesību zinātnē un profesionālo maģistra grādu uzņēmumu un iestāžu vadībā (MBA) Norvēģijas-Latvijas maģistra programmā “Inovācijas un uzņēmējdarbība” (RTU). Bijis Latvijas Policijas akadēmijas Starptautiskās sadarbības departamenta vadītājs, “Lattelecom” juridiskais konsultants, AS “Latvijas kuģniecība” Juridiskā departamenta vadītājs un uzņēmuma valdes loceklis. E.Bērziņš ir Latvijas Darba devēju konfederācijas viceprezidents, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras prezidija un padomes loceklis, RTU Padomnieku konventa loceklis, Latvijas-Baltkrievijas un Latvijas-Kazahstānas Lietišķās sadarbības padomju Latvijas puses priekšsēdētājs, Biznesa augstskolas “Turība” Padomnieku konventa un Juridiskās fakultātes domes loceklis. 2017. gada decembrī E. Bērziņš apstiprināts Starptautiskās dzelzceļu savienības (UIC) un Eiropas dzelzceļu un infrastruktūras uzņēmumu kopienas (CER) Vadības komiteju locekļa amatā.



AIVARS STRAKŠAS

LDz valdes loceklis,
viceprezidents

ATBILDĪBAS JOMA – FINANŠU JAUTĀJUMI

LDz valdes locekļa amatā kopš 2005. gada. 2017. gadā Satiksmes ministrija A.Strakšu atkārtoti apstiprinājusi LDz valdes locekļa amatā.

Ieguvis maģistra grādu ekonomikā (LLU). Bijis LR zemkopības ministra padomnieks, AS “Hipotēku un zemes banka” padomes loceklis, AS “Latvijas Pasts” padomes loceklis, Izložu un azartspēļu uzraudzības inspekcijas padomes priekšsēdētājs, LR finanšu ministra padomnieks.



**ĒRIKS ŠMUKSTS**

Valdes loceklis,
viceprezidents

ATBILDĪBAS JOMA – TEHNISKĀS VADĪBAS JAUTĀJUMI

LDz sāka strādāt 1993. gadā kā par pārmijas posteņa dežurantu, kopš 2008. gada ir LDz valdes loceklis. 2017. gadā Satiksmes ministrija Ē.Šmukstu atkārtoti apstiprinājusi LDz valdes locekļa amatā.

Izglītību ieguvis Ļeņingradas dzelzceļa transporta inženieru institūtā, iepriekš absolvējis Daugavpils dzelzceļa transporta tehnikumu. Vadījis VAS “Latvijas dzelzceļš” Kravu pārvadājumu pārvaldi, no 2007. līdz 2008. gadam bijis LDz meitasuzņēmuma SIA “LDz Cargo” valdes priekšsēdētājs. 2017. gadā saņēmis LDz augstāko apbalvojumu “Par personīgu ieguldījumu dzelzceļa transporta nozarē”.

**AINIS STŪRMĀNIS**

Valdes loceklis,
viceprezidents

ATBILDĪBAS JOMA – ATTĪSTĪBA, INFORMĀCIJAS TEHNOLOĢIJAS

LDz valdes locekļa amatā apstiprināts 2016. gadā, LDz koncernā strādā kopš 2005. gada. Laikā no 2007. līdz 2011. gadam bijis “Latvijas dzelzceļa” meitasuzņēmuma SIA “LDz infrastruktūra” valdes priekšsēdētājs, pēc tam vadījis “Latvijas dzelzceļa” meitasuzņēmumu AS “LatRailNet”, kas veic infrastruktūras maksas noteikšanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali.

RTU Starptautisko sakaru un muitas institūtā ieguvis inženierzinātņu bakalaurs grādu ekonomikā, kā arī ekonomista kvalifikāciju muitas vadīšanas specializācijā. Studējis RTU Vadības kvalitātes institūtā Vispārējās kvalitātes vadības maģistra programmā. Vadījis Valsts ieņēmumu dienesta Kurzemes reģionālo nodokļu kontroles pārvaldi, Ventspils nodokļu inspekciju, kā arī citas struktūrvienības.



LDZ MEITASUZŅĒMUMI UN TO DARBĪBA 2017. GADĀ

**LDz ir valdošais LDz koncerna uzņēmums,
un tajā ietilpst seši meitasuzņēmumi**

G4-7

G4-13

Koncerna struktūra izveidota 2007. gadā saskaņā ar Eiropas Savienības normatīvajiem aktiem, kas paredz tirgus liberalizāciju dzelzceļa pārvadājumu jomā. Koncerna struktūras izveide nodrošināja, ka pārvadājumu uzņēmumu funkcijas tiek nodalītas no dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstīšanas funkcijām, tādējādi nodalot finanšu plūsmas un izslēdzot šķērssubsīdiju risku.





LDZ CARGO

Dzelzceļa kravu pārvadājumi
Starptautiskie pasažieru pārvadājumi

SVETLANA BERGA

Valdes priekšsēdētāja

ALEKSANDRS KAZAČKOVŠ

Valdes loceklis

Veic iekšzemes un starptautiskos kravu pārvadājumus, kā arī starptautiskos pasažieru pārvadājumus uz Maskavu un Sanktpēterburgu.

SIA "LDz Cargo" ir viens no līderiem dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā Baltijā, kā arī viens no vadošajiem pakalpojumu eksporta uzņēmumiem Latvijā.

2017. gadā, efektīvizējot procesus uzņēmumā, veiktas izmaiņas SIA "LDz Cargo" vadībā – tās valdes locekļu skaits samazināts no četriem uz diviem. Valdes priekšsēdētāja amatu saglabāja Svetlana Berga un valdes loceklis Aleksandrs Kazačkovs. Līdzšinējie valdes locekļi Vladimirs Grjaznovs un Andris Reķis turpina darbu uzņēmumā citos amatos.

2017. gadā kopējo nozarē notiekošo procesu ietekmē samazinājās SIA "LDz Cargo" kravu pārvadājumu apjoms, taču uzņēmums fokusējās uz iekšzemes pārvadājumu attīstību (piemēram, kopā ar SIA "LDz Loģistika" izstrādājot jaunu un efektīvu risinājumu graudu pārvadājumu nodrošināšanai Latvijas teritorijā), kā arī 2017. gada otrajā pusgadā pārgāja uz bezpapīra tehnoloģiju ieviešanu visā kravu pārvadāšanas ciklā, piedāvājot klientiem izmantot e-pavadzīmes priekšrocības.



**LDZ LOĢISTIKA**

Dzelzceļa kravu pārvadājumi
Starptautiskie pasažieru pārvadājumi

VERNERS LŪSIS

Valdes priekšsēdētājs (2017.g.)

GUNDARS ĀBOLS

Valdes priekšsēdētājs (kopš 15.02.2018.)

EDUARDS ČERŅAVSKIS

Valdes loceklis

Sniedz kravu ekspedēšanas un loģistikas pakalpojumus, tostarp nodrošina apvienoto intermodālo servisu, kas aptver dažādu transporta veidu un infrastruktūras izmantošanu, nodrošinot “vienas pieturas aģentūras” loģistikas pakalpojumus iekšzemes un starptautiskajos pārvadājumos.

Uzņēmums ir Krievijas vadošā intermodālā konteineru operatora PAS “TransContainer” oficiālais aģents un konteinervilcienu “Zubr” un “Baltika-Tranzīts” operators Latvijā. SIA “LDz Loģistika” nodrošina starptautisku eksporta, importa un tranzīta dzelzceļa pārvadājumu organizēšanu Baltijas un NVS valstīs. Uzņēmums strādā ciešā sadarbībā ar pārvadātājiem, ostām, termināļiem, kā arī citiem uzņēmumiem, kas sniedz kravu transportēšanas pakalpojumus gan Latvijā, gan ārvalstīs. Uzņēmuma valdes priekšsēdētājs 2017. gadā bija Verners Lūsis.

2017. gadā sadarbībā ar partneriem Āzijas reģionā uzņēmums klientiem izstrādāja jaunus tranzīta maršrūtus kravu nosūtīšanai no Ķīnas uz Eiropu, izmantojot Latvijas ostas. Noslēgti vairāki sadarbības memorandi un līgumi ar nozares uzņēmumiem pasaulē, tostarp ar Vācijas loģistikas kompāniju “RTSB” un Baltkrievijas dzelzceļa meitassabiedrības filiāli “Belintertrans Germany”, kā arī Irānas dzelzceļa meitasuzņēmumu, kas darbojas loģistikas jomā. SIA “LDz Loģistika” attīstījusi LDz noslēgto sadarbību ar vienu no pasaules vadošajiem uzņēmumiem loģistikas jomā “DHL Global Forwarding”.

Uzņēmums organizējis divu no Rīgas ostas uz Ķīnas pilsētu Kašgaru nosūtīto konteinervilcienu pārvadājumu 2017. gada maijā, kā arī konteinervilcienu no Ķīnas pilsētas Urumči caur Kazahstānai šī paša gada oktobrī.

2017. gada rudenī arī noslēgts LDz un Baltkrievijas dzelzceļa sadarbības memorands par kravas ekspresvilciena Minska-Rīga izveidi, kura pirmo pārvadājumu SIA “LDz Loģistika” organizēja 2018. gada februārī.



**LDZ RITOŠĀ SASTĀVA SERVISS**

Lokomotīvu un vagonu remonts

EDGARS ABRAMS**Valdes priekšsēdētājs****SANDIS VĒTRA****Valdes loceklis (kopš 15.02.2018)****SERGEJS KARPAČOVŠ****Valdes loceklis**

Vaic dzelzceļa ritošā sastāva remontu, modernizāciju, apkopi un ekipēšanu, maģistrālo kravas un manevru lokomotīvu nomu, modernizāciju, nodarbojas ar degvielas uzglabāšanu un tās realizāciju dzelzceļa pārvadātājiem un citiem klientiem, nodrošina ķīmiski tehniskās un mērījumu laboratorijas pakalpojumus. Uzņēmuma struktūrvienības ir Daugavpils lokomotīvu remonta centrs ar cehu Rēzeknē, Rīgas lokomotīvu remonta centrs ar cehiem Jelgavā un Liepājā, Daugavpils vagonu remonta centrs, Ķīmiski tehniskā un mērījumu laboratorija Rīgā ar inspicēšanas grupu Daugavpilī. Kravas vagonu ražošanai kopš 2012. gada darbojas kopuzņēmums SIA "Rīgas Vagonbūves Uzņēmums "Baltija"", kurā 100% kapitāldaļas pieder SIA "LDz ritošā sastāva serviss". Uzņēmums dibināts ar mērķi attīstīt vagonbūvi Latvijā.

SIA "LDz ritošā sastāva serviss" 2017. gada sākumā ekspluatācijā nodeva pirmo sadarbībā ar Čehijas uzņēmumu "ČZ LOKO" modernizēto divsekciju maģistrālo dīzeļlokomotīvu 2M62UM, līdz gada beigām kravu pārvadājumos pa Latviju piedalījās jau septiņas šādas lokomotīves, kas ir ievērojami attaisnojušas uz tām liktās cerības - sākotnēji bija plānots, ka lokomotīve mēneša laikā veiks vidēji 10 000 kilometru, taču faktiski tika nobraukti 13 000 kilometru. Decembrī tika uzstādīts jauns rekords - viena no lokomotīvēm mēneša laikā nobraukusi vairāk nekā 16 000 kilometru.

2017. gada laikā uzņēmums fokusējies uz nepieciešamo sertifikāciju veikšanu, lai spētu nodrošināt vagonu apkopi un remontdarbus starptautiskajiem partneriem - Krievijas uzņēmumam "Apvienotā vagonu kompānija" un vienam no pasaules līderiem ritošā sastāva jomā "Amsted Rail". Uzņēmums arī uzsācis darbu pie jaunāko tehnoloģiju izpēti, tostarp apzinot 3D printēšanas tehnoloģijas pielietojuma iespējas transporta nozarē.



**LDZ INFRASTRUKTŪRA**

Sliežu ceļu būve un remonts

JĀNIS CEICĀNS**Valdes priekšsēdētājs****VALDEMARS DAĻECKIS****Valdes loceklis**

Specializējas sliežu ceļu būvniecībā un atjaunošanā. Uzņēmums nodrošina sliežu ceļa, pārmiju pārvedu un ceļa mašīnu un mehānismu remonta pakalpojumus. SIA “LDz Infrastruktūra” pienākumos ietilpst sliežu ceļu remonts, pārmiju pārvedu nomaiņas, sliežu ceļa mašīnu un nestandarta iekārtu remonts, sliežu metināšana un garsliežu pārvešana.

2017. gadā tika sāktas pārmaiņas uzņēmuma darba organizācijā. Uzņēmums turpinās sniegt metināšanas pakalpojumus un iznomās dzelzceļa remontdarbiem nepieciešamo tehniku. Pēc biznesa procesa pārskatīšanas koncernā infrastruktūras remontdarbus turpmāk veiks VAS “Latvijas dzelzceļš” struktūrvienība Ceļu distance. Tā kā, ka kapitālo remontu apjoms pēdējos gados ir samazinājies, turklāt to lielākoties iespējams veikt tikai vasaras periodā, šāda restrukturizācija ļaus kvalificētus sliežu ceļu meistarus nodarbināt visu gadu – laikā, kad nenotiek remontdarbi, nodrošinot darbu sliežu ceļu ikdienas uzturēšanā.



**LDZ APSARDZE**

Tehniskās un fiziskās apsardzes pakalpojumi

ARNIS MACULĒVIČS**Valdes priekšsēdētājs****LINDA BALTIŅA****Valdes locekle**

Viens no vadošajiem uzņēmumiem Latvijā apsardzes pakalpojumu jomā. Uzņēmums darbojas gandrīz visā valsts teritorijā – apsardzes grupas atrodas Rīgā, Rēzeknē, Daugavpilī, Jēkabpilī, Jelgavā, Liepājā un Ventspilī. Uzņēmuma darbinieki nodrošina dzelzceļa objektu apsardzi, tostarp uztur kārtību Rīgas Starptautiskajā autoostā.

Kopā ar Kazahstānas uzņēmumu “Samai” LDz meitassabiedrība nodrošina dzelzceļa kravu apsardzi visā to ceļā no Baltijas valstīm līdz Kazahstānai.

2017. gadā uzņēmums turpināja paplašināt savu darbību, līdztekus dzelzceļa kravu apsardzes pakalpojumiem piedāvājot arī pakalpojumus uzņēmumiem un privātpersonām. Šim nolūkam reģionos izveidotas jaunas apsardzības vienības. Noslēgti vairāki jauni līgumi par liela mēroga objektu uzraudzību ārpus dzelzceļa – piemēram, “LDz apsardze” nodrošina arī Rīgas Starptautiskās autoostas apsardzi.





JUSTĪNA HUDENKO

Valdes priekšsēdētāja

GUNTARS LAPIŅŠ

Valdes loceklis

Neatkarīga akciju sabiedrība, kas veic publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas – lēmumu pieņemšanu par jaudas sadali, vilcienu ceļu iedalīšanu, tostarp, piekļuves noteikšanu un novērtēšanu. AS “LatRailNet” saskaņā ar Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas apstiprinātu metodiku pieņem lēmumus par publiskās dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksas apmēru.

2017. gadā AS “LatRailNet” pieņēma lēmumu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksas izmaiņām 2018. gadam saskaņā ar valstī noteikto metodiku. Kopš 2018. gada 1. janvāra infrastruktūras maksa par vienu vilcienu kilometru kravas vilcieniem noteikta 11,08 eiro (bez pievienotās vērtības nodokļa), pasažieru elektrovilcieniem – 7,27 eiro, pasažieru dīzeļvilcieniem – 6,10 eiro, pasažieru vilcieniem ar lokomotīvi – 6,94 eiro, savukārt šaursliežu vilcieniem – 2,52 eiro par vilcienkilometru*. *Vilcienkilometrs ir mērvienība, kas tiek izmantota maksas aprēķinam un iekasēšanai un raksturo, cik kilometru ar vilcienu nobraukts – neatkarīgi no tā, kāds ir bijis vilciena svars. Cita mērvienība – tonnkilometri – apzīmē, cik kilometru attālumā pārvadāta katra kravas tonna, un ļauj identificēt ne tikai veikto attālumu, bet arī kravu ietekmi uz infrastruktūras nolietojumu. Jo smagāka krava lielāku attālumu nobrauc, jo vairāk tā ietekmē dzelzceļa infrastruktūras stāvokli.

2018. gadā AS “LatRailNet” turpinās darbu pie jaunas infrastruktūras maksas shēmas izstrādes, kas stāsies spēkā 2019. gadā un kurā būs būtiskas izmaiņas attiecībā uz līdzšinējo maksas aprēķināšanas kārtību – kā to paredz Eiropas Komisijas pieņemtie normatīvie akti un Dzelzceļa likums. Par jauno maksas aprēķināšanas un iekasēšanas shēmu jau 2017. gadā sāktas regulāras diskusijas ar nozares pārstāvjiem; tās potenciālā ietekme ņemta vērā Satiksmes ministrijas izstrādātajā Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna projektā.

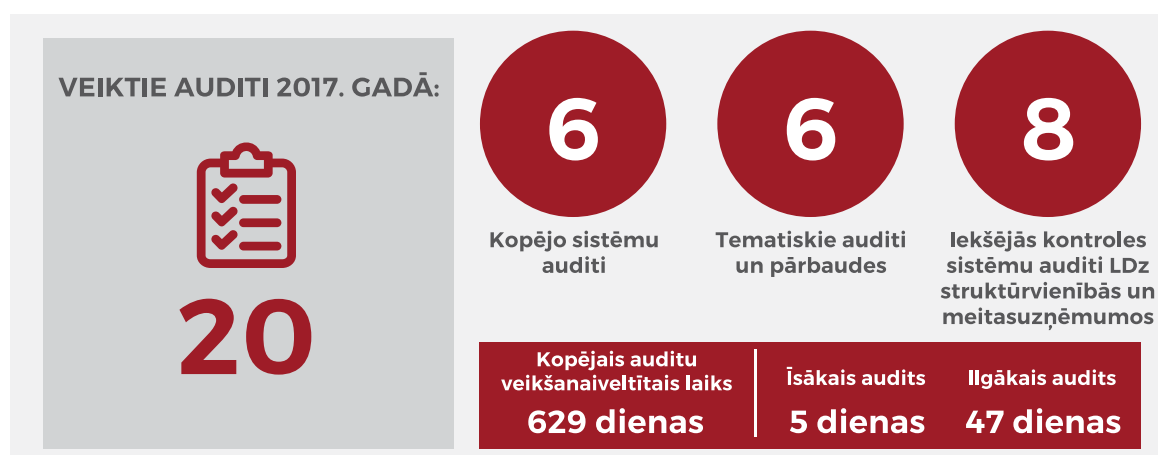


LDZ IEKŠĒJO PROCESU KONTROLE

LDZ-2

Uzņēmuma iekšējos procesus un esošo kontroles mehānismu efektivitāti regulāri izvērtē LDz iekšējā audita daļa. Tā ir LDz prezidenta tiešā pakļautībā, ir neatkarīga no pārējām uzņēmuma struktūrvienībām un neiesaistās LDz tiešo funkciju un uzdevumu veikšanā. Iekšējā audita daļa veic iekšējās kontroles sistēmas neatkarīgu uzraudzību un novērtē tās darbības efektivitāti, kas savukārt palīdz LDz Prezidentu padomei, direkcijām, struktūrām un struktūrvienībām, kā arī koncerna kapitālsabiedrību valdēm efektīvāk pildīt savas funkcijas.

Audita ziņojumu ieteikumi atkarībā no to īstenošanas būtiskuma tiek marķēti trīs svarīguma kategorijās – augsta, vidēja un zema.



Pēc 2017. gadā veiktajiem auditiem sniegti ieteikumi, kam bijusi vidēja vai zema svarīguma kategorija, kas nozīmē, ka konstatētie pilnveidojamie aspekti neietekmē uzņēmuma stratēģiju, finanses un informācijas kvalitāti, kā arī tā spēju darboties likuma noteiktajās robežās.

Pilnveidojot iekšējā audita funkciju veikšanu, tiek izvērtēta iespēja nākotnē LDz iekšējā audita daļu nodot LDz padomes pakļautībā, tādējādi nodrošinot tās pilnīgu neatkarību no uzņēmuma ikdienas funkciju veikšanas un citām struktūrvienībām.



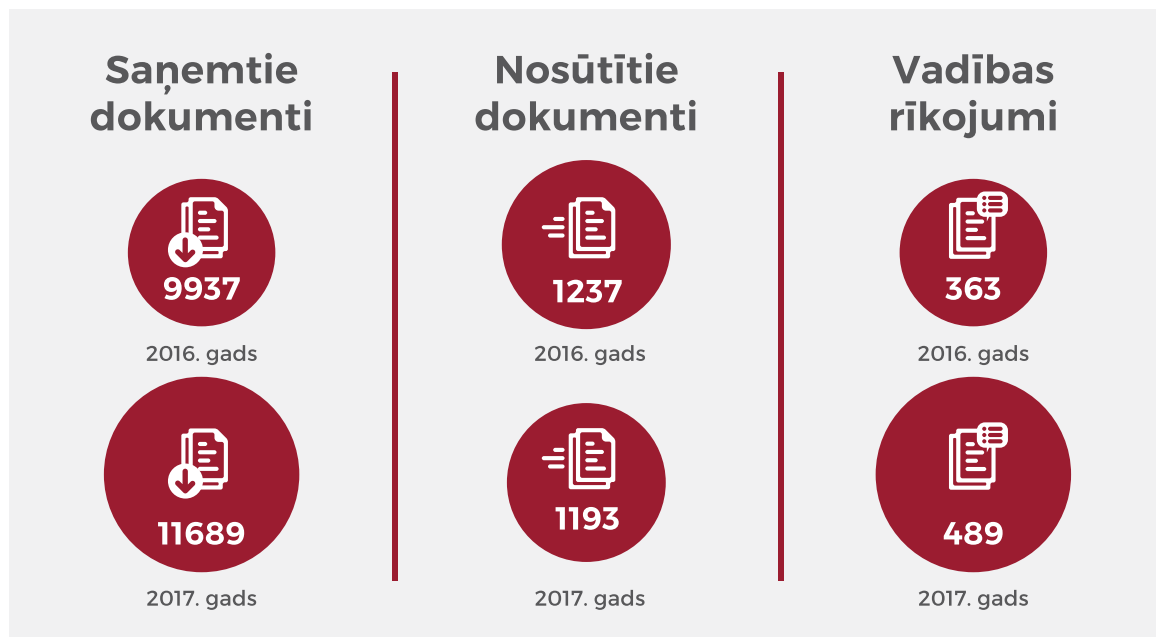
LDZ DARBĪBAS TIESISKUMA NODROŠINĀŠANA

LDZ-3

LDz darbības tiesiskumu nodrošina Prezidentu padomei pakļautā Juridisko un administratīvo lietu direkcija, kuras uzdevums ir sagatavot juridiska rakstura atzinumus, pārstāvēt LDz un tā meitassabiedrību tiesiskās intereses, izstrādāt līgumus, kā arī no juridiskā viedokļa analizēt LDz

struktūru sagatavotos rīkojumu un normatīvo aktu projektus.

2017. gadā salīdzinājumā ar 2016. gadu ir pieaudzis Juridisko un administratīvo lietu direkcijā apstrādāto un reģistrēto dokumentu skaits.



2017. gadā LDz juristi aktīvi piedalījās LDz un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” sadarbības darba grupu sastāvā, nodrošinot juridisko atbalstu “Rail Baltica” projekta ietvaros plānoto LDz nekustamo īpašumu atsavināšanas, pārbūves un kopējas izmantošanas jautājumos, kas turpmākajos gados skars LDz darbību. Īpaši tas attiecas uz Rīgas Pasažieru stacijas darbību gan “Rail Baltica” projekta īstenošanas laikā, gan stacijas ekspluatēšanā LDz un jaunizveidotās dzelzceļa infrastruktūras kopējām vajadzībām.

Juridisko un administratīvo lietu direkcijas pārstāvji piedalījušies arī dažādu starpvaldību nolīgumu sagatavošanā dzelzceļa transporta jomā ar Krievijas un Baltkrievijas institūcijām. Tāpat sagatavoti dokumenti LDz pastāvīgās pārstāvniecības atvēršanai un darbības sākšanai Minskā, Baltkrievijā.

Liels darbs ieguldīts LDz koncerna darba kopīguma izstrādē, kas spēkā stājās 2017. gada 1. februārī, savukārt turpmākā gada laikā notika darbs pie grozījumu sagatavošanas, kas stājās

spēkā 2018. gada 1. janvārī.

Visu gadu turpināts darbs pie daudzgadu līguma izstrādes starp Satiksmes ministriju un LDz.

Juristi piedalījušies arī LDz koncerna Sadarbības partneru biznesa ētikas pamatprincipu izstrādē, bet apjomīga izpēte veikta par grāmatvedības ārpakalpojumu iekšējās kontroles sistēmu Noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizācijas un terorisma finansēšanas novēršanas likuma prasību ievērošanai.

Tuvākajā nākotnē ar direkcijas palīdzību plānots LDz ieviest drošu elektronisko parakstu, kura lietošana uzlabos ikdienas darba procesus efektivitāti.

Tāpat 2018. gadā LDz veltīs lielu uzmanību, lai sagatavotos un ieviestu Eiropas Parlamenta un padomes 2016. gada 27. aprīļa Regulas (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti prasības, kas stāsies spēkā 2018. gada 25. maijā.



DARBĪBAS REZULTĀTI

G4-9

LDz kā publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs darbojas Latvijas teritorijā, taču infrastruktūras lietotāji (pārvadātāji) sniedz pakalpojumus lielākoties klientiem ārvalstīs, tāpēc uzņēmuma saimnieciskās darbības rezultātus ietekmē ekonomikas procesi pasaulē. 2017. gadā būtisku ietekmi uz Latvijas transporta un loģistikas nozares, tostarp LDz, darbības rezultātiem un attīstības iespējām atstāja Krievijas koncentrēšanās uz savu ostu attīstību, kā dēļ bija novērojams kravu apjoma kritums Latvijas tranzīta koridorā. Kaut arī visa 2017. gada garumā ticis strādāts pie jaunu tirgu apguves, kā arī strādāts pie esošo kravu plūsmu saglabāšanas, šo samazinājumu nav iespējams īsā laikā kompensēt ar citas izcelsmes kravu strauju pieaugumu.

Lai sekmētu sadarbību ar esošajiem partneriem un rastu jaunas attīstības

iespējas, 2017. gadā LDz izveidoja pastāvīgo pārstāvniecību Baltkrievijas galvaspilsētā Minskā, kā arī aktīvi iesaistījās Latvijas-Krievijas Starpvaldību komisijas norisē, kur sadarbībai transporta un loģistikas sektorā bija atvēlēta izšķiroša loma.

Prioritāte LDz un tā koncerna uzņēmumiem 2017. gadā bija darbības ģeogrāfijas paplašināšanai, gan dibinot jaunas partnerības Ķīnā un Centrālāzijā, gan sākot darbu pie Dienvidāzijas tirgu – Indijas un Irānas – apguves.

Sāktu procesu rezultātus varēs mērīt vēl turpmākos gadus, taču 2017. gads liecina, ka, neraugoties uz pārvadājumu kopējā apjoma samazinājumu, LDz ir izdevies saglabāt finanšu stabilitāti.



43,8 milj. t
(-8,4% pret 2016.g.)



15 016 milj. tonnkilometru*
(-5,4% pret 2016.g.)



Iekšzemes kravu pārvadājumi
1,65 milj. t
(+11,3% pret 2016.g.)



Pasažieru pārvadājumu apjoms
17,5 milj. pasažieru
(+1,5% pret 2016.g.)

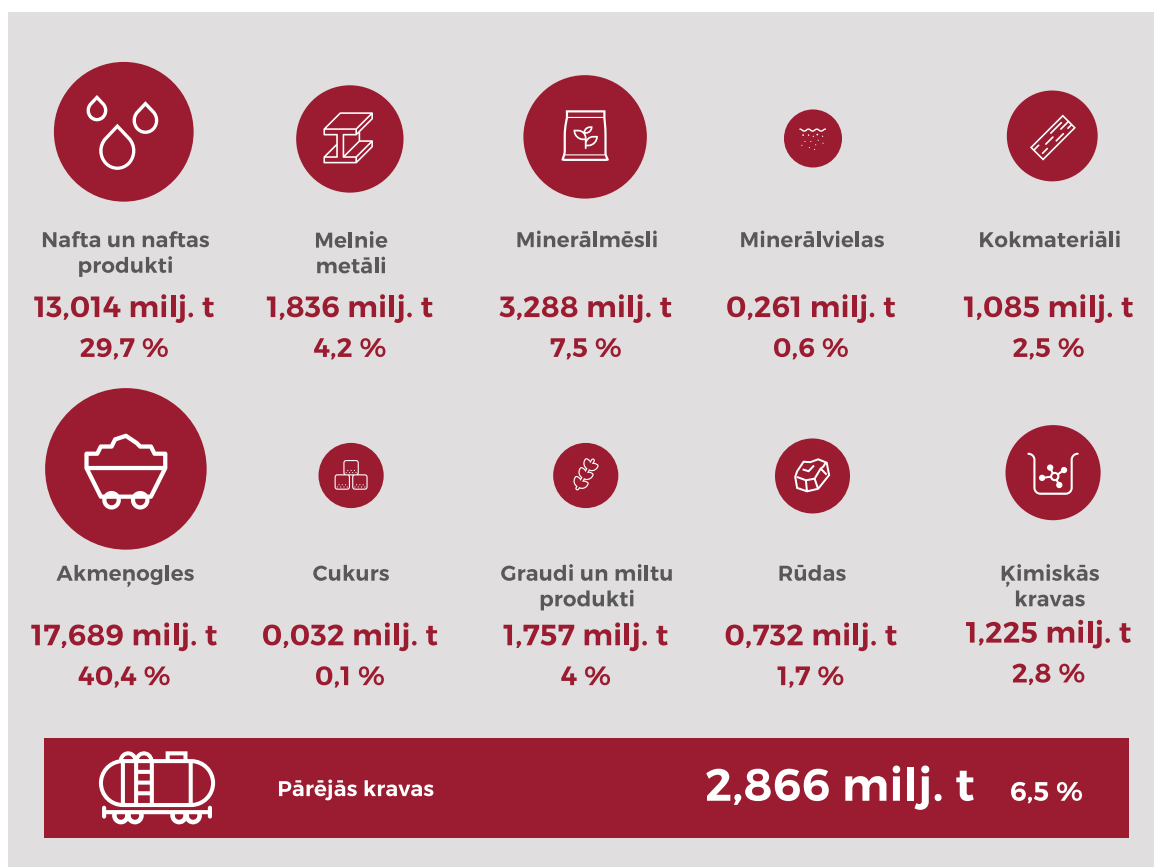
*tonnkilometru kravu pārvadājumos

Lielāko daļu LDz apgrozījuma veido ieņēmumi no infrastruktūras lietošanas maksas, un kopējā pārvadājumu samazinājuma ietekmē pazeminājušies ir arī finanšu rādītāji. Tomēr apgrozījuma kritums ir mazāks nekā pārvadājumu apjoma samazinājums kravu pārvadājumu jomā (kas visvairāk ietekmē ieņēmumus no infrastruktūras lietošanas), tādējādi liecinot par veikto optimizāciju efektivitāti. Papildus jāuzsver, ka kravu pārvadājumu jomā vērojamas atšķirības starp

samazinājumu kopējā kravu apjomā tonnās un samazinājumu tonnkilometros – pēdējais rādītājs liecina - lai arī vests mazāk kravu, tās transportētas lielākos attālumos nekā iepriekš. To apliecina arī Ventspils un Liepājas ostu kravu apjoma pieaugums 2017. gadā.

Tradicionāli visvairāk pa LDz infrastruktūru pārvadātas akmeņogles, nafta un naftas produkti un minerālmēsli.





Kravu pārvadājumu jomā joprojām dominē Krievijas izcelsmes kravas – to īpatsvars ir 73,7%. Valstu īpatsvars pārvadāto kravu apjomā: Baltkrievija – 19,3%, Lietuva – 4,7%, Ukraina – 0,8%, Kazahstāna – 0,3%, Igaunija – 0,6%, Uzbekistāna – 0,3%, citas kravu izcelsmes valstis – 0,3%.

Papildu ieņēmumus veido LDz īpašumā un pārvaldīšanā esošā nekustamā īpašuma, kas nav nepieciešams uzņēmuma pamatdarbības nodrošināšanai, iznomāšana vai izīrēšana gan LDz atkarīgajām sabiedrībām, gan ārējiem klientiem (juridiskām un fiziskām personām), ievērojot Latvijas Republikas normatīvos aktus un LDz iekšējo regulējumu, noslēdzot nedzīvojamo telpu nomas vai zemes nomas līgumus, vai dzīvojamo telpu īres līgumus.

2017. gadā kopumā noslēgti 212 nomas, patapinājuma un lietošanas tiesību aprobežošanas līgumi, kā arī vienošanās par grozījumiem līgumos. LDz Nekustamā

īpašuma direkcija īsteno arī īpašuma nodošanu lietošanā trešajām personām ar patapinājuma līgumu starpniecību. Šādi tiek nodrošinātas, piemēram, telpas vēlēšanu iecirkņu izveidošanai staciju ēkās, vietas pašvaldībām represēto piemiņas vietu izveidošanai un uzturēšanai, kā arī publisko tualetu izveidošanai. Tāpat telpas tiek nodotas lietošanā Nodrošinājuma valsts aģentūrai – valsts robežapsardzības funkciju nodrošināšanai, Valsts asinsdonoru centram – donoru pieņemšanai, kā arī citām sabiedriski nozīmīgām funkcijām. 2017. gada laikā noslēgti astoņi patapinājuma līgumi.

Gadījumā, ja LDz piederošs īpašums nav nepieciešams LDz pamatdarbības nodrošināšanai, var tikt lemts par tā atsavināšanu. 2017. gadā noslēgti četri pirkuma līgumi par LDz nekustamā īpašuma pārdošanu. Darījumu kopējā summa ir 56 834 eiro.



Nekustamā īpašuma direkcijā
noslēgti

212 LĪGUMI



Nomas



Patapinājuma



Lietošanas
tiesību
aprobežošana

Ieņēmumi no telpu un zemes
nomas

3 milj. EUR



Telpu noma

2,8 milj. EUR



Zemes noma

0,16 milj. EUR

Papildu ieņēmumus LDz rada elektroenerģijas tirdzniecība ārējiem klientiem – 2017. gada novembrī Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisija līdz 2037. gada 11. novembrim pagarināja LDz licenci elektroenerģijas sadalei. Elektroenerģijas patērētājiem LDz sniedz pakalpojumus saskaņā ar “Elektroenerģijas tirgus likumu”, likumu “Par sabiedrisko pakalpojumu regulatoriem”, “Enerģētikas likumu” un Ministru kabineta noteikumiem

Nr. 50 “Elektroenerģijas tirdzniecības un lietošanas noteikumi”. Elektroenerģiju no LDz patērētāji iegādājas lielākoties vietās, kur netiek nodrošināta citu elektroenerģijas piegādātāju infrastruktūra – piemēram, dzelzceļa līniju tuvumā mazāk apdzīvotās vietās, - un kur saskaņā ar izsniegto licenci LDz ir atļauja sniegt elektroenerģijas sadales pakalpojumu.

LDz elektroenerģiju piegādā

4867

Fiziskajām personām

340

Juridiskajām personām



Ieņēmumi no elektroenerģijas pārdošanas: 6,8 milj. EUR

LDz elektroenerģijas licences darbības zona aptver Latvijas teritorijas daļu 155 kvadrātkilometru platībā, elektroenerģijas sadales un tirdzniecības pakalpojumus sniedzot 4867 fiziskajām un 340 juridiskajām personām, kā arī LDz meitassabiedrībām. Elektroenerģija tiek piegādāta arī AS “Pasažieru vilciens” pasažieru vilcienu elektrovilces nodrošināšanai.



DARBINIEKI

G4-10

G4-11

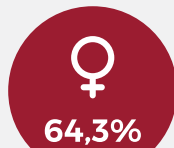
LDz ir viens no lielākajiem darba devējiem valstī, nodrošinot pastāvīgas nodarbinātības iespējas visā Latvijas teritorijā, tostarp liela daļa darbinieku strādā Latgales reģionā. LDz koncernā darba tiesiskās attiecības 2017. gadā bija ar 11 192 cilvēkiem, tostarp darbnespējas prombūtnē un bērna kopšanas atvaļinājumā esošiem. VAS "Latvijas dzelzceļš" 2017. gadā vidējais darbinieku skaits bija 6497*. Tas ir par 311 cilvēkiem mazāk nekā gadu iepriekš. Tomēr uzņēmumā iepriekšējā gadā gan izbeigtas darba attiecības ar strādājošajiem (tostarp

211 darbiniekiem, kas devušies pensijā), gan pieņemti darbā jauni speciālisti – turklāt no jauna pieņemto speciālistu skaits 2017. gadā ir pieaudzis (2017. gadā LDz sācis darba attiecības ar 663, gadu iepriekš – ar 556 cilvēkiem). Tādējādi uzņēmums, kura darbībā arvien lielāka loma ir tehnoloģiju attīstībai, sekmē jauno speciālistu piesaisti, vienlaikus nodrošinot efektīvu senioru pieredzes nodošanu jaunajiem kolēģiem.

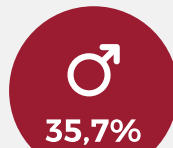
**Vidējais darbinieku skaits uzņēmumā tiek aprēķināts kā darbinieku skaits uz katra mēneša pēdējo datumu, kas tiek dalīts ar mēnešu skaitu gadā. Šajā aprēķinā tiek iekļauti visi darbinieki, ar kuriem uzņēmumam konkrētajā laika periodā ir spēkā darba attiecības, tostarp darba nespējā un bērna kopšanas atvaļinājumā esošie darbinieki.*

Darbinieku skaits uz
31.12.2017.

6264

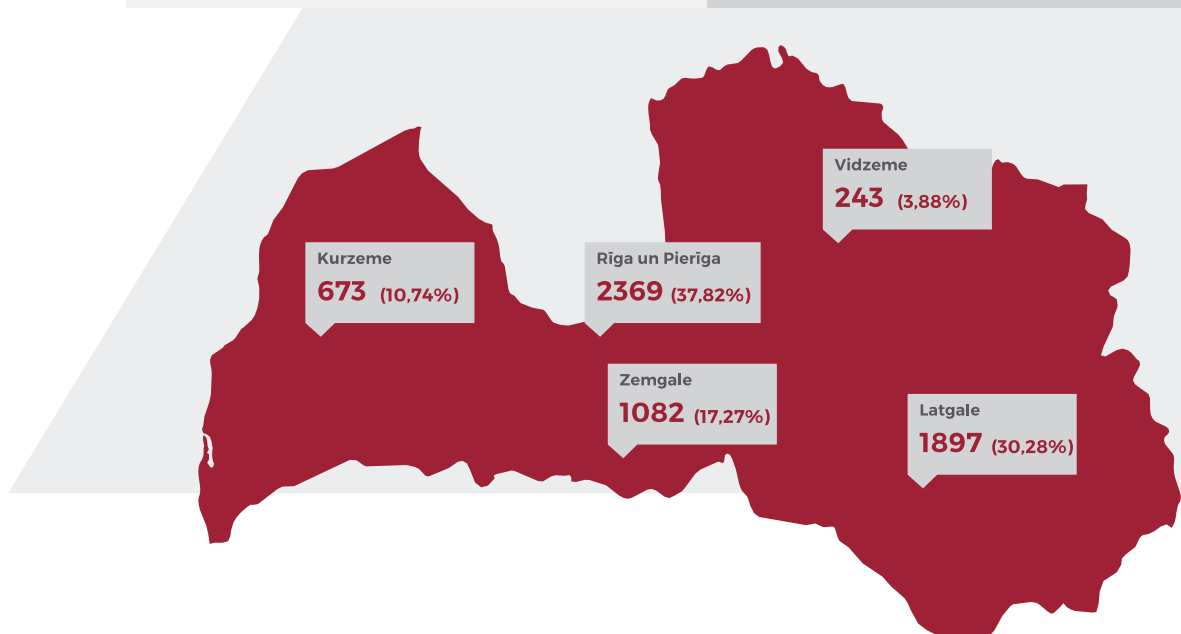
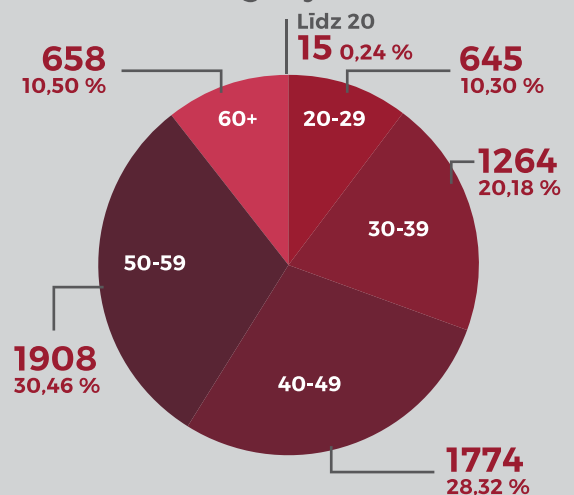


Vīrieši



Sievietes

Vecuma kategorijas:



LDz netiek praktizēta dzimuma kvotu politika, un darbinieki visos līmeņos, tostarp augstākās un vidējās vadības līmenī, tiek nodarbināti atbilstoši viņu profesionālajām zināšanām, prasmēm un pieredzei. Tāpat LDz ir ieviesta vienota darba samaksas sistēma, kas balstīta uz godīgiem un objektīviem kritērijiem, - visi amati ir klasificēti pēc vienotas metodikas, un darba algas apmērs tiek noteikts saskaņā ar izpildāmā darba apjomu, intensitāti, sarežģītību, kā arī konkrētajam amatam noteikto atbildības līmeni. Atalgojums tiek noteikts atkarībā no veicamajiem amata

pienākumiem, nevis darbinieka dzimuma vai lokācijas vietas.

Lai sekmētu topošo speciālistu interesi par dzelzceļu, LDz vasarā nodrošina darba vietas skolēniem, dodot iespēju iepazīt darba vidi, gūt pieredzi darba attiecībās un saņemt, iespējams, pirmo algu par padarīto. 2017. gadā LDz koncernā kopumā tika nodarbināti 274 skolēni.

LDZ SOCIĀLĀ ATBILDĪBA

G4-43

G4-45

G4-47

LDz koncernā kopš 2013. gada ir spēkā "Latvijas dzelzceļš" Koncerna Korporatīvās sociālās atbildības (KSA) politika. To izstrādājusi Korporatīvās sociālās atbildības komisija, kuru vada LDz prezidents, un tajā ir definētas četras galvenās uzņēmuma ietekmes jomas. Būtiski, ka tās saskan arī ar starptautiski pieņemtajām ilgtspējas jomām.

Korporatīvās sociālās atbildības galvenās jomas



Ik gadu KSA komisijas eksperti izstrādā un gada pirmajā sēdē apstiprina noteiktajām ietekmes jomām atbilstošu Korporatīvās sociālās atbildības aktivitāšu plānu kalendārajam gadam, kura izpilde tiek analizēta nākamā gada sākumā.

2017. gadā KSA jomā īstenotas vairākas būtiskas iniciatīvas.

Uzņēmējdarbības vides jomā, turpinot 2016. gadā sāktu, praksē tika ieviesti daudzi ar Krāpšanas novēršanas politiku saistītu pasākumu, tostarp – izstrādāti, publiskoti un līgumos integrēti Sadarbības partneru biznesa ētikas pamatprincipi, publiskota anonīmās ziņošanas forma un turpināts darbs pie risku izvērtēšanas.

Rūpējoties par uzņēmējdarbības vides attīstību ne tikai savā nozarē, 2017. gadā LDz turpināja aktīvu darbu vadošo uzņēmējdarbības organizāciju – Latvijas Darba devēju konfederācijas un Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras – vadībā, kā arī dažādos starptautiskās sadarbības formātos.

Uzņēmums iesaistījās gan Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta, gan Baltijas Korporatīvās pārvaldības institūta darbā ar mērķi sekmēt labas, ilgtspējīgas pārvaldības prakses ieviešanu savā uzņēmumā, kā arī tās popularizēšanu Latvijā kopumā.

Darbinieku dimensijā 2017. gadā turpinājās iekšējo procesu sakārtošana, kā arī restrukturizācija, lai uzlabotu uzņēmuma darbību. Būtiski, ka šajā procesā tika iesaistīta visu struktūrvienību vadība, nodrošinot sabalansētu un uzņēmuma interesēs esošu, skaidri izdiskutētu lēmumu pieņemšanu.

Viena no būtiskākajām iniciatīvām 2017. gadā ir LDz Ideju bankas ieviešana, kas dod iespēju ikvienam uzņēmuma darbiniekam iesniegt savus priekšlikumus un idejas uzņēmuma darbības uzlabošanai.

Visu gadu vadības komanda strādāja pie uzņēmuma ilgtermiņa stratēģiskā pozicionējuma izstrādes, pakāpeniski iesaistot arvien plašāku loku struktūrvienību vadītāju un meitasuzņēmumu pārstāvju, kopīgi radot pamatu uzņēmuma nākotnes attīstībai un īstenojamām iniciatīvām. Būtiski, ka iniciatīvu īstenošanā iesaistās arvien vairāk dažādu līmeņu speciālistu, kas pārstāv gan tehniskās, gan klientu apkalpošanas, inovāciju attīstības, vides pārvaldības, administratīvo un atbalsta funkciju un citas jomas.

Vides aizsardzības jomā LDz 2017. gadā veica būtisku soli uzņēmuma efektivitātes paaugstināšanā un negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanā, veicot energoauditu un ieviešot energopārvaldības sistēmu.

Par būtisku ilgtermiņa lēmumu uzskatāms 2017. gadā Ministru kabineta dotais akcepts Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta īstenošanai līdz 2023. gadam. Dzelzceļa līniju elektrifikācija ļaus būtiski samazināt izmešu daudzumu atmosfērā, ko rada ar dīzeļmotoriem darbināmas lokomotīves. Tāpat arī samazināsies apkārtējā vidē noplūdušā piesārņojuma īpatsvars. Aprēķini liecina, ka CO₂ izmešu daudzums pēc elektrifikācijas pirmā posma īstenošanas samazināsies par 45-46 tūkstošiem tonnu gadā, savukārt slāpekļa oksīdu (NO_x) izmeši samazināsies par 409-417 tonnām gadā. Patlaban Latvijā elektrificēti ir tikai 14% dzelzceļa līniju, kamēr Eiropā vidēji šis rādītājs ir 55%.

Sabiedrības dimensijā viens no apjomīgākajiem 2017. gadā sāktajiem projektiem ir Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja teritorijas attīstības iecere. Tika izsludināts iepirkums, lai izvēlētos labāko arhitektonisko risinājumu, un gada nogalē sadarbībā ar iepirkuma uzvarētāju – arhitektu biroju NRJA – sākts darbs pie projekta plānošanas. Īstenojot teritorijas attīstības projektu, muzejs ne tikai pilnīgāk iekļausies mūsdienu dinamiskajā kultūrvidē un pilsētas dzīvē, bet kļūs pieejamāks un atvērtais ikvienam iedzīvotājam.

Vienlaikus LDz turpina sadarbību ar ilgtermiņa partneriem, tostarp Lielās talkas organizatoriem un citām sabiedriskajām organizācijām, kā arī sadarbojas ar izglītības iestādēm jauno speciālistu izglītošanā.

Lai paaugstinātu sabiedrības informētību un atgādinātu par drošību dzelzceļa tuvumā, arī 2017. gadā rīkotas sabiedrības informēšanas kampaņas – šoreiz pievēršot uzmanību tam, cik nozīmīgs riska faktors ir mobilo tehnoloģiju lietošana dzelzceļa sliežu tuvumā.



Darbinieki

2017. gada pirmajā pusē pēc LDz prezidenta Edvīna Bērziņa iniciatīvas tika izveidota **LDz Ideju banka**, kurā ikviens koncerna darbinieks var elektroniski iesniegt savus priekšlikumus, kā uzlabot uzņēmuma darbības uzlabošanai. Ideju izvērtēšanai tiek piesaistīti LDz Vadītāju akadēmijas absolventi (vidējā līmeņa vadītāji) un eksperti, kas novērtē, vai ideja ir īstenojama.

2017. gadā kopumā saņemtas 30 idejas, no kurām trīs jau īstenotas, vēl 10 idejas pakāpeniski tiks ieviestas 2018. gadā. To vidū ir noteikta klimata nodrošināšana LDz objektos, papīra žurnālu aizstāšana ar elektroniskajiem, releju pārbaudes statīvu atjaunošana. Vairākas idejas no darbiniekiem saņemtas saistībā ar jau iesāktajiem uzlabojumiem LDz darbībā, piemēram, par staciju apgaismojuma uzlabošanu vai Daugavpils šķirošanas stacijas uzlabojumiem, kur attiecīgie darbi notiek ES finansējuma ietvaros.



Darbinieka ideja



E. Bērziņa e-pasts



Ekspertu piesaiste
idejas izvērtēšanai



Pozitīva atzinuma
gadījumā ideja nonāk
ekspertu komisijā



Pozitīvs atzinums



Idejas realizācija

Ik gadu LDz nodrošina savu darbinieku dalību Latvijā populārākajās tautas sporta aktivitātēs – “Lattelecom” Rīgas maratonā, Latvijas riteņbraucēju Vienības braucienā, Sieviešu skrējienā, kuros koncerna kolektīvs tradicionāli ir viens no kuplāk pārstāvētajiem Latvijas uzņēmumiem. Savukārt koncerna ietvaros sadarbībā ar Latvijas Dzelzceļa un

satiksmes nozares arodbiedrību (LDzSA) tiek rīkotas sporta spēles, kur LDz darbiniekiem ir iespēja mēroties spēkiem arī ar kaimiņvalstu dzelzceļa uzņēmumu darbiniekiem. Ikdienā darbiniekiem ir iespēja rūpēties par savu fizisko sagatavotību, apmeklējot basketbola, volejbola un hokeja komandu treniņus vai izmantojot izdevīgus piedāvājumus dažādos sporta centros.



Dalībnieku skaits lielākajos sporta pasākumos:



Latvijas riteņbraucēju
Vienības brauciens

300+



Latt telecom Rīgas
maratons

302



Sieviešu
skrējieni

74

LDz sporta spēles

15 KOMANDAS ~225 DALĪBNIEKI + LĪDZJUTĒJI

Lai sekmētu darbinieku lojalitāti uzņēmumam, kā arī ikdienā dotu iespēju raisīties cilvēku radošumam, LDz jau vairākus gadus rīko darbinieku fotokonkursu, aicinot iesūtīt pašu uzņemtas dzelzceļa fotogrāfijas. Darbinieki ar balsojuma palīdzību intranetā nosaka, viņuprāt, labāko fotogrāfiju, kuras autors tiek apbalvots.

2017. gadā par labāko tika atzīta daugavpīlieša, vagonu parka dežuranta Aleksandra Ivanova uzņemtā fotogrāfija. Divpadsmit labākās fotogrāfijas arī ietvertas LDz sienas kalendāros 2018. gadam, bet šī gada sākumā par LDz darbinieku iesūtītajām fotogrāfijām varēja balsot un savu favorītu izvēlēties arī sociālo tīklu lietotāji.



Fotogrāfijas autors: Dmitrijs Joņica

Par to, ka LDz strādā darbinieki ar fotogrāfa talantu, liecina arī LDz vilcienu dispečera Dmitrija Joņicas panākumi – viņa fotogrāfija atzīta par vienu no 12 labākajām Eiropas dzelzceļu un infrastruktūras uzņēmumu kopienas

(CER) rīkotajā fotokonkursā. Viņa un vēl 11 citu Eiropas valstu dzelzceļnieku fotogrāfijas 2018. gada februāra beigās tika izvietotas apskatei “European Railway Award” noslēguma pasākumā Briselē.





Lai izceltu darbinieku profesionalitāti un stiprinātu piederības sajūtu uzņēmumam, LDz ik gadu notiek dažādi konkursi, lai noskaidrotu labākos speciālistus noteiktās profesiju grupās, kā arī godinātu labākos darbiniekus. Novembra beigās tika godināti labākie sliežu ceļu meistari, kopumā 16 konkursa dalībniekiem piešķirot kvalifikāciju “1. klases sliežu ceļu meistars”.

Ilgadējos darbinieku pasākumos tiek godināti labākie darbinieki dažādās kategorijās, tostarp LDz viceprezidents Ēriks Šmuksts, kuram ir vairāk nekā 30 gadu darba pieredze LDz, 2017. gadā saņēma LDz augstāko apbalvojumu – Zelta lokomotīvi par personīgu ieguldījumu dzelzceļa transporta nozarē. Visā uzņēmuma vēsturē līdz šim pasniegtas tikai trīs Zelta lokomotīves.

Sabiedrība

Rūpējoties par sabiedrības izglītošanu un industriālā mantojuma saglabāšanu, kā arī arvien palielinoties apmeklētāju skaitam, 2017. gada vasarā tika izsludināta sarunu procedūra par **Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja teritorijas attīstību**. Projekta mērķis bija izraudzīties tādu risinājumu, kas ne tikai pilnīgāk iekļausies mūsdienu dinamiskajā kultūrvidē un pilsētas dzīvē, bet ļaus muzejam kļūt pieejamākam un atvērtākam ikvienam iedzīvotājam, tādējādi attīstoties par aktīvu izglītības un kultūras centru tuvējā Pārdaugavā. Konkursā kopumā saņemti seši piedāvājumi, tomēr trīs no pieteikumiem nebija atbilstoši noteiktajām prasībām, tāpēc

tie izslēgti no turpmākās dalības iepirkuma procedūrā. Konkursā trešo vietu ieguva personu apvienība SIA “12 LĪNIJAS” un Ilze Mekša, otro vietu ieguva – birojs SIA “2727”, par uzvarētāju atzīts arhitektu birojs NRJA, kurš ieguva tiesības īstenot savu ideju. Arhitektu biroja NRJA risinājuma pamatā ir piedāvājums vizuāli pagarināt muzeja teritorijā esošo vēsturisko depo ēku, integrējot to ar citiem objektiem muzeja teritorijā, izmantojot tādas pašas arhitektoniskas uzbūves jumtu kā vēsturiskajai ēkai un sekmējot kopējās teritorijas vienotu attīstību.





Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejs



Apmeklētāju skaits

2017
50 175 (+199)

2016
49 976



Pasākumi

2017
45 (+10)

2016
35



Ieņēmumi

2017
121 798 EUR
(+15 283 EUR)

2016
106 515 EUR



Aktivitātes

435

Ekskursijas
(7129 skolēni
grupās)

45

Nodarbības
stundas

20

Nodarbības
"Ceļojums
pagātnē"

68

Braucieni ar
drezīnu

Viena no būtiskākajām LDZ korporatīvās sociālās atbildības ietekmes jomām ir sabiedrības drošības veicināšana dzelzceļa tuvumā. **2017. gada drošības kampaņas "Atmet telefonu un dzīvo!"** mērķis bija samazināt negadījumu skaitu uz dzelzceļa, kas notikuši cilvēku neuzmanības dēļ, sliežu ceļu šķērsošanas laikā vai to tuvumā lietojot mobilās ierīces. Mobilo tehnoloģiju lietošana bija aizvadītā gada vadmotīvs visā pasaulē, akcentējot drošību dzelzceļa tuvumā.

Kampaņa tika organizēta trīs posmos – neilgi pirms vasaras brīvlaikas sākuma, sākoties jaunajam mācību gadam, kā arī iestājoties tumšajam laikam un ziemeļiem, kad redzamību pasliktina laika apstākļu izmaiņas. Būtiski, ka kampaņas vidusposmā tās vēstījumu formulēšanā tika iesaistīta plašāka sabiedrība, aicinot ikvienu iesniegt savu oriģinālo brīdinājuma tekstu platformā atmettelefonu.lv. Pieci visvairāk balsu saņēmušie brīdinājuma teksti tika ierakstīti un atskaņoti kā sociālā reklāma radio ēterā.



274
brīdinājuma
teksti



2857
balsojumi

Uzvarētājs
447 BALSIS



Telefons var
pagaidīt,
Tevi - nesagaidīt!



Uzņēmējdarbības vide

14. septembrī Rīgā norisinājās **LDz rīkotā ikgadējā starptautiskā konference "Globālās transporta kustības izaicinājumi"**, kurā tikās un par nākotnes attīstību diskutēja nozares līderi no Ķīnas, Indijas, Vācijas, Krievijas, Baltkrievijas, Šveices, Somijas un Latvijas. Šāda līmeņa nozares ekspertu pulcēšanās Latvijā ir īpaši būtiska, jo apliecina, ka Latvija tiek skatīta kā izdevīgs loģistikas mezgls, saņemot un novirzot kravas visos virzienos. Latvija kalpo kā punkts, kas

savieno Baltijas un Melno jūru, tā ir starptautiskā Ziemeļu – Dienvidu transporta koridora daļa un vārti Skandināvijas un citām Ziemeļeiropas valstīm uz Austrumiem (Centrālāziju un Ķīnu, kura sniedz milzīgu attīstības potenciālu kravu loģistikas jomā pa sauszemi). Vienlaikus ar konferenci noritēja augsta līmeņa loģistikas ekspertu ("DHL Global Forwarding", "Duisport AG", "RTSB", "TransContainer" u.c.) apspriede par Eirāzijas transporta koridoru attīstību.



 **400**
Dalībnieki

 **34**
Valstis

Dalībnieku vērtējums:



90%

Daudzveidīgas tēmas



92,67%

Iegūtas noderīgas zināšanas

Visaugstāk novērtētais vieslektors:



Gerd Leonhard,
Switzerland, Futurist, Humanist,
"The Futures Agency" izpilddirektors

Nozarei nozīmīgākās uzstāšanās



Lars Nennhaus,
Duisburger
Hafen AG



Zafer Engin,
DHL Global
Forwarding



Visa 2017. gada laikā LDz aktīvi piedalījās vadošo uzņēmējdarbības organizāciju – Latvijas Darba devēju konfederācijas un Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras – aktivitātēs, kas saistītas ar Latvijas uzņēmējdarbības vides pilnveidošanu, nodokļu politikas izstrādi un uzņēmējdarbības organizāciju sadarbību ārējos tirgos. LDz bija idejas autors un viens no vadošajiem LTRK partneriem **Latvijas nacionālā paviljona izveidē un darbības nodrošināšanā**

starptautiskajā izstādē “Astana EXPO 2017” Kazahstānas galvaspilsētā. Kazahstāna ir viens no būtiskajiem Latvijas transporta un loģistikas nozares partneriem Āzijā, tāpēc dalība šajā pasākumā bija īpaši nozīmīga un rezultējās ciešākā sadarbībā starpvalstu līmenī, jau 2017. gada rudenī Rīgā sagaidot pirmo konteinervilcienu no Ķīnas pilsētas Urumči, kas uz Latviju devās cauri Kazahstānai.



Latvijas paviljona
apmeklētāju skaits:

264 784



Vidējais apmeklētāju
skaits dienā

2847



4

Latvijas organizēti
transporta un loģistikas
nozares pasākumi



Vide

Lai nodrošinātu efektīvu vides jautājumu risināšanu, LDz 2017. gadā ir ieviesta Vides un energopārvaldības programma, kuras mērķis ir samazināt LDz saimnieciskās darbības negatīvo ietekmi uz vidi, tostarp novēršot vai samazinot piesārņojošo vielu nonākšanu vidē, samazinot trokšņu līmeni un energoresursu patēriņu.

Kā būtiskie energoresursu patērētāji identificēti: manevru lokomotīvu degvielas patēriņš, siltumenerģijas patēriņš ēku apkurei, elektroenerģijas patēriņš pārmiju pārvedu apsildei un ārējam apgaismojumam. Galvenie pasākumi energoefektivitātes paaugstināšanai – manevru lokomotīvu parka modernizācija un siltumapgādes sistēmu optimizācija (mazo, neefektīvo katlumāju slēgšana, kurināmā maiņa uz videi draudzīgāku, siltummezglu rekonstrukcija un modernizācija, centralizētās siltumapgādes izmantošana, ēku siltināšana, stacijas parku un peronu ārējā apgaismojuma sistēmu modernizācija), kas ļauj ne tikai ietaupīt degvielu, kurināmo un elektroenerģiju,

samazinot īpatnējo degvielas, siltumenerģijas – un elektroenerģijas patēriņu, bet arī vienlaikus samazināt SEG izmešus.

LDz ik gadu atsaucas uz aicinājumu rūpēties par apkārtējās vides tīrību, tāpēc aktīvi piedalās arī Lielajā talkā, dienu pirms tās organizējot LDz darbinieku talku. Tajā iesaistās vairāki simti koncerna darbinieku, sakopjot LDz pārziņā esošās teritorijas, kā arī dodoties palīgā saviem draugiem – palīdzot spodrināt Bērnu klīniskās universitātes slimnīcas Vecāku māju, Raudas internātpamatskolas teritoriju, kā arī palīdzot pensionētajiem dzelzceļa darbiniekiem Jelgavā, Daugavpilī, Tukumā, Ventspilī un Rīgā sakopt viņu dzīvesvietas. Pēdējos gados Lielās talkas laikā īpaša uzmanība tiek veltīta teritoriju apzaļumošanai dzelzceļa tuvumā un dzelzceļnieku ikdienas darba vidē. Tomēr atsevišķās vietās, īpaši gar dzelzceļa sliedēm, neiztikt arī bez atkritumu vākšanas.

2017. gadā sakopšanas darbos iesaistījās 243 darbinieki.





ĒTIKA

G4-56

LDz koncernā ir ieviesti **trīs būtiski rīki**, kas sekmē ētisku rīcību gan koncernā ietvaros, saskarsmē ar sadarbības partneriem.

G4-57

G4-58

Kopš 2014. gada 2. decembra ikvienam LDz un tā meitasuzņēmumu darbiniekam savā ikdienā jāievēro **Ētikas kodekss**, kas nosaka koncerna labās prakses un darbinieku profesionālās ētikas un uzvedības pamatprincipus. Kodeksā ietvertie principi ir jāievēro, pildot darba pienākumus, savstarpējā saskarsmē, kā arī attiecībās ar akcionāru vai dalībnieku, valsts, pašvaldību un nevalstiskām institūcijām, klientiem, piegādātājiem un citām trešajām personām.

Par Ētikas kodeksa pārkāpumiem ir jāziņo Korporatīvās sociālās atbildības komisijai, kuras pienākums ir izskatīt iespējamo pārkāpumu un lemt par turpmāko rīcību.

Ētikas kodekss ir publiskots un ikvienam pieejams LDz mājaslapā.

Lai izskaustu iespējamus krāpšanas gadījumus, korupciju un interešu konfliktu, 2016. gada 4. martā tika apstiprināta "Latvijas dzelzceļa" Koncerna **Krāpšanas novēršanas politika**. Tās mērķis ir izveidot iekšējās kontroles vidi, kas nodrošinātu iespējamo krāpšanas gadījumu konstatēšanu, noteiktu atbildības līmeņus kontroles pasākumu izvērtēšanai un krāpšanas iespējamo gadījumu pārbaudes veikšanai. Krāpšanas novēršanas politika ir cieši saistīta ar Ētikas kodeksu, un par

tās uzraudzību un kontroles veikšanu koncernā ir atbildīgs Krāpšanas novēršanas vadītājs – Drošības direkcijas direktors. 2017. gadā viņa pārraudzībā esošā Krāpšanas novēršanas daļa ir saņēmusi 24 ziņojumus, par septiņiem no tiem sagatavoti ziņojumi uzņēmuma vadībai (Plašāk par politiku un tās instrumentiem 94 lpp).

Ziņojumu iesniegšana Krāpšanas novēršanas daļai iespējama, izmantojot LDz mājas lapā - iekštīklā (intranetā) pieejamo anonīmās ziņošanas formu, kā arī klātienē, pa tālruni vai e-pastu.

2017. gada 6. aprīlī tika apstiprināti "Latvijas dzelzceļš" koncerna Sadarbības partneru biznesa ētikas pamatprincipi. Tie jāievēro ikvienam koncerna uzņēmumu sadarbības partnerim, un šie pamatprincipi attiecas gan uz iepirkumu procedūrās izvēlētiem partneriem, gan citiem līgumslēdzējiem, kas LDz piegādā preces vai pakalpojumus. **Sadarbības partneru biznesa ētikas pamatprincipi** attiecas uz darba vidi, nodokļiem un komercdarbības atļaujām, godīgu komercpraksi un labu pārvaldību. Pirms sākt sadarbību ar LDz vai kādu no tā meitasuzņēmumiem, biznesa partneriem ir jāiepazīstas ar šiem principiem un jāapliecina atbilstība tiem, garantējot, ka tos ievēros iesaistītie darbinieki.

Sadarbības partneru biznesa ētikas pamatprincipi ir publiskoti un ikvienam pieejami LDz mājaslapā.



PIEGĀDES KĒDES, PARTNERI

G4-12

LDz kā viens no Latvijā un Baltijā vadošajiem transporta, loģistikas un infrastruktūras uzņēmumiem darbojas sasaistē ar citiem tirgus dalībniekiem un sadarbības partneriem, tāpēc, izstrādājot pirmo GRI ilgtspējas pārskatu, 2016. gadā tika identificēts uzņēmuma ietekmes pušu loks. Tas LDz dod skaidrību un vīziju, kā sekmīgāk darboties nozarē un veicināt gan savu, gan valsts ekonomisko izaugsmi. Gatavojot pirmo GRI vadlīnijās balstīto pārskatu, LDz apzināja ietekmes puses – piegādātājus, klientus un citus partnerus, noskaidroja viņu skatījumu uz aktuālajām LDz darbības jomām un izveidoja “ietekmes pušu radaru”, precizējot attiecību mehānismu ar katru no ietekmes pusēm.

LDz ir 100% valstij piederošs uzņēmums, un tā darbību pārrauga Satiksmes ministrija. Abu pušu attiecības regulē LR likumdošana – Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums, kā arī Ministru kabineta noteikumi, taču ļoti cieša ir arī ikdienas sadarbība ar ministriju kā ar nozari pārraugošo institūciju.

LDz sadarbojas arī ar citiem nozares kopējo attīstību veidojošiem dalībniekiem – nozares asociācijām, ostu pārvaldēm un citām organizācijām.

Būtiska ietekmes puse ir Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrība (LDzSA), jo LDz ir viens no lielākajiem darba devējiem valstī, turklāt uzņēmumam ir spēcīgas sociālā dialoga tradīcijas. Ar LDzSA ir noslēgts daudzgadu līgums, kas regulē savstarpējās attiecības, kā

arī ir spēkā koplīgums jeb vienošanās starp darba devēju un arodbiedrību, lai garantētu nodarbināto tiesību ievērošanu. Koplīgums paredz papildu labumus un priekšrocības ikvienam LDz koncerna darbiniekam atkarībā no darba stāža, ģimenes stāvokļa, darba slodzes, iesaistes jauno speciālistu apmācībā un citiem faktoriem. Lai saņemtu papildu labumus, darbiniekam nav obligāti jābūt LDzSA biedram.

Tāpat nozarē būtiskas ir attiecības ar klientiem, kas LDz gadījumā ir kravu un pasažieru pārvadātāju uzņēmumi. Savstarpējo sadarbību ar tiem regulē infrastruktūras maksas noteikšanas metodika, kas definē abu pušu finansiālās saistības. LDz, plānojot infrastruktūras modernizācijas un attīstības projektus, ņem vērā nozares vajadzības un intereses, savlaicīgi iesaistot visas puses diskusijā par plānotajiem attīstības projektiem.

Attiecības ar piegādātājiem regulē Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likums, jo LDz ir 100% valsts kapitālsabiedrība. Gan Uz iepirkumu procedūrās, gan citādi izvēlētiem preču un pakalpojumu piegādātājiem attiecas LDz izstrādātie Sadarbības partneru biznesa ētikas pamatprincipi.

LDz ir vairāki partneri nevalstiskajā sektorā, un sadarbība ar šīm ietekmes pusēm tiek īstenota, piedaloties to pārvaldes struktūrās, iesaistoties konkrētās aktivitātēs un projektos, kā arī savstarpējo konsultāciju līmenī.



ATBILDĪBA PRET ĀRĒJĀM INICIATĪVĀM

G4-14

G4-15

LDz ir viens no lielākajiem Latvijas uzņēmumiem ar ievērojamu nodarbināto skaitu un valsts un pašvaldību budžetā iemaksāto nodokļu apjomu, tāpēc uzņēmumam ir svarīgi veidot un uzturēt labas attiecības ar ārējām ietekmes pusēm un atbildīgi izturēties pret to iniciatīvām. 2017. gadā LDz turpināja piedalīties dažādās ārējās iniciatīvās, tādējādi veicinot atbildīgu komercpraksi un tiecoties uz labāku korporatīvo pārvaldību.

Jau otro gadu **Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta rīkotajā Ilgtspējas indeksā LDz saņēma Zelta kategorijas novērtējumu** par uzņēmuma paveikto ilgtspējas jomā. Pirmo reizi šāda līmeņa novērtējums saņemts 2016. gadā, iepriekš uzņēmums vairākus gadus bija Sudraba kategorijā. LDz meitassabiedrība

SIA "LDz Cargo" 2017. gadā iekļuva Sudraba kategorijā, meitassabiedrība SIA "LDz ritošā sastāva serviss", kurš Ilgtspējas indeksa novērtējumā piedalījās pirmo reizi, - Bronzas kategorijā. Dalību Ilgtspējas indeksā LDz plāno arī 2018. gadā, tostarp arī uzlabojot tajā jau iesaistīto meitassabiedrību sniegumu.

LDz piedalījās Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta organizētajā **"Atbildīga biznesa nedēļā"**, 2017. gadā daloties pieredzē par LDz Ideju bankas kā darbinieku motivāciju, lojalitāti un aktīvu iesaisti uzņēmuma attīstībā veicinoša instrumenta ieviešanu.



2017. gadā LDz iesaistījās **Baltijas Korporatīvās pārvaldības institūta pilotprojektā par uzņēmumu korporatīvās pārvaldības izvērtējumu**, kas tiek veikts visās trīs Baltijas valstīs vienlaikus un kura rezultāti būs pieejami 2018. gadā.

Līdzās pašu organizētajiem lietišķajiem pasākumiem LDz arī regulāri piedalās citu partneru organizētās konferencēs un semināros, iesaistās diskusijās par nozarei un tautsaimniecībai nozīmīgiem jautājumiem. 2017. gadā nozīmīga daļa laika veltīta dažādu transporta un loģistikas nozares jautājumu

izskatīšanai un diskusijai par tiem gan ar nozares asociāciju pārstāvjiem, gan valsts institūcijām. Īpaši būtiskas diskusijas bijušas par vairākiem ar dzelzceļa infrastruktūru saistītiem jautājumiem, tostarp LDz Saeimā, Ministru kabinetā un dažādos nozares diskusiju formātos sniedzis informāciju un iepazīstinājis ar savu pozīciju dzelzceļa tīkla elektrifikācijas, Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna, daudzgadu līguma un dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksas jautājumos.



Uzņēmums arīdzan aktīvi iesaistās uzņēmējdarbības organizāciju darbā plašāku jautājumu risināšanā, tostarp sniedzot savu viedokli un daloties pieredzē nodokļu politikas, darba tirgum atbilstošas izglītības, starptautisko ekonomisko attiecību attīstības un citos jautājumos. Ņemot vērā dzelzceļa nozares starptautisko dabu un pārrobežu attīstības perspektīvas, LDz ir aktīvi iesaistījies gan Eiropas Savienības dzelzceļa nozares organizāciju, gan NVS valstu nozares organizāciju darbā. Turklāt uzņēmuma prezidents Edvīns Bērziņš 2017. gada nogalē tika apstiprināts Starptautiskās dzelzceļu savienības Eiropas reģiona Vadības komitejā, un ir vienīgais pārstāvis no Baltijas valstīm.

DARBĪBA NOZARES UN SABIEDRISKAJĀS ORGANIZĀCIJĀS

G4-16

Apzinoties savu lomu valsts ekonomiskās izaugsmes veicināšanā, LDz kā viens no lielākajiem darba devējiem un nodokļu maksātājiem valstī, iesaistās caurskatāmas, atbildīgas un uz savstarpēju sadarbību balstītas uzņēmējdarbības vides veidošanā. Lai to īstenotu, svarīga ir sadarbības partneru viedokļu un priekšlikumu uzklauššana, aktīva diskusija un sava viedokļa un interešu aizstāvēšana. Tas iespējams, līdzdarbojoties dažādās nevalstiskajās organizācijās, kas tieši vai netieši saistītas ar dzelzceļa nozari un labās prakses veicināšanu uzņēmējdarbības vidē.

Biedra statusā LDz darbojas un savas intereses aizstāv vairākās nacionāla mēroga nevalstiskajās organizācijās, tostarp Latvijas Tranzīta biznesa asociācijā (LTBA), Latvijas Darba devēju konfederācijā (LDDK), Latvijas

Tirdzniecības un rūpniecības kamerā (LTRK), Latvijas-Ķīnas Biznesa padomē, Baltijas Korporatīvās pārvaldības institūtā un Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūtā.

LDz ir pārstāvēts vairāku organizāciju vadībā, tostarp LDz prezidents Edvīns Bērziņš ir LDDK viceprezidents un šīs organizācijas veidoto Latvijas-Baltkrievijas un Latvijas-Kazahstānas Lietišķās sadarbības padomju līdzpriekšsēdētājs no Latvijas puses. E.Bērziņš ir arī LTRK prezidija un padomes loceklis un nozares vadošās asociācijas LTBA valdes loceklis. LDz viceprezidents Ainis Stūrmanis ir LTRK Transporta infrastruktūras komitejas priekšsēdētājs, viceprezidents Aivars Strakšas līdzdarbojas LTRK Nacionālās stratēģijas padomē.



LATVIJAS TRANZĪTA BIZNESĀSOCIĀCIJA (LTBA)

LDz ir šīs organizācijas biedrs, un LDz valdes priekšsēdētājs Edvīns Bērziņš ir LTBA valdes loceklis kopš 2016. gada. Asociācija apvieno nozares dalībniekus (infrastruktūras pārvaldītāji, pārvadātāji, ostās strādājoši uzņēmumi, loģistikas uzņēmumi u.c.), kuri kopīgi risina nozares attīstībai nozīmīgus jautājumus. 2017. gadā asociācijas sēdēs norisinājušās diskusijas par vairākiem ar dzelzceļa infrastruktūras attīstību un uzturēšanu būtiskiem jautājumiem, tostarp Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projektu, Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna izstrādi un tajā ietveramajiem jautājumiem, publiskās dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksas aprēķina kārtību un maksas apmēru, kā arī visas transporta un loģistikas nozares jauno tirgu apguves iespējām un loģistikas piedāvājumu attīstību.





LATVIJAS DARBA DEVĒJU KONFEDERĀCIJA (LDDK)

LDz ir LDDK biedrs kopš 1996. gada, LDz valdes priekšsēdētājs E.Bērziņš ir LDDK viceprezidents kopš 2016. gada, tādējādi būdams arī Nacionālās trīspusējās sadarbības padomes loceklis. E.Bērziņš ir arī LDDK veidoto sadarbības formātu – Latvijas-Baltkrievijas un Latvijas-Kazahstānas Lietišķās sadarbības padomju un Transporta un sakaru nozares trīspusējās sadarbības padomes – līdzpriekšsēdētājs. 2017. gadā LDz piedalījies LDDK organizētajās valsts nodokļu politikas apspriešanas diskusijās, diskutējis ar LDDK biedriem par dzelzceļa elektrifikācijas projekta īstenošanu, kā arī veicinājis starptautisko sadarbību ar Austrumeiropas un Vidusāzijas valstu uzņēmumiem, piedalījies starptautisko organizāciju divpusējās tikšanās un diskutējis par kopējiem tautsaimniecības attīstības mērķiem.



LATVIJAS TIRDZNIECĪBAS UN RŪPNIECĪBAS KAMERA (LTKR)

LDz ir LTKR biedrs kopš 2014. gada, LDz valdes priekšsēdētājs E.Bērziņš ir LTKR padomes un prezidija loceklis kopš 2015. gada. 2016. gadā uzņēmums iniciēja Transporta infrastruktūras komitejas izveidi LTKR, tādējādi sekmējot nozares diskusiju platformas izveidi, gan izskatot nozarei būtiskus attīstības jautājumus, gan izstrādājot LTKR prezidija apstiprinātas Transporta un loģistikas infrastruktūras pārvaldības pamatnostādnes. 2017. gadā LDz piedalījies gan ar transporta un loģistikas nozari, gan dažādu citu komercdarbības vidi ietekmējošu un regulējošu normatīvo aktu apspriešanā, tostarp LTKR Nacionālās stratēģijas padomes ietvaros piedalījies jauno nodokļu politikas pamatnostādņu un saistīto likumprojektu izskatīšanā un apspriešanā.

Par būtiskāko 2017. gada sadarbības projektu uzskatāma LTKR organizētā Latvijas uzņēmēju dalība "Astana EXPO 2017" Kazahstānas galvaspilsētā. LDz bija viens no vadošajiem Latvijas paviljona dalībniekiem, kā arī izstādes laikā 2017. gada jūlijā notiekošās Transporta un loģistikas nedēļas organizators.



LATVIJAS-ĶĪNAS BIZNESA PADOME

LDz ir organizācijas biedrs kopš 2015. gada, un tās ietvaros izmanto organizācijas izveidotos kontaktus un sarunu mehānismus sadarbības veicināšanai ar Latvijas transporta un loģistikas nozares attīstībai nozīmīgo Ķīnas tirgu un tā dalībniekiem. 2017. gadā norisinājusies informācijas apmaiņa par būtiskākajām norisēm Ķīnas iekšējos procesos, kas ietekmē sadarbību ekonomiskajos aspektos.



KORPORATĪVĀS ILGTSPĒJAS UN ATBILDĪBAS INSTITŪTS

LDz ir institūta korporatīvais biedrs kopš 2016. gada un iesaistās tās darbībā, piedaloties ikgadējā Ilgtspējas indeksa izvērtējumā, gadu no gada uzlabojot savu sniegumu tajā, kā arī piedalās institūta organizētajos labās prakses apmaiņas pasākumos (semināri, apmācības, Atbildīga biznesa nedēļa). 2017. gadā uzņēmuma speciālisti dalījās LDz Ideju bankas izveides pieredzē gan Atbildīga biznesa nedēļas laikā, gan institūta un Valsts darba inspekcijas kopīgi rīkotos semināros darba devējiem.



BALTIJAS KORPORATĪVĀS PĀRVALDĪBAS INSTITŪTS

LDz ir institūta korporatīvais attīstības biedrs kopš 2016. gada un piedalās tā organizētajos labās prakses apmaiņas pasākumos Latvijā un ārvalstīs, augstākā līmeņa vadības apmācībās, publiskos semināros un konferencēs. 2017. gadā uzņēmums pieteicās dalībai institūta veidotajā korporatīvās pārvaldības izvērtējumā, kas tiek vienlaikus veikts 15 Baltijas uzņēmumos. Izvērtējums noslēgsies 2018. gada vidū, kad būs iespēja iepazīties ar tā rezultātiem, rekomendācijām un salīdzinošo analīzi.



LATVIJAS DZELZCEĻNIEKU BIEDRĪBA (LDzB)

LDz ir biedrības juridiskais biedrs kopš 2003. gada. Biedrība apvieno vairāk nekā 1000 Latvijas dzelzceļa nozares profesionāļu, un LDz dalība tajā ir likumsakarīga, ņemot vērā lielo tajā pārstāvēto nozares dalībnieku skaitu. Uzņēmums iesaistās biedrības organizētajās aktivitātēs dzelzceļa inženieriem, kā arī dažādās dzelzceļnieku kopienas stiprināšanas sabiedriskajās aktivitātēs. 2017. gadā LDzB Inženiertehniskā apvienība rīkoja dzelzceļa inženieru dienas, iesaistot biedrības dalībniekus ideju izstrādē LDz Ideju bankai. Ideju banka saņēma piecas praktiskas un tehniski īstenojamās idejas, kuru realizēšana tiek izvērtēta.

DALĪBA STARPTAUTISKAJĀS ORGANIZĀCIJĀS

LDz ir iesaistījies vadošajās Eiropas Savienības dzelzceļa organizācijās – Eiropas dzelzceļu un infrastruktūras uzņēmumu kopienā (CER), Starptautiskajā dzelzceļu savienībā (UIC), Starptautiskajā dzelzceļa transporta komitejā (CIT) un Starptautiskajā dzelzceļu policijas un drošības dienestu sadarbības organizācijā (COLPOFER). Tāpat aktīva sadarbība tiek īstenota ar NVS valstu

organizācijām, jo liela daļa LDz veikto kravu pārvadājumu ir saistīti ar šī reģiona valstīm, kā arī tiek stiprināta sadarbība ar Āzijas reģiona valstīm.

Starptautiskās sadarbības sekmēšana bija viens no galvenajiem LDz darbības fokusi 2017. gadā.



Starptautiskā dzelzceļu savienība (UIC)

Koordinē sadarbību aktuālajos jautājumos starp dzelzceļiem pasaules līmenī, veicinot dzelzceļu sistēmu saskaņotu darbību. Organizācija apvieno 194 biedrus no visas pasaules. UIC izstrādā standartus un veicina inovāciju attīstību dzelzceļā. Organizācijas dalībnieki regulāri tiek informēti par galvenajām norisēm, dokumentāciju un jaunām regulām, kas ļauj paredzēt tiesiskās un tehniskās izmaiņas nozarē. Dalība organizācijā dod iespēju šos jauninājumus savlaicīgi plānot un integrēt biznesa vadības procesos. LDz patlaban ir iesaistījies darba grupās, kurās tiek risināti drošības, statistikas un dokumentācijas jautājumi, kā arī dzelzceļa datu apmaiņas

RailTopoModel izstrādē, kam var būt svarīga loma, harmonizējot tīkla pārskatus. Divas reizes gadā LDz piedalās UIC Ģenerālajā asamblejā un Drošības kongresā.

Ievērojams **sasniegums Latvijai ir LDz prezidenta E. Bērziņa apstiprināšana UIC Vadības komitejas locekļa amatā 2017. gada decembrī.** Darbs Vadības komitejā dod iespēju LDz veicināt Latvijas un Baltijas reģiona atpazīstamību, sadarbojoties ar lielākajiem Eiropas dzelzceļiem, paust LDz pozīciju atbilstoši Latvijas transporta nozares interesēm un rast jaunas attīstības iespējas.



UIC darba programmas galvenie jautājumi ir Eiropas dzelzceļu tīkla koridoru attīstība, Eiropas - Āzijas transporta koridora attīstība, finansējums infrastruktūras attīstībai, dzelzceļu digitalizācija un ērta, savienota mobilitāte. Turpinās darbs pie vienotu standartu izstrādes, pētniecības un ilgstspējīgas attīstības programmām, kā arī drošības jautājumiem. 2017. gadā tika pabeigta

projektu vadības rokasgrāmata, kas brīvi pieejama UIC biedriem, kā arī tika pabeigta kvalitātes vadības sistēmas QMS (Quality Management System) pilotprojekts Eiropas reģionā. Pilotprojektā piedalījās 11 UIC biedru organizācijas. Turpmāko divu gadu laikā notiks QMS ieviešana arī pašā UIC organizācijā un pārējo biedru organizāciju vidū.



Eiropas dzelzceļu un infrastruktūras uzņēmumu kopiena (CER)

Apvieno Eiropas dzelzceļu infrastruktūras uzņēmumus, kā arī pārvadātājus. CER pārstāv savu biedru intereses ES politikas veidošanā, galvenokārt, lai atbalstītu un veicinātu efektīvāku uzņēmējdarbības un normatīvo vidi nozarē. Patlaban organizācijā kopā ir vairāk nekā 70 biedru un partneru. LDz strādā CER asistentu darba grupās, vides jautājumu un infrastruktūras, muitas, juridisko jautājumu, pasažieru un kravu pārvadājumu, aplikācijas TAF TSI izstrādes (aplikācija nodrošina standartizētu informācijas apmaiņu reālā laikā starp pārvadājumu procesā iesaistītiem dzelzceļa uzņēmumiem, piemēram, par kavējumiem, atceltiem reisiem un nokavētiem savienojumiem) un personāla direktoru darba grupās.

2017. gada nogalē LDz prezidents Edvīns Bērziņš tika vienlaikus apstiprināts gan UIC, gan CER Vadības komitejās, tādējādi gūstot iespēju aktīvi iesaistīties Eiropas Savienības dzelzceļa nozares politikas apspriešanā.

Galvenās CER un dzelzceļa nozares prioritātes ir Ceturtās dzelzceļa pakotnes Tehniskā pīlāra ieviešana, Eiropas dzelzceļu sadarbība biļešu sistēmas un datu apmaiņas jomā, inovācijas un digitalizācijas attīstība, tostarp signalizācijas sistēmu un automātiski vadāmu vilcienu jomā, kā arī jaunu kravu koridoru attīstība un intermodalitātes nosacījumu uzlabošana.

2017. gada beigās pieņemts lēmums LDz iesaistīties arī Eiropas Komisijas izveidotās

infrastruktūras pārvaldītāju un būtisko funkciju veicēju **platformas PRIME** darbībā. Dalība PRIME ir saistoša visiem Eiropas infrastruktūras pārvaldītājiem, tajā jāiestājas ne vēlāk kā līdz 2018. gada beigām.

PRIME uzsāka darbību 2013. gadā ar mērķi izveidot vienotu infrastruktūras pārvaldītāju pārrobežu sadarbības platformu, lai attīstītu Eiropas dzelzceļu tīklu. Tas ietver sadarbību pamattīkla koridoru, dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru izveidē un Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) ieviešanas plāna īstenošanā, kā arī dalīšanos pieredzes un labās prakses apmaiņā. PRIME darbībā iesaistās arī Eiropas Komisija, lai nepastarpināti komunicētu ar dzelzceļu uzņēmumiem un identificētu nozares problēmas, kopīgiem spēkiem strādājot pie risinājumiem.

PRIME ietvaros divas reizes gadā tiek rīkotas vadības līmeņa plenārsēdes, kā arī notiek darbība vairākās apakšgrupās ekspertu līmenī (digitalizācija, finanšu jautājumu, vienotu darbības rādītāju jeb nozares KPI noteikšanas, tiesību aktu, drošības, maksas iekasēšanas, sadarbības ar regulatoru u.c. jomās). LDz ir iespēja piedalīties darba grupās, sniegt savu redzējumu un paust pozīciju sev svarīgos jautājumos, tātad piedalīties arī Eiropas Savienības dzelzceļu politikas veidošanā. LDz ļoti svarīga ir iesaistīšanās jaunajos transporta koridoros, un transporta koridoru attīstība ir viens no galvenajiem PRIME darba kārtības jautājumiem.





International Rail Transport Committee
Comité international des transports ferroviaires
Internationales Eisenbahntransportkomitee

Starptautiskā dzelzceļa transporta komiteja (CIT)

Palīdz dzelzceļiem ieviest starptautiskā dzelzceļa transporta likumus. CIT izstrādā un uztur informāciju par juridiska satura publikācijām un dokumentiem, kas saistīti ar starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, standartizē līgumiskās attiecības starp klientiem, pārvadātājiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, kā arī pārstāv pārvadātāju intereses sarunās ar likumdevējiem. Eiropas Savienības dzelzceļu aģentūra (EURA) nodarbojas ar Eiropas Savienības direktīvu un

tiesību aktu ieviešanas jautājumiem. No 2019. gada aģentūra būs Eiropas autorizēta iestāde, kas izsniegs vienotus ES drošības sertifikātus pārvadātājiem un izdos atļaujas darbībai vairāk nekā vienā valstī. Šajā organizācijā ir iesaistījušies LDz meitasuzņēmuma SIA "LDz Cargo" pārstāvji, piedaloties CIT/OSJD (CIT/Dzelzceļu sadarbības organizācijas) darba grupā par CIM/SMGS pavadzīmi, kā arī divas reizes gadā piedaloties Ģenerālajā asamblejā.



Starptautiskā dzelzceļu policijas un drošības dienestu sadarbības organizācija (COLPOFER)

Apvieno dzelzceļa uzņēmumu un dzelzceļa policijas spēkus, lai veidotu kopīgu pieeju drošībai Eiropas dzelzceļu sistēmā. Organizācijas kopīgais uzdevums ir aizsargāt cilvēkus, īpašumus un aktīvus dzelzceļa teritorijā no graužošām un noziedzīgām darbībām. LDz eksperti šajā organizācijā piedalās darba grupās "Aizsardzība pret

terorisma aktivitātēm" un "Kiberdrošība", kurās tiek risināti jautājumi par rīcību terora akta vai draudu gadījumos, notiek pieredzes apmaiņa par labāko daudzpusējo sadarbību ar varas pārstāvjiem un citām dzelzceļa kompānijām, kā arī risināti ar IT drošību saistīti jautājumi. Divas reizes gadā notiek lielās konferences, kurās piedalās arī LDz pārstāvji.



Eiropas dzelzceļu aģentūra (tagad – Eiropas Savienības dzelzceļu aģentūra; EURA).

Ceturtās dzelzceļa pakotnes Tehniskā pīlāra stāšanās spēkā Eiropas dzelzceļu aģentūru nomaina Eiropas Savienības dzelzceļu aģentūra. Aģentūra nodarbojas ar Eiropas Savienības direktīvu un tiesību aktu ieviešanas jautājumiem.

No 2019. gada aģentūra būs Eiropas autorizēta iestāde, kas izsniegs vienotus ES drošības sertifikātus pārvadātājiem, izdos atļaujas darbībai vairāk nekā vienā valstī, veiks ERTMS infrastruktūras grantu pirmspārbaudi.



OSJD (Dzelzceļu sadarbības organizācija, ОСЖД)

Dzelzceļu sadarbības organizācija attīsta sadarbību dzelzceļa transporta jomā, veidojot vienotu dzelzceļa telpu Eirāzijas reģionā un paaugstinot transkontinentālo pārvadājumu konkurētspēju. OSJD ir 28 dalībvalstis, septiņi dzelzceļi novērotāju statusā un 40 uzņēmumi pievienoto (asociēto) uzņēmumu statusā. Organizācijas struktūra sastāv no piecām komisijām un divām darba grupām, LDz eksperti regulāri piedalās komitejas organizētajās darba grupu un komisiju

sanāksmēs, kā arī ikgadējā Ģenerāldirektoru konferencē un Ministru sanāksmes sesijā. Pēc rotācijas principa LDz organizē arī komitejas sanāksmes Latvijā, 2017. gadā Latvijā notika ETT (vienotā tranzīta tarifa) sanāksme un SMGS 2. pielikuma sanāksme par kravu stiprināšanas noteikumiem. Šie pasākumi pulcēja dzelzceļu ekspertus no vairākām OSJD dalībvalstīm darbam ar dokumentiem un ekspertu viedokļu apmaiņai aktuālās sadarbības tēmās.





Dzelzceļa transporta padome (CSŽT/ЦСЖТ)

Koordinē 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa administrāciju darbu. Organizācijā patlaban ir 18 dalībvalstis. Organizācijas dalībnieki savstarpēji risina gan operatīvos, gan nākotnes sadarbības jautājumus. CSŽT sastāv no deviņām komisijām, 15 darba grupām un piecāmekspertu grupām dažādās jomās. Savas darbības laikā CSŽT ir sagatavojusi vairāk nekā 260 nolīgumu, noteikumu, instrukciju un citu normatīvo dokumentu, kuri vērsti uz dzelzceļu kravu un pasažieru pārvadājumu attīstību un tehnoloģisko vienotību.

2017. gada rudenī Rīgā pēc septiņu gadu pārtraukuma norisinājās 67. Dzelzceļa transporta padomes sēde. Padomes sēde ir CSŽT nozīmīgākais pasākums, kurš notiek divas reizes gadā un kurā visu dalībvalstu dzelzceļu vadītāji kopīgi pieņem lēmumus, kas saistīti ar risinājumiem dzelzceļa ekspluatācijas jomā un tarifiem kravas vagonu izmantošanā. Divu dienu pasākumā, kas norisinājās Rīgā, piedalījās ap divsimt dalībniekiem – tostarp Krievijas, Baltkrievijas, Centrālāzijas valstu, Irānas un citu organizācijas dalībvalstu dzelzceļu vadītāji.



Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes (KSTP/КСТП)

Galvenais darbības mērķis ir Transsibīrijas maģistrāles pārvadājumu apjoma palielināšana un kravu pārvadājumu Āzija – Eiropa attīstīšana, izmantojot dzelzceļa infrastruktūru. Attīstot pārvadājumus Latvijas tranzīta koridorā, 2017. gadā LDz sadarbībā ar partneriem organizēja testa vilcienu Jivu – Rīga, kurš savu ceļu līdz Rīgai mēroja, izmantojot Transsibīrijas maģistrāli. KSTP velta

lielu uzmanību konteineru vilcienu attīstībai, katru gadu organizējot ekspertu sanāksmes, kurās tiek pārrunāta arī LDz meitasuzņēmumu organizēto konteineru vilcienu “Baltika Tranzīts” un “Zubr” aktuālā situācija un attīstības plāni. KSTP apvieno dzelzceļa uzņēmumus, ostas, kuģošanas kompānijas, valsts institūcijas, operatorus un ekspedītorus.

LDz biedra statusā iesaistīts arī šādās organizācijās:

- Latvijas-Baltkrievijas ekonomisko sakaru veicināšanas biedrība
- Latvijas Dzelzceļa nozares darba devēju organizācija
- Latvijas Personāla vadīšanas asociācijas
- Latvijas Telekomunikāciju asociācija
- Starptautiskā muzeju padome
- Latvijas Muzeju biedrība



BŪTISKO ASPEKTU IDENTIFICĒŠANA, IETEKMES PUŠU IESAISTE

G4-18

G4-19

G4-24

G4-25

G4-26

Sagatavojot ilgtspējas pārskatu par 2017. gadu saskaņā ar GRI vadlīnijām, LDz ir balstījies gan uz savu skatījumu par nozīmīgajiem ilgtspējas aspektiem, gan uz ietekmes pušu novērtējumu, kas tika veikts ar vairāk nekā 10 individuālu un grupu interviju palīdzību, gatavojot 2016. gada pārskatu.

Šim nolūkam sākotnēji tika izveidota LDz piegādes vērtību ķēde – identificējot gan piegādātājus, gan klientus, gan citus partnerus, kuriem ir vislielākā abpusējā ietekme ar

LDz. Izmantojot ietekmes pušu apzināšanas matricu un nosakot no piegādes ķēdes skatupunkta būtiskās ieinteresētās puses pievienotās vērtības radīšanā, tika identificētas gan iekšējās, gan ārējās ieinteresētās puses. Balstoties uz šo izpēti, tika izveidots ietekmes pušu radars un noteikti katras ietekmes puses nozīmīgākie pārstāvji, kuru viedokļi apzināti GRI pārskata sagatavošanas procesā. Iegūtie viedokļi izmantoti arī 2017. gada ilgtspējas pārskata sagatavošanā.



1. Ieinteresēto pušu identificēšana

To organizāciju un uzņēmumu noteikšana, kuriem LDz pievienotās vērtības radīšanas procesā ir vislielākā nozīme



2. Potenciāli būtisko aspektu identificēšana

GRI G4 vadlīniju materiālos minēto aspektu apzināšana un LDz darbībai potenciāli nozīmīgo aspektu atlase



3. Patiesi būtisko aspektu identificēšana

Potenciāli būtisko aspektu izvērtēšana, interviju gaitā nosakot tos, kuri ir nozīmīgākie gan LDz, gan identificētajām ietekmes pusēm



4. Materiālo aspektu noteikšana

Ziņojuma satura identificēšana un robežu noteikšana būtiskajiem materiālajiem aspektiem



5. Ziņošana par būtiskajiem aspektiem ilgtspējas pārskatā par 2017. gadu



G4-20

G4-21

G4-27

Būtiskāko ar LDz darbību saistīto ekonomisko, sociālo un vides aspektu izzināšanā LDz veica izpēti un intervijas ar identificētajām un atlasītajām ietekmes pusēm, kā un tika noskaidrots to skatījums uz LDz ilgspējas aspektiem. Ietekmes puses tika izvaicātas par aspektiem, kas saistīti ar LDz darbību saistītu aspektu: ekonomisko ietekmi, sociālajiem un ar sabiedrības drošību saistītajiem aspektiem, ietekmi uz vidi, korporatīvo pārvaldību, darba vidi un citām jomām.

Ietekmes pušu radars



Balstoties uz ietekmes pušu radaru, tika identificēti katras ietekmes puses nozīmīgākie pārstāvji, kuru viedokļi apzināti GRI pārskata sagatavošanas procesā (nākamo pārskatu sagatavošanā paredzēts aptvert arvien plašāku ietekmes pušu loku).

Ārējās ieinteresētās puses**Iekšējās ieinteresētās puses****KLIENTI**

AS "Pasažieru vilciens", SIA "Baltijas Tranzīta serviss",
SIA "LDz Cargo"

AKCIONĀRS

Satiksmes ministrija

PIEGĀDĀTĀJI

(darbības resursu nodrošinātāji) AS "Swedbank"

VAS "Latvijas dzelzceļš" padome

SADARBĪBAS PARTNERI

Invalīdu un viņu draugu apvienība "Apeirons"

Attīstības direkcija

IZGLĪTĪBAS IESTĀDES

Rīgas Tehniskā universitāte

LDzS arodbiedrība

VIDES ORGANIZĀCIJAS

Latvijas Zaļais punkts

VAS "Latvijas dzelzceļš" valde

ASOCIĀCIJAS

Latvijas Lielo pilsētu asociācija, Latvijas Darba devēju
konfederācija

Gatavojot pirmo GRI vadlīnijās balstīto pārskatu, LDz veica izpēti un intervijas ar visām iepriekš minētajām iekšējām un ārējām ietekmes pusēm. Interviju laikā tika noskaidroti būtiskie ar LDz darbību saistītie ekonomiskie, sociālie un vides aspekti. Tāpat intervijās tika apzināts to skatījums par ilgtspējas aspektiem, ko GRI G4 piemēro visu nozaru uzņēmumiem. Vienlaikus GRI nozaru vadlīnijas nosaka, ka Sauszemes transportam (Lielceļi un dzelzceļi) ir 25 papildu aspekti, kurus ieteicams izvērtēt vai iekļaut informāciju par tiem ilgtspējas pārskatā, jo tie ir starptautiski atzīti kā nozīmīgi dažādām ietekmes pusēm – īpaši dzelzceļa nozarē. Tos var uzskatīt par ietekmes pušu ieteikumu vai pieprasījumu par jomām, kuras uzņēmumam ir būtiski pārraudzīt vai ziņot par tām.

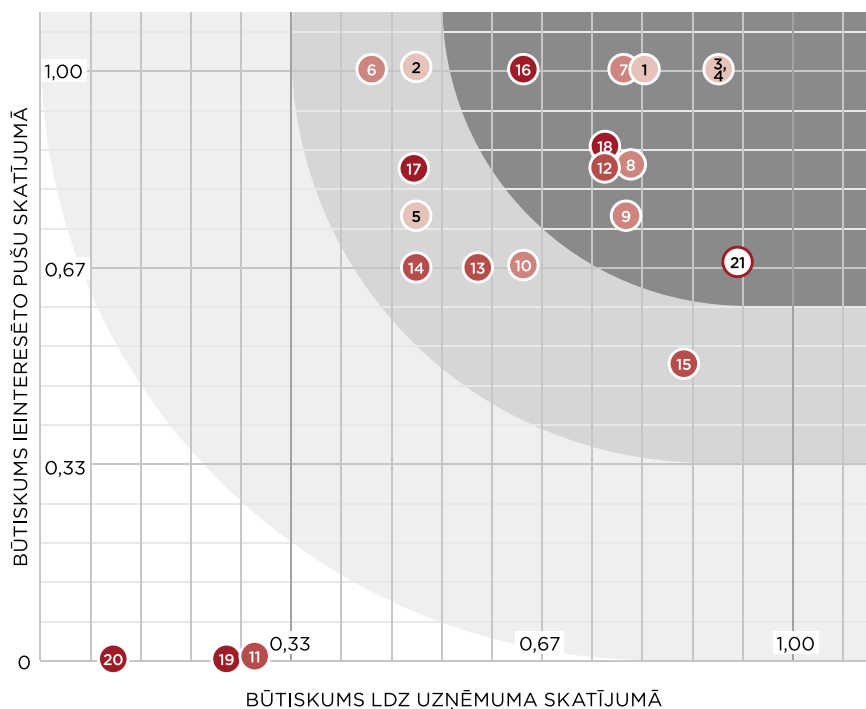
No šiem GRI nozaru vadlīniju noteiktajiem 25 aspektiem, izvērtējot LDz darbību un apzinot ieinteresētās puses, tika izvirzīti četri aspekti, kas iekļauti intervijās ar ietekmes pusēm un būtiskuma matricā.



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

Atbilstoši iekšējo un ārējo ieinteresēto pušu vērtējumam par aspektu nozīmīgumu būtiskuma dimensijās tika izveidota aspektu nozīmīguma matrica (angļu val. - Materiality matrix). Tā liecina, ka par visiem būtiskākajiem aspektiem gan iekšējās, gan ārējās ietekmes puses uzskata LDz ekonomiskās ietekmes un arī dažus vides ietekmes rādītājus, bet kā mazāk būtiskus norādījušas vairākus ar sabiedrību un darba vidi saistītus rādītājus.

Vienlaikus jānorāda, ka interviju apkopojums liecina – ka nav īpaši būtisku atšķirību iekšējo un ārējo ietekmes pušu vērtējumā, izņēmums ir atsevišķi ar ļoti specifiskām jomām vai iekšējo uzņēmuma vidi saistīti jautājumi, kas ārējām ietekmes pusēm nešķita būtiski.



EKONOMISKĀ ATBILDĪBA

1. Uzņēmuma sniegums tautsaimniecībā
2. Uzņēmuma radītā un sadalītā vērtība
3. Saņemtais finansiālais atbalsts
4. Netiešā ekonomiskā ietekme
5. Iepirkumu prakse



RŪPES PAR VIDI

6. Resursu patēriņš
7. Enerģijas patēriņš un **energoefektivitāte**
8. Emisijas, notekūdeņi, atkritumi, **augšnes piesārņojums**
9. **Skaņas un vibrācijas**
10. Pakalpojuma ietekme uz vidi



DARBINIEKI UN DARBA VIDE

16. Ilgtermiņa stratēģija darbinieku piesaistei
17. **Darba drošība**
18. Darbinieku izaugsme
19. Darbinieku diskriminācija
20. Uzņēmuma **korporatīvā pārvaldība** (dzimumu līdztiesības kontekstā)



PRODUKTA ATBILDĪBA

21. Klientu drošība



SABIEDRĪBA

11. Zemes izmantošanas tiesības
12. Vides pieejamība cilvēkiem ar īpašām vajadzībām
13. Pretkorupcijas pasākumi
14. **Politiskā atbildība**
15. Konkurenci ierobežojošas darbības





EKONOMISKĀ IETEKME

VADĪBAS PIEEJA

G4-DMA

Saskaņā ar publiski pieejamiem datiem LDz ir starp pieciem vērtīgākajiem Latvijas uzņēmumiem, turklāt pēdējo desmit gadu laikā šīs pozīcijas izdevies būtiski uzlabot. “Prudentia” un “NASDAQ Rīga” veidotais Latvijas vērtīgāko uzņēmumu saraksts liecina, ka LDz vērtība kopš 2007. gada ir pieaugusi 3,8 reizes jeb teju četrkārtšojusies. Desmit gadu laikā, kopš īstenota reorganizācija, nodalot dzelzceļa pārvaldījumus no infrastruktūras turētāja un veidojot pārskatāmu koncerna struktūru un darbības modeli, ir izdevies no 17.vietas Latvijas vērtīgāko uzņēmumu sarakstā pakāpties uz ceturto pozīciju.

Uzņēmums arī 2017. gadā bija starp lielākajiem darba devējiem un nodokļu maksātājiem valstī, kas nozīmē, ka tam ir liela ietekme valsts tautsaimniecības attīstībā. Būtisko lomu ekonomikā 2016. gadā kā nozīmīgāko uzņēmuma ietekmes jomu uzsvēra arī visi uzņēmuma apzinātie ietekmes pušu pārstāvji.

Lai precizētu ietekmes mērogu un apjomu, 2017. gadā LDz ir uzsācis detalizēta transporta un loģistikas makroekonomiskās ietekmes pētījuma izstrādi, kas ļaus efektīvāk plānot gan koncerna un uzņēmuma attīstību, gan sniegt pārdomātus un pamatotus priekšlikumus lēmumu pieņēmējiem

nākamo periodu attīstības plānošanas dokumentu izstrādei.

2017. gadā LDz turpināja aktīvi līdzdarboties nevalstiskajās organizācijās, ko uzņēmums uzskata par būtisku darbības jomu, lai stiprinātu gan savu, gan valsts ekonomisko ietekmi, veicinātu savu interešu aizstāvību, kā arī rūpētos par nodarbināto interesēm. LDz ir valdības sociālo partneru – lielo nevalstisko organizāciju, kas augstākajā līmenī aizstāv darba devēju, darba ņēmēju, kā arī komersantu intereses (Latvijas Darba devēju konfederācija, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība) – aktīvs biedrs vai partneris, tādējādi iesaistoties makroekonomisko procesu apspriešanā visaugstākajā līmenī.

LDz kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturētājam ir jā rūpējas, lai tā ir kvalitatīva un atbilstu gan nacionāla mēroga, gan starptautiskajām prasībām. Šim nolūkam LDz izmanto iespēju piesaistīt Eiropas Savienības finansējumu, īstenojot ar dzelzceļa infrastruktūras modernizāciju saistītus projektus.



Uzņēmuma līmenī LDz pilnveido iekšējos kontroles un uzraudzības procesus, lai nodrošinātu maksimāli pārskatāmu uzņēmuma un visa koncerna pārvaldību un procesu vadību. Vienlaikus, apzinoties aktuālo

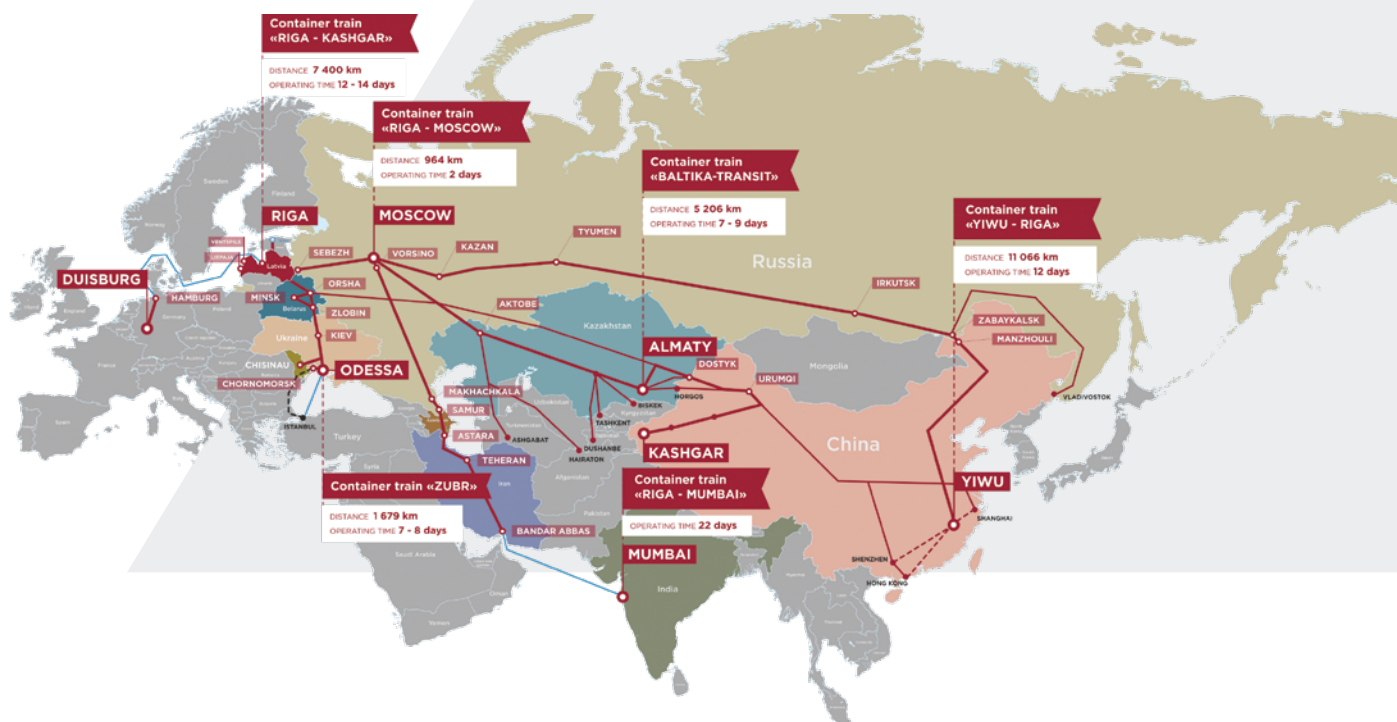
situāciju nozarē, tiek pārskatīta iekšējā procesu organizācija un funkciju sadalījums, veicot restrukturizāciju, kas ļauj samazināt funkciju dublēšanos un nodrošināt resursu ekonomiju.

BŪTISKĀKĀS NORISES 2017. GADĀ



2017. gadā transporta un loģistikas nozarē turpinājās pārmaiņas, un, lai saglabātu starptautisko konkurētspēju un noturētu stabilitāti mainīgajā situācijā, LDz bija nepārtraukti jāreaģē uz pārmaiņām un jāpielāgojas tām. Krievijai aizvien vairāk pievēršoties savu ostu attīstīšanai, turpināja samazināties kravu plūsma no šīs valsts.

Aktīvāka spēlētāja loģistikas nozarē centās kļūt arī Lietuva, popularizējot Klaipēdas ostas iespējas. Šo apstākļu ietekmē LDz kopā ar citiem nozares dalībniekiem (īpaši Latvijas lielajām ostām) aktīvi pievērsās jaunu loģistikas maršrutu izstrādei un piedāvāšanai no Āzijas reģiona uz Latvijas ostām un tālāk – uz Rietumeiropu un Skandināvijas valstīm.



Latvijas kā būtiskas tranzītmegzla valsts potenciālu apstiprina 2017. gada jūnija beigās LDz parakstītā vienošanās ar vadošo gaisa, jūras un ceļu kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju “DHL Global Forwarding”. Sadarbības memorands paredz abu organizāciju sadarbību, lai veidotu multimodālus savienojumus starp Ķīnu un Latviju, tostarp gan dibinot kravu pārvadājumu savienojumus, gan konsolidējot pakalpojumus, veidojot centru Rīgā. Novembra sākumā “DHL Global Forwarding” viesojās Rīgā, klātienē iepazīstoties ar Latvijas transporta un loģistikas nozares piedāvājumu un iespējām.

Lielu sadarbības potenciālu saskatījusi arī Kazahstāna, kas Latviju izvēlējusies kā galveno kravu loģistikas mezglu Baltijā. 29.septembrī, Kazahstānas vicepremjera Askara Mamina vizītes laikā, LDz prezidents E.Bērziņš un Kazahstānas dzelzceļa viceprezidents Sanžars Jelubajevs parakstīja memorandu par sadarbību tranzīta maršrutu attīstībā, tostarp kopīgu darbu uz Kazahstānas un Ķīnas robežas topošā Horgosas ostas loģistikas centra attīstībā un jaunu tranzīta plūsmu nodrošināšanā caur to. Dažas nedēļas vēlāk Rīgas ostā tika sagaidīts pirmais konteinervilciens no Urumči pilsētas Ķīnā, kas uz Latviju bija devies cauri Kazahstānai.

Baltkrievija ir viens no ilggadējiem LDz partneriem, tāpēc sadarbības veicināšanai 2017. gada janvārī Minskā atklāta LDz pastāvīgā vēstniecība Baltkrievijā, savukārt 3. oktobrī LDz un Baltkrievijas dzelzceļš parakstīja vienošanos, kas paredz klientiem piedāvāt ātrāku un izdevīgāku kravu transportēšanu starp Rīgu un Minsku, kā arī

izstrādāt jaunu piedāvājumu – kravu ekspreša vilcienu “Minska-Rīga”, kas pēc klienta pieprasījuma tiktu 28 stundu laikā nosūtīts no Minskas uz Rīgu vai pretējā virzienā. Pirmais šī ekspressvilciena reiss 2018. gada sākumā Minsku sasniedza pat īsākā laikā – nedaudz vairāk kā 20 stundās.

2. augustā Rīgā pirmo reizi pēc četrus gadus pārtraukuma tikās Latvijas un Krievijas dzelzceļu darba grupa. Tikšanās laikā panākta vienošanās turpināt savstarpējo sadarbību, lai palielinātu Eirāzijas valstu, tostarp, Indijas un Ķīnas valstu kravu pārvadājumu apjomus transporta koridora Ziemeļi-Dienvidi ietvaros, izmantojot LDz un Krievijas dzelzceļa infrastruktūru. Iesaistoties Ziemeļu-Dienvidu transporta koridora tapšanā, LDz 2017. gadā gan piedalījās šī transporta koridora Lietiškā kluba sanāksmē Maskavā, gan arī tikās ar Indijas un Irānas partneriem, kuri ir ieinteresēti šī koridora izveidē un pastāvīgas kravu plūsmas nodrošināšanā.

Lai paaugstinātu potenciālo partneru informētību un piesaisti Latvijas tranzīta koridoram, kā arī uzturētu attiecības ar esošajiem partneriem, LDz kopā ar vadošajām Latvijas ostām 2017. gadā piedalījies starptautiskās izstādēs: starptautiskajā transporta izstādē “Logistics 2017” (Indija), starptautiskajā transporta un loģistikas izstādē “TransRussia 2017” (Krievija), izstādē “Transport Logistic 2017” (Vācija), transporta un loģistikas izstādē “Rail Expo 2017” (Irāna), izstādē “CILF 2017” (Ķīna), izstādē “TransUzbekistan 2017” (Uzbekistāna), izstādē “TransKazakhstan” (Kazahstāna) un “China International Transportation & Logistic Expo” (CITLE; Ķīna).



LDz vadība regulāri piedalījies starptautiskos forumos un konferencēs, kas notiek gan Eiropā, gan Āzijā – 27. starptautiskajā ceļu tehnikas izstādē Vācijā, XII starptautiskajā biznesa forumā “Stratēģiskā partnerība 1520” Krievijā, Tranzīta un loģistikas nedēļas pasākumos izstādē “Astana EXPO 2017” Kazahstānā, pasākumā VI

Starptautiskais dzelzceļa tehnikas un tehnoloģiju salons “EXPO 1520” Krievijā, KSTP Ģenerālās asamblejas sanāksmē Ķīnā, starptautiskajā transporta un loģistikas forumā Irānā, kā arī UIC 91. Ģenerālās asamblejas sanāksmē Francijā.

RADĪTĀ EKONOMISKĀ VĒRTĪBA

G4-EC1

Par LDz radīto ekonomisko vērtību liecina uzņēmuma finanšu rādītāji. Lai gan ārējo ekonomisko apstākļu ietekmē 2017. gadu nevar saukt par izaugsmes periodu, tomēr uzņēmums ir darbojies stabili, saglabājis finanšu līdzsvaru, paaugstinājis vidējo darba samaksu par 3% un joprojām ir starp lielākajiem nodokļu maksātājiem valsts un pašvaldību budžetā.



Radītā ekonomiskā vērtība

213,3 milj. EUR



Pamatdarbības ieņēmumi

180,2 milj. EUR



Sniegto pakalpojumu pašizmaksa

191,2 milj. EUR



Izmaksātais atalgojums

69,2 milj. EUR

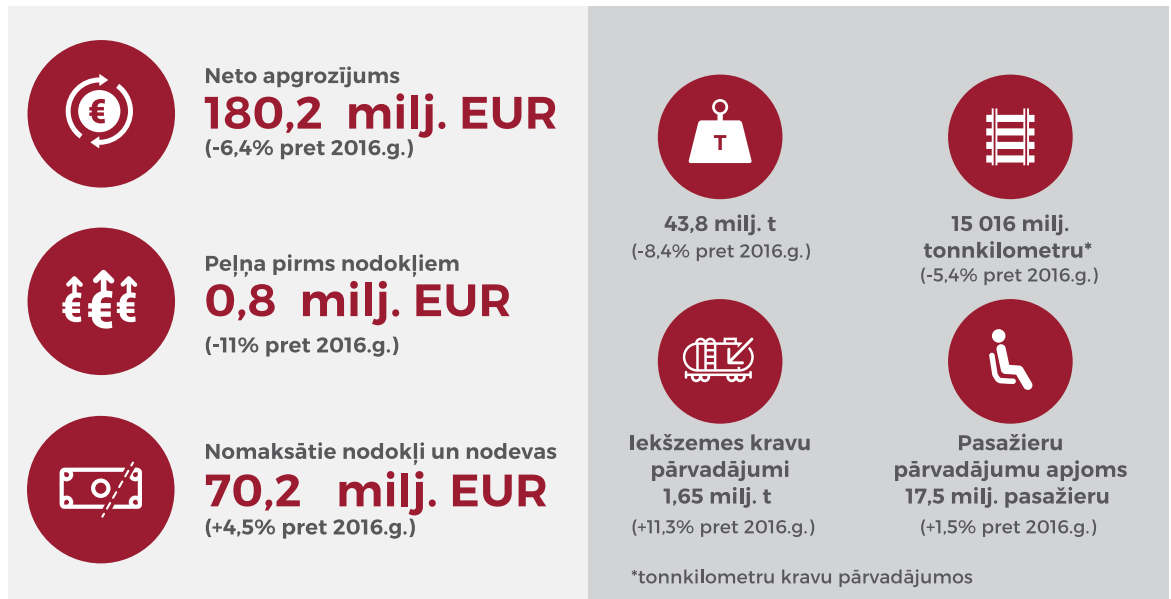


Administrācijas izmaksas

15,1 milj. EUR

Uzņēmuma peļņa pirms nodokļiem 2017. gadā bija 768 tūkstoši eiro, un arī šis rādītājs liecina par LDz spēju nodrošināt finanšu līdzsvaru arī mazāk labvēlīgos tirgus apstākļos. Tiesa, 2018. gada 1. janvārī stājies spēkā jaunais Uzņēmumu ienākuma nodokļa likums, un iepriekšējo gadu laikā uzkrāto atlikto nodokli jāpārtrauc atzīt, bet līdzšinējā uzkrātā summa jāiekļauj uzņēmuma peļņas vai zaudējumu aprēķinā. Tas palielinājis 2017. gada peļņu pēc nodokļiem par 22,4 miljoniem eiro. Līdz šim atliktais nodoklis tika piemērots, ņemot vērā LDz ik gadu veiktās investīcijas infrastruktūras uzturēšanā un modernizācijā.





ES FONDU FINANSĒJUMA IZMANTOŠANA

G4-EC4

2014.-2020. gada ES fondu plānošanas periodā tiek īstenoti vairāki apjomīgi dzelzceļa infrastruktūras projekti

LATVIJAS DZELZCEĻA TĪKLA ELEKTRIFIKĀCIJA

Lai paaugstinātu pārvadājumu efektivitāti, veicinātu videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošanu un paaugstinātu Latvijas dzelzceļa tranzīta koridora starptautisko konkurētspēju, LDz paredz veikt pilnīgu dzelzceļa galvenā tīkla (maģistrālo sliežu ceļu) elektrifikāciju ar 25kV maiņstrāvas tehnoloģiju, tostarp rekonstruējot arī esošo elektrificēto dzelzceļa tīklu un aizstājot tajā 3,3kV sistēmu ar 25kV sistēmu. Tā kā projekts ir finansiāli ietilpīgs, tā īstenošana tiek iedalīta posmos.

Eiropas Savienības fondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020. gada plānošanas periodā darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” ietvaros paredzēts īstenot projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” pirmā posma – dzelzceļa tīkla elektrifikāciju posmā Daugavpils–Krustpils,

Rēzekne–Krustpils, Krustpils–Rīga (Šķirotava), piesaistot Kohēzijas fonda finansējumu 347 miljonu apmērā.

Projekts ļaus kravu pārvadātājiem samazināt ritošā sastāva ekspluatācijas un enerģijas izmaksas gandrīz 2,5 reizes, turklāt elektrovilce ir īpaši efektīva smagsvara kravas vilcienu gadījumā, tādējādi uzlabojot Latvijas tranzīta koridora starptautisko konkurētspēju.

Projekts ir būtisks ieguldījums reģionālajā attīstībā, jo projekta īstenošana galvenokārt skars apdzīvotās vietas ārpus Rīgas – sevišķi Latgales reģionā, projekta īstenošanas laikā radot papildu darba vietas, kā arī veicinot bezdarba līmeņa samazināšanos reģionā.

Vienlaikus ar ieguvumiem tautsaimniecībai projekts sniedz būtisku ieguldījumu CO₂ un NO_x izmešu samazināšanā, kā arī sniegs ieguldījumu valsts energoefektivitātes mērķu sasniegšanā.



1. Posms

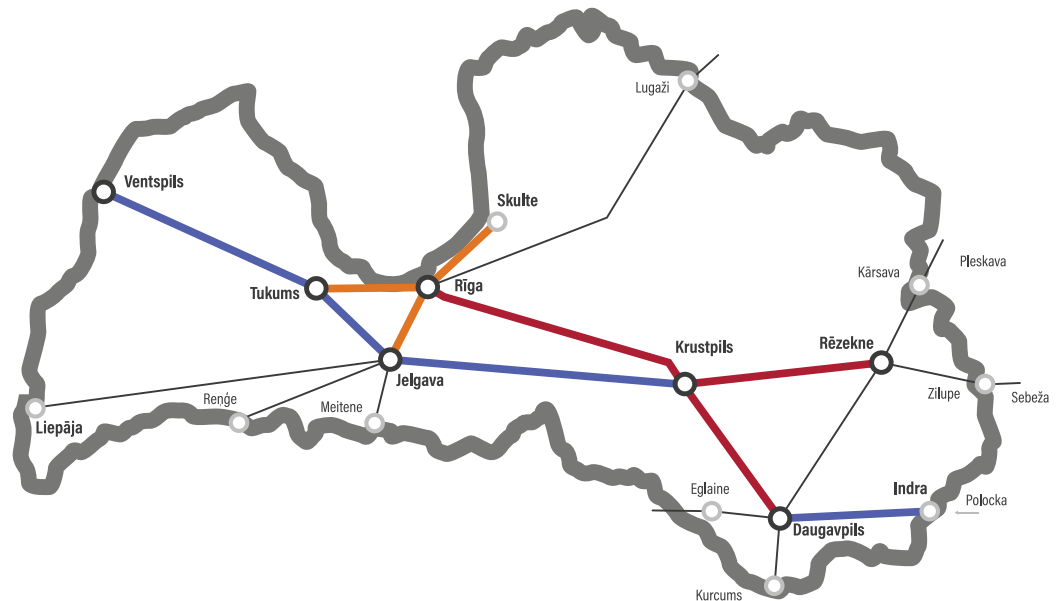
314 km / līdz 2023.g.
(ESI fondi 2014 – 2020)

2. Posms

376 km / līdz 2027.g.
(ESI fondi pēc 2020.g.)

3. Posms

Pierīgas elektrotīkla atjaunošana / līdz
2030. g. (pāreja no 3,3 kv uz 25 kv)
(ESI fondi pēc 2027.g.)



Elektrifikācijas īpatsvars



14%

(elektrificējot Rīgas
virzienā - 30%)



55%

Eiropa
vidēji

Enerģijas un darbaspēka izmaksu
ietaupījums projekta ekspluatācijas laikā
358 milj. EUR



Ritošā sastāva ekspluatācijas
ietaupījums
147 milj. EUR



Ietekme uz valsts IKP

120 milj. EUR



Investīcijas Latgalē

250 milj. EUR



Ietekme no CO₂ izmešu samazinājuma

90 milj. EUR



Ietekme no NO_x izmešu samazinājuma

132 milj. EUR



Projekta pirmā posma kopējās izmaksas ir 441 miljons eiro, un tā īstenošanai netiks piesaistīts valsts finansējums, bet gan nodrošināts LDZ līdzfinansējums.

Projekta pirmā posma realizācija plānota līdz 2023. gada beigām, 2018. gadā veicot iepirkumu procedūru projektēšanas un būvdarbu līguma uzsākšanu 2019. gadā.

CITI PROJEKTI

2017. gadā turpinājās darbs pie darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” atbalstāmajām darbībām:

- Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava- Mangaļi - Ziemeļblāzma modernizācija;
- Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība;
- Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība;
- Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmu ieviešana;
- Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija.

Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava-Mangaļi-Ziemeļblāzma modernizācija

Modernizācijas nepieciešamība identificēta posmā Mangaļi-Ziemeļblāzma, kas ir vienceļa posms, kaut arī līnijā Rīga-Skulte, kurā tas atrodas, ir divi paralēli sliežu ceļi. Līdz ar to iecirknis Mangaļi-Ziemeļblāzma ir viena no dzelzceļa līnijas Rīga-Skulte problemātiskajām vietām. Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava-Mangaļi-Ziemeļblāzma modernizācijas projektā ir paredzēts izbūvēt otro sliežu ceļu šajā posmā, kā arī modernizēt mikroprocesoru centralizāciju

ar mērķi uzlabot Rīgas dzelzceļa mezgla pārstrādes spēju, būtiski samazināt mezgla šaurās vietas un paaugstināt efektivitāti. Rīgas dzelzceļa mezgla modernizācijas paredzamās kopējās izmaksas ir 25 miljoni eiro. Projekta īstenošanai ir piesaistīts ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums (85%).

Projektu plānots pabeigt līdz 2022. gada beigām.

Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība

Daugavpils dzelzceļa mezglā pašreizējā tehnoloģiskā procesa apstākļos ir sarežģīti nodrošināt secīgu un vienmērīgu kravu sagatavošanu un nosūtīšanu, kā arī vilcienu kustības organizācijas esošās automātikas ierīces ir tehniski un morāli novecojušas to ilgā ekspluatācijas laika dēļ.

Attīstot Daugavpils dzelzceļa mezgla infrastruktūru, tiks būtiski uzlabotas tajā identificētās problēmvietas, kā arī uzlabota drošība, nodrošinot vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas dzelzceļa infrastruktūras atbilstību tirgus prasībām, ieviešot automātisku un

drošu kravas vagonu šķirošanas procesu, likvidējot atkabju kustības nedrošās vietas, kā arī rūpējoties par procesos tieši iesaistītajiem darbiniekiem, būtiski samazinot darba vides radītos draudus.

Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstības paredzamās kopējās izmaksas ir 36,62 miljoni eiro. Projekta īstenošanai ir piesaistīts ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums (85%).

Projektu plānots pabeigt līdz 2022. gada beigām.

Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība

Izbūvējot jaunu pieņemšanas parku Daugavpilī, tiks nodrošināta paaugstinātas efektivitātes dzelzceļa infrastruktūra vilcienu sastāvu, tostarp garu vilcienu sastāvu, pieņemšanai un nosūtīšanai ārpus Daugavpils pilsētas, nodrošinot optimālu procesu vilcienu pieņemšanā, šķirošanā un nosūtīšanā, likvidējot vilcienu maršrutu savstarpējo krustošanos, vilcienu dīkstāvi, samazinot manevru darbu kustības daudzumu, izmešus un atslogojot Daugavpils pilsētas iekšējo dzelzceļa tīklu, tādējādi nodrošinot to drošāku kustību pa

ārpuspilsētas savienošajiem sliežu ceļiem, kā arī uzlabojot pilsētas iedzīvotāju dzīves vidi.

Daugavpils pieņemšanas parka piebraucamo ceļu attīstības paredzamās kopējās izmaksas ir 43,53 miljoni eiro. Projekta īstenošanai ir piesaistīts ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums (85%).

Projektu plānots pabeigt līdz 2022. gada beigām.



Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana

Vilcienu kustības organizācija patlaban nav automatizēta, procesu nodrošina vairākas atsevišķas sistēmas, un datu apmaiņa to starpā ir ierobežota. Process lielā mērā ir pakļauts subjektīvai lēmumu pieņemšanai, kas rada riskus drošībai. Kustības grafika operatīvo izmaiņu plānošana vēl arvien notiek, izmantojot pieprasījumus faksa vai telegrammas veidā.

Efektīvai vilcienu kustības pārvaldībai ir nepieciešama integrācija starp signalizācijas un sakaru sistēmām, kustības plānošanas un kontroles sistēmām, kas nodrošinās operatīvu

lēmumu pieņemšanu attiecībā uz vilcienu kustības organizēšanu, kā arī ļaus racionālāk plānot vilcienu kustību.

Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešanai tiek plānotas investīcijas 21,3 miljonu eiro apmērā. Sagatavotais projekts 2017. gada beigās tika iesniegts Centrālajai finanšu un līgumu aģentūrai.

Projektu plānots pabeigt līdz 2023. gada beigām.

Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija

Turpinot sāktu "Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācijas" programmu, arī šajā plānošanas periodā tiek meklētas iespējas paaugstināt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu kvalitāti un efektivitāti, nodrošinot ērtus un drošus dzelzceļa pakalpojumus pasažieriem, tostarp uzmanību pievēršot vides pieejamībai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

Paredzētajā projektā plānots modernizēt infrastruktūru 21 stacijā, tostarp izbūvējot

paaugstinātās pasažieru platformas, ierīkojot pasažieru informatīvo un videonovērošanas sistēmu, kā arī attīstot ar pasažieru apkalpošanu saistīto infrastruktūru – gājēju pārejas un drošības barjeras.

Projekta indikatīvās izmaksas ir 24,2 miljoni eiro, tomēr projekta īstenošana ir atkarīga no publiskā finansējuma pieejamības 2016.-2020. gada ES fondu plānošanas periodā.

Līdzšinējie infrastruktūras attīstības projekti

Iepriekšējā ES fondu plānošanas periodā (2007.-2013.g.) LDZ īstenoja 10 ES Kohēzijas fonda līdzfinansētus projektus, ieguldot dzelzceļa infrastruktūras modernizācijā un attīstībā 361,6 miljonus eiro. Īstenoti arī divi TEN-T līdzfinansētie projekti, ieguldot dzelzceļa infrastruktūras modernizācijā un attīstībā 54,9 miljonus eiro. Šajos projektos modernizēta

pasažieru infrastruktūra, izbūvēts otrs sliežu ceļš Krustpils-Skrīveru iecirknī, modernizēta Liepājas stacija, izbūvēts maģistrālais datu tīkls, modernizēta Šķirotava un īstenoti citi nozīmīgi projekti. Plašāk ar īstenotajiem projektiem var iepazīties: <http://parskati2015.ldz.lv/lv/istenotie-projekti/>

2007. - 2013. gads

10 ES KF PROJEKTI IEGULDĪTI 361,6 MILJ.€

ES

253,7
MILJ.€

LV

6,9
MILJ.€

LDZ

101
MILJ.€

2 TEN-T PROJEKTI IEGULDĪTI 54,9 MILJ.€

TEN-T

11
MILJ.€

LV

3,4
MILJ.€

LDZ

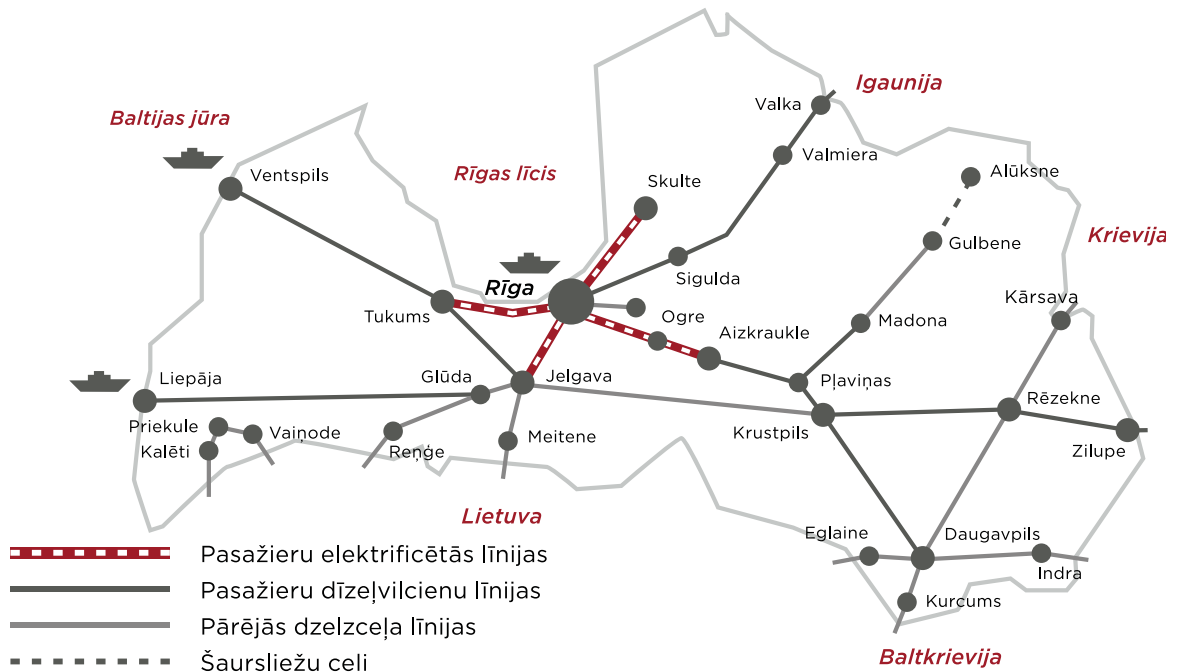
10,5
MILJ.€

INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAS IETEKME

G4-EC7

G4-EC8

LDz pārvaldītajā infrastruktūrā ietilpst sliežu ceļi, dzelzceļa stacijas, pieturas punkti, kā arī inženierbūves, elektroapgādes sistēmas, signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas sistēmas, telekomunikāciju infrastruktūra.



Dzelzceļa infrastruktūra, kas aptver lielāko daļu Latvijas lielo pilsētu un reģionālo centru, dod iespēju sasniegt trīs Latvijas lielākās ostas un veidot starptautiskus savienojumus starp Austrumeiropu, Āziju un Eiropas rietumiem un ziemeļiem. Šos transporta koridorus izmanto lielākoties dažādiem kravu pārvadājumiem, turklāt 2017. gadā tradicionālās beramkravas un lejamkravas papildināja konteinerkravas, kas tiek transportētas no Āzijas uz Eiropu un otrādi.

Līdztekus kravu pārvadājumiem Latvijas dzelzceļa infrastruktūru plaši izmanto pasažieru pārvadājumiem gan iekšzemē, gan starptautiskajā satiksmē ar Krieviju un Baltkrieviju.





Pārvadāto pasažieru skaits

17,5 MILJONI

Iekšzemes satiksmē

17,3 MILJONI**Viena pasažiera pārvadāšanas vidējais attālums**

Ar elektrovilcienu

25 KM

Ar dīzeļvilcienu

95 KM

Esošais LDz infrastruktūras pārklājums ir uzskatāms par optimālu gan kravu, gan pasažieru pārvadājumu efektīvai nodrošināšanai. Vienlaikus jāņem vērā, ka attīstās arvien jauni tehnoloģiskie risinājumi un paaugstinās klientu vajadzības, kurām atbilstoši attīstāma arī infrastruktūra. Tādējādi turpmākajos gados īstenojamie attīstības projekti ļaus paaugstināt kopējo Latvijas tranzīta koridora konkurētspēju kravu pārvadājumu nodrošināšanā, bet efektīvākai pasažieru kustībai nepieciešama saskaņota sadarbība starp Satiksmes ministriju, LDz un AS “Pasažieru vilciens”. Būtiski, ka dzelzceļa infrastruktūras plašāka izmantošana pasažieru pārvadājumos uzlabotu sabiedrības kopējo mobilitāti un līdz ar to nodarbinātības, izglītības un citas iespējas.

NETIEŠĀ EKONOMISKĀ IETEKME

G4-EC8

Dzelzceļa infrastruktūra un tās izmantošana nodrošina ne tikai transporta nozares attīstību Latvijā, bet arī dod netiešu ieguldījumu citu nozaru un visas valsts tautsaimniecības attīstībā.

Par to, ka LDz ir nozīmīga ietekme uz valsts kopējo tautsaimniecības izaugsmi, liecina ne tikai ik gadu valsts budžetā vairāku desmitu miljonu eiro apmērā nomaksātie nodokļi, bet arī Latvijas Bankas apkopotā informācija par ārējās tirdzniecības datiem. 2017. gadā LDz loma Latvijas pakalpojumu eksporta nodrošināšanā bija 291 miljona eiro apmērā, no kuriem 243 miljoni eiro bija kravu pārvadājumu segmentā.

Papildus tiešajai ekonomiskajai ietekmei, ko rada valsts budžetā iemaksātie darbspēka nodokļi, LDz ir viens no lielākajiem darba devējiem valstī, nodarbinot vairākus tūkstošus cilvēku Latvijas lielākajās pilsētās un reģionālajos centros. Strādājošo atalgojums, kas tiek izlietots ikdienas vajadzībām, iepērkoties un sedzot dažādus maksājumus, rada sekundāru ietekmi un nodrošina ekonomisko aktivitāti plašākā nozaru lokā. Nodrošinot dzelzceļa infrastruktūru starp Latvijas lielākajām pilsētām un reģioniem, LDz kopā ar AS “Pasažieru vilciens”

rada iespēju valsts iedzīvotājiem būt mobilākiem, tostarp darbavietas izvēles ziņā nebūt piesaistītiem konkrētai pilsētai vai reģionam. 2017. gada dati liecina, ka viens pasažieris vidēji ik dienu braucis 25 kilometrus ar elektrovilcienu un 95 kilometrus ar dīzeļvilcienu. Tādējādi cilvēkiem ir iespējas iegūt izglītību vai atrast sev piemērotu darbu līdz pat nepilnu 100 kilometru rādiusā ap savu dzīvesvietu.

Kravu pārvadājumu jomā LDz darbība ietekmē arī citu nozares pakalpojumu sniedzēju darbību, piemēram, ostas un termināļus, kas apstrādā kravas to tālākai nosūtīšanai gan pa sauszemi, gan pa jūru.

Attiecībā uz infrastruktūras attīstību LDz īstenojie infrastruktūras modernizēšanas un jaunas infrastruktūras izveides projekti ļauj piesaistīt citu nozaru ekspertus, veicinot to izaugsmi un radot labvēlīgu ietekmi uz valsts ekonomiku. Sagaidāms, ka īpaši nozīmīga ekonomiskā aktivitāte būs dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta īstenošanas laikā, plānots, ka ap 38% investīciju tiks apgūtas lokāli, izmantojot vietējo darbspēku, materiālus un tehnoloģijas.



IEPIRKUMU ORGANIZĒŠANA

LDZ-4

G4-EN2

2017. gads bijis intensīvs LDz Iepirkumu biroja darbiniekiem, kuri organizēja sarežģītus iepirkumus, skaidroja iekšējo normatīvo aktu piemērošanu koncerna darbiniekiem, izteica priekšlikumus vadībai, kā paaugstināt iepirkumu procedūru efektivitāti LDz.

Struktūrvienības darbinieki iesaistījās likumprojekta "Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likums" izstrādē, sniedzot komentārus, redzējumu, ieteikumus, skaidrojumus un aktīvi piedaloties likumprojekta izstrādes darba grupā, tādējādi sniedzot būtisku ieguldījumu tiesiskā regulējuma uzlabošanā un pilnveidošanā arī nacionālā mērogā.

Iepirkumu procedūrās LDz ievēro Latvijas Republikas normatīvo regulējumu, tostarp arī saistībā ar Zaļā iepirkuma procedūrām. LDz

iepirkumu politikā ievēro MK noteikumus Nr.353 "Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība", kā arī Zaļā publiskā iepirkuma piemērošanas vadlīnijas, ko izstrādājusi Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija.

2017. gadā LDz Iepirkumu birojs organizēja 215 iepirkuma procedūras, vairāk nekā 70 procedūrās izmantojot elektronisko iepirkumu sistēmu (EIS). Pilnībā birojs īstenojis 148 procedūras, noslēdzot 250 iepirkumu līgumus. LDz arī ir izmantojis iespēju pie īpaši sarežģītu procedūras dokumentu sagatavošanas iepirkumu procedūru iespējamiem pretendentiem piemērot maksu par iepirkumu nolikumu saņemšanu un dalību iepirkuma procedūrā, radot uzņēmumam papildu ieņēmumus 26 403 eiro apmērā.

2017.gadā īstenotas

**215**iepirkuma
procedūras**250**noslēgti
līgumi

Panākta

2,5 milj. EUR

koncerna līdzekļu ekonomija

Līdztekus iepirkumu procedūru organizēšanai un līgumu slēgšanai, LDz Iepirkumu biroja darbinieki strādājuši pie iepirkumu procesa uzlabošanas, kā galveno mērķi izvirzot birokrātiskā sloga samazināšanu, efektīvu iepirkumu procesos veicamo uzdevumu koordinēšanu, optimizējot administratīvos un laika resursus to saprātīgam un lietderīgam izlietojumam uzņēmuma interesēs, kā arī darbinieku kompetences uzlabošanu.





IETEKME UZ VIDI

VADĪBAS PIEEJA

G4-DMA

Dzelzceļš ir viens no videi draudzīgākajiem transporta veidiem, tomēr zināmu ietekmi uz apkārtējo vidi tā saimnieciskā darbība atstāj – izmeši, ko rada dīzeļlokomotīves, pasliktina gaisa kvalitāti, savukārt dzelzceļa radītā trokšņa līmenis var radīt neērtības apkārtējiem cilvēkiem.

Viena no LDz darbības pamatvērtībām ir atbildīga rīcība pret vidi, un uzņēmumam rūp vides kvalitātes uzlabošana un saglabāšana nākamajām paaudzēm. Pirms 20 gadiem koncernā tika izstrādāta un apstiprināta pirmā Vides politika, un turpmākajos gados LDz ir nepārtraukti rūpējies par to, lai samazinātu un novērstu uzņēmuma saimnieciskās darbības negatīvo ietekmi uz vidi, fokusējoties gan uz vēsturiskā piesārņojuma mazināšanu, gan jaunu, videi draudzīgāku risinājumu ieviešanu dzelzceļa nozarē, novēršot nelabvēlīgus vides efektus jau to rašanās brīdī.

Latvijā SEG (siltumnīcefekta gāzes) emisiju samazināšanas pasākumi transporta sektorā ir sevišķi būtiski, jo transports, īpaši sauszemes transports, veido 26% no kopējā Latvijas SEG emisiju apjoma. Dzelzceļa transports rada apmēram 8% no emisiju apjoma, tomēr arī dzelzceļam ir būtiski iespēju robežās mazināt SEG emisijas. Būtiskākās gaisa piesārņojošo vielu emisijas rada LDz īpašumā esošās dīzeļlokomotīves. Tās rada oglekļa dioksīdu (CO_2), oglekļa monoksīdu jeb tvana gāzes (CO), slāpekļa oksīdu (NO_x), sēra dioksīdu (SO_2), cietao daļiņu (PM)

un dažādu ogļūdeņražu (CH) izmešus. Uzņēmums rūpējas, lai iespēju robežās modernizētu lokomotīves un samazinātu izmešu apjomu, taču nākotnē liela loma būs dzelzceļa elektrifikācijai, un kuras rezultātā nepieciešamība izmantot dīzeļlokomotīves gan kravu, gan pasažieru pārvadāšanai samazināsies.

LDz ievieš videi draudzīgas darbības arī ikdienas procesos – nododot pārstrādei bīstamos atkritumus, kā arī uzlabojot ēku energoefektivitāti. 2017. gada martā LDz saņēma energopārvaldības sertifikātu, kas apliecina uzņēmuma atbilstību standarta **LVS EN ISO 50 001:2012** prasībām, tādējādi izpildot Energoefektivitātes likumā lielajiem uzņēmumiem noteiktos pienākumus par energoefektivitātes pasākumu īstenošanu.

2017. gadā atbilstoši likuma “Par piesārņojumu” un 07.01.2014. Ministru kabineta noteikumu Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” prasībām izstrādāja trokšņa stratēģiskās kartes dzelzceļa līnijām ar kustības intensitāti >30 000 vilcienu gadā. Izstrādātās trokšņu kartes publicētas LDz mājas lapā www.ldz.lv sadaļā **Par mums** (<https://www.ldz.lv/lv/troksnis>)

Ar veiktajiem pasākumiem vides jomā LDz 2017. gada vasarā iepazīstināja arī sadarbības valstu kolēģus, starptautiskās izstādes “Astana EXPO 2017” laikā organizējot diskusiju par zaļās ekonomikas risinājumiem transporta sektorā.



RŪPES PAR VIDI

G4-EN15

G4-EN16

G4-EN23

G4-EN24

G4-EN27

G4-EN29

G4-EN34

2017. gada 23. februārī LDz Prezidentu padome apstiprināja VAS "Latvijas dzelzceļš" Vides un energopārvaldības programmu līdz 2020. gadam, kuras mērķis ir nodrošināt efektīvu vides un energopārvaldības jautājumu risināšanu. Dokuments balstās gan uz Latvijas, gan ES plānošanas un tiesību un normatīvajiem dokumentiem vides aizsardzības jomā. Īstenojot

šo programmu, tiks mazināta LDz saimnieciskās darbības negatīvā ietekme uz vidi – novērsta vai samazināta piesārņojošo vielu emisija, samazināts trokšņu un vibrāciju līmenis, ko rada dzelzceļa darbība, kā arī samazināts energoresursu patēriņš un veicināts LDz kā videi draudzīga uzņēmuma tēls.

ATKRITUMU APSAIMNIEKOŠANA

LDz savās ikdienas darbībās cenšas rīkoties videi draudzīgi ne tikai pamatdarbības – infrastruktūras uzturēšanas un pārvadājumu organizēšanas – jomā, bet arī atkritumu apsaimniekošanā, kā arī mudina par to domāt arī ikvienu darbinieku. LDz ir ieviesta daļēja izlietotā papīra/makulatūras savākšana, atsevišķi notiek metāllūžņu savākšana.

kuriem ir nepeieciešamās atļaujas apsaimniekot konkrētos atkritumu veidus.

Viens no veidiem, kā samazināt bīstamo atkritumu apjomu, ir samazināt datortehnikas skaitu, kas iespēju robežās tiek darīts, piemēram, optimizējot LDz nepieciešamo printeru skaitu un citas koplietošanas biroja tehnikas vienības.

Tāpat LDz raugās, lai videi kaitīgo preču (atstrādātas eļļas, eļļas filtru, automašīnu riepu, elektrisko un elektronisko iekārtu) atkritumu apsaimniekošana tiktu īstenota saskaņā ar vides aizsardzības normatīvajiem aktiem. Šī tipa atkritumi tiek savākti un nodoti uzņēmumiem,

2017. gadā kā bīstamie atkritumi ir reģistrēti 711 sistēmas bloki, monitori, printeri, UPS un skeneri. Arī 2018. gadā plānots turpināt samazināt drukas iekārtu skaitu, kā arī iespēju robežās samazināt datoru skaitu tiem lietotājiem, kuriem ir vairāk nekā viens dators.

Radīto un attīrīto notekūdeņu daudzums 2016. gadā

105 259 m³



Radīto un attīrīto notekūdeņu daudzums 2017. gadā

103 121 m³

Veids	Mērvienība	2015	2016	2017
Absorbenti, filtru materiāli, slaucīšanas materiāli un aizsargtērpi	kg	630	540	45



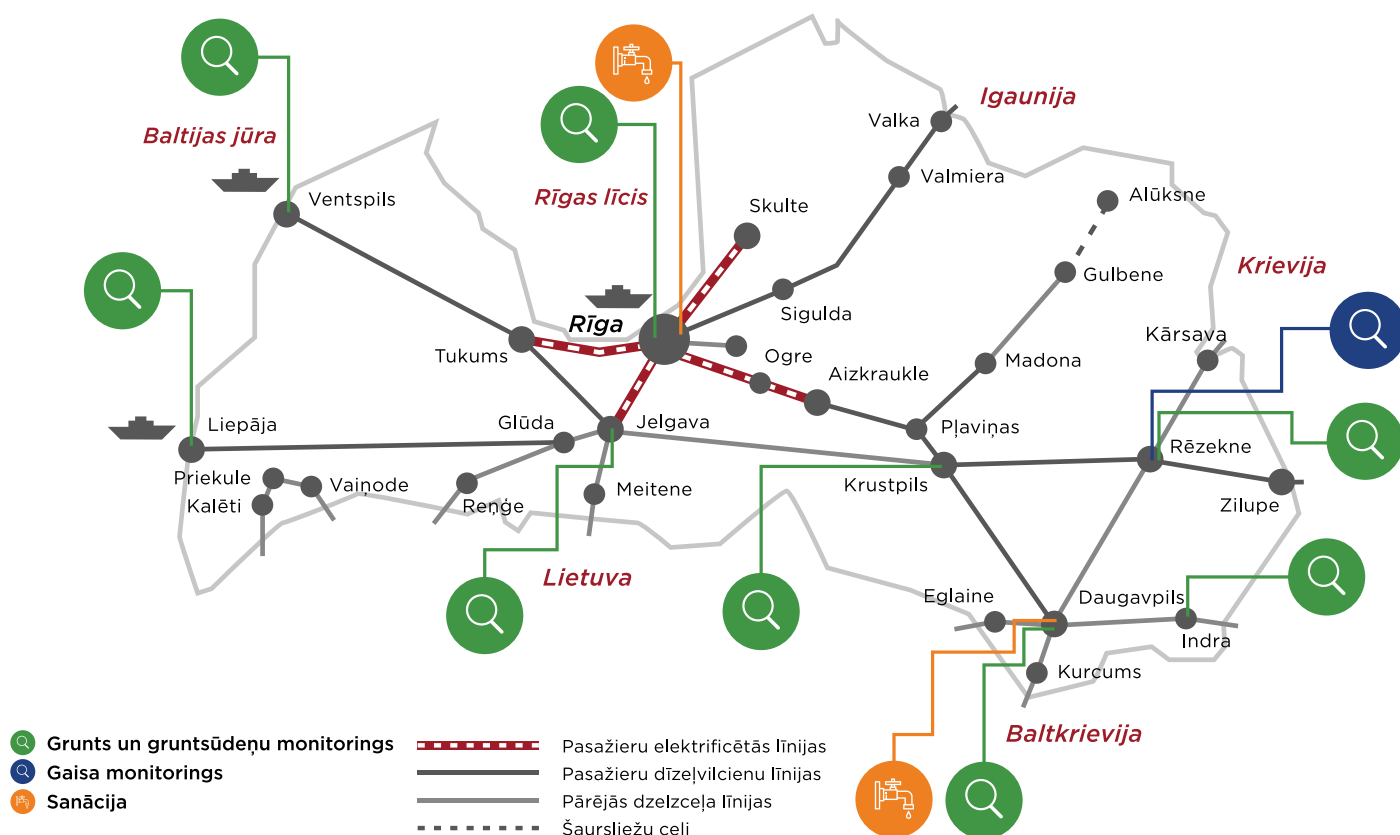
GAISA UN GRUNTSŪDEŅU PIESĀRŅOJUMA SAMAZINĀŠANA

LDz koncernā grunts un gruntsūdeņu kvalitātes izpēte un monitorings sākts jau 1995. gadā. Līdz 2017. gadam ir izpētīts grunts un gruntsūdeņu piesārņojums un ierīkots urbumu (aku) tīkls pazemes ūdeņu ikgadējai kvalitātes novērošanai Rīgā, Daugavpilī, Ventspilī, Rēzeknē, Krustpilī, Liepājā un Jelgavā.

Grunts piesārņojums ar naftas produktiem LDz saimnieciskajā darbībā ir tā sauktais vēsturiskais piesārņojums, kas ir aktuāls noteiktās vietās – esošajās un bijušajās degvielas un kurināmā bāzēs, lokomotīvu ekipēšanas punktos, vagonu tehniskās apkopes punktos, kā arī dīzeļlokomotīvu un dīzeļvilcienu motorvagonu stāvlaukumos. Šī piesārņojuma galvenais cēlonis ir pastāvīgas sīkas naftas produktu noplūdes no ritošā sastāva.

LDz ir apzinājis 165 lokomotīvu stāvēšanas vietas, kas ir pakļautas piesārņošanas riskam, no kurām 143 ir augsts risks, radot draudus apkārtējai videi. Lai novērtētu šo teritoriju piesārņojumu un bīstamību videi, kopš 1995. gada tiek veikts LDz teritoriju grunts un gruntsūdeņu monitorings lielākajās dzelzceļa stacijās - Ventspilī, Rīgā, Jelgavā, Daugavpilī, Krustpilī un Rēzeknē, monitoringa akas uzstādītas Krievijas pierobežas stacijā Indra, un 2012. gada avārijas vietā "Krauja", kur tiek veikti sanācijas darbi. 2018. gadā plānots sagatavot projekta pieteikumu "Piesārņošanas riskam pakļauto vietu aprīkošana ar grunts aizsardzības ietaisēm" iekļaušanai LDz Investīciju plānā.

VIDES KVALITĀTES MONITORINGA STACIJAS LATVIJĀ



LDz veic grunts aizsardzības pasākumus, kas ietver grunts aizsardzības ietaišu (stiklplasta teknes un naftas produktu absorbējošu paklāju) uzstādīšanu lokomotīvu apstāšanās vietās.

- Stiklplasta teknes ir uzstādītas robežstacijā Indra, lokomotīvu apstāšanās vietās abos stacijas galos un stacijā Rēzekne, kur notiek lokomotīvu ekipēšana.
- Rēzeknē un Rīgā (Šķirotavā) ir uzstādītas stiklplasta teknes, kas paredzētas avārijas situāciju gadījumā bojāto vagonu novietošanai un bīstamās kravas pārsūknešanai.
- Stacijā Šķirotava sliežu ceļš, kur paredzēta lokomotīvu apstāšanās (kopā 110 metri), ir aprīkots ar naftas produktu absorbējošiem paklājiem, kas uzsūc naftas produktus un novērš to nokļūšanu augsnē.

Stiklplasta teknes apseko SIA "Ūdensnesējs", paklājus atkarībā no to absorbcijas spējām (parasti reizi gadā) maina LDz Ceļu distance.

LDz pievērš uzmanību tam, lai arī koncerna atkarīgās sabiedrības savās ikdienas darbībās ieviestu risinājumus, kas vērsti uz uzņēmumu saimnieciskās darbības radītās kaitīgās ietekmes samazināšanu uz apkārtējās vides kvalitāti. Piemēram, SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" jau vairākus gadus modernizē

divsekciju dīzeļlokomotīves 2M62UM, kuras ir daudz draudzīgākas apkārtējai videi nekā vecā tipa dīzeļlokomotīves 2M62U. Modernizācija ir ne tikai palielinājusi šo lokomotīvu darbības efektivitāti, bet arī samazinājusi piesārņojuma emisiju gaisā.



LOKOMOTĪVE 2M62UM



Ātrums
100 km/h



Svars
2 x 138 t



Jauda
2 x 2200 kW
(22950 ZS) +50%



Eļļas patēriņš
0,5% no degvielas patēriņa

Emisija:
EURO IIIA



Par
40%
lētāka nekā jauna
lokomotīve

VADĪBAS KABĪNE



Modernas
diagnosticēšanas
ierīces



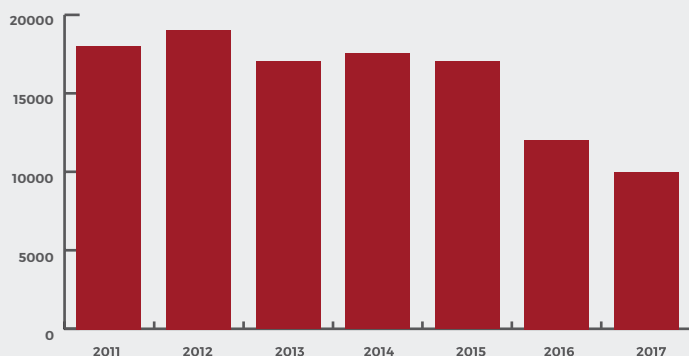
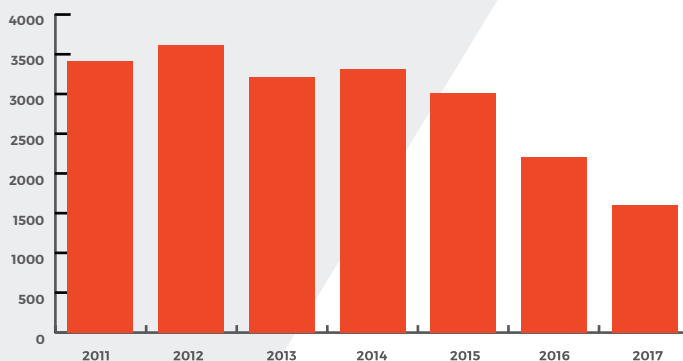
Vadības un dinamiskās
bremzēšanas ierīces



Kustības drošības
ierīces un vilciena
vadības sistēma

Uzlaboti lokomotīves brigādes darba apstākļi



CO₂ emisija dīzeļvilcienos (starptautisko pasažieru un kravas) kustībā, tonnās**NO_x emisija dīzeļvilcienos (starptautisko pasažieru un kravas) kustībā, tonnās**

TROKŠŅI UN VIBRĀCIJAS

Dzelzceļa radītā vibrācija un troksnis ir cieši saistīti, jo troksnis ne tikai izplatās pa gaisu, bet vibrāciju veidā arī pa zemi, un tas var kaitēt gan dzelzceļam tuvumā esošajām ēkām, gan pašam dzelzceļam. Tomēr pretvibrācijas pasākumiem ir nepieciešams apjomīgs finansējums, un ne vienmēr šādi pasākumi ir īstenojami. Vibrācijas mazināšanu var panākt ar smagā tipa dzelzceļu sliežu ieklāšanu, paaugstinātu gulšņu skaitu uz vienu kilometru sliežu ceļa ieklāšanu, kā arī izmantojot elastīgus sliežu stiprinājumus pie gulšņiem un sliežu metināšanu 800 metrus garos un garākos posmos.

Saskaņā ar likumu "Par piesārņojumu" LDZ kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs 2017. gadā ir izstrādājis trokšņa stratēģiskās kartes (<https://www.ldz.lv/lv/troksnis>) dzelzceļa līniju posmiem, kur 2016. gadā vilcienu satiksmes intensitāte pārsniedza 30 000 vilcienu sastāvu gadā. Dzelzceļa līniju, kur satiksmes intensitāte 2016. gadā ir bijusi lielāka par 30 000 vilcienu sastāvu gadā, kopējais garums ir 70,92 kilometri. Dzelzceļa līnijas šķērso Rīgas aglomerācijas, Stopiņu, Ikšķiles, Ogres, Ķeguma un Lielvārdes novadu teritorijas.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija izstrādātās kartes saskaņojusi bez iebildēm. Kartes izstrādāja SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment".

Trokšņa stratēģiskās kartes dzelzceļa līniju posmiem, kur satiksmes intensitāte 2016. gadā ir bijusi lielāka par 30 000 vilcienu sastāvu gadā, izstrādātas atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" prasībām.

Dzelzceļa kustības radītais troksnis novērtēts pēc Nīderlandē izstrādātās aprēķina metodes "RMR" (publicēta "Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996"). Novērtējot noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaitu, izmantota informācija par visiem dzelzceļa līniju tuvumā esošajiem mājokļiem un tajos deklarēto iedzīvotāju skaitu, kā arī tiek ņemts vērā dzelzceļa līnijām blakus esošo teritoriju izmantošanas veids (mazstāvu apbūve, jaukta apbūve, rūpnieciskās teritorijas u.tml.), kā arī informācija, kas iekļaujama trokšņa aprēķina metodē.



Dzelzceļa kustības radītā trokšņa novērtēšanai un kartēšanai tika piemēroti šādi trokšņa rādītāji:

- **L**diena, kas raksturo diskomfortu dienas laikā;
- **L**vakars, kas raksturo vakarā radušos diskomfortu;
- **L**nakts, kas raksturo trokšņa radītos miega traucējumus;
- **L**dvn, kas raksturo trokšņa radīto kopējo diskomfortu.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumiem nr.16 trokšņa robežlielumi teritorijām atkarībā no funkcijām un izmantošanas (savrupmāju apbūve, daudzstāvu dzīvojamās mājas, publiskās apbūves teritorijas, klusie rajoni) ir noteikti no 40 līdz 65 decibeliem, ņemot vērā arī diennakts laiku, kad konkrētais trokšņa lielums ir pieļaujams.

Laika posmā no 2012. līdz 2017. gadam ir pieaudzis sūdzību skaits par dzelzceļa radīto

troksni – ja laikā no 2008. gada līdz 2012. gadam saņemtas desmit sūdzības par troksni un divas par vibrācijām, tad laikā no 2012. līdz 2017. gadam par troksni saņemtas 35 sūdzības, par vibrācijām – piecas. Tomēr LDz vērs uzmanību arī uz to, ka kopā ar pašvaldībām nepieciešams plānot dzelzceļa tuvumā esošu teritoriju attīstību, ņemot vērā izstrādātās trokšņa stratēģiskās kartes.

Iedzīvotāju skaits (noapaļots simtos), kas dzīvo mājokļos, kuri ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim dzelzceļa līniju, kur satiksmes intensitāte 2016. gadā ir bijusi lielāka par 30 000 vilcienu sastāvu gadā, tuvumā

Trokšņa rādītājs	40-44dB	45-49dB	50-54dB	55-59dB	60-64dB	65-69dB	70-74dB	>75 dB
Ldiena	22 700	13 600	5400	2100	400	100	0	-*
Lvakars	26 100	16 700	550	1600	500	100	0	-
Lnakts	20 000	9800	2600	900	300	0	-	-
Ldvn	31 000	23 600	15 300	5300	1300	400	100	0

*Šajās teritorijās nav iedzīvotāju

Teritoriju platība, kurās pārsniegti trokšņa robežlielumi, dzelzceļa līniju, kur satiksmes intensitāte 2016. gadā ir bijusi lielāka par 30 000 vilcienu sastāvu gadā, tuvumā

Teritorijas lietošanas funkcija	Platība (km ²), kur pārsniegti trokšņa robežlielumi		Platība (km ²), kur pārsniegti trokšņa robežlielumi	
	Diena	Vakars	Nakts	
1. Individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorija	0.65	2.16	3.29	
2. Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorija	-	0.0036	0.012	
3. Publiskās apbūves teritorija (sabiedrisko un pārvaldes objektu teritorija, tostarp kultūras iestāžu, izglītības un zinātnes iestāžu, valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu un viesnīcu teritorija) (ar dzīvojamo apbūvi)	0.014	0.043	0.027	
4. Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija (ar dzīvojamo apbūvi)	0.0003	0.006	0.38	

Dzelzceļa radītais troksnis ir problēma, kurai risinājumus meklē ne vien Latvijā, bet arī citur pasaulē, tostarp Eiropā, apzinoties, ka trokšņa līmeņa mazināšanu iespējams panākt ar kompleksi risinājumiem, sadarbojoties ritošā sastāva un infrastruktūras uzņēmumiem, kā arī pašvaldībām.

Latvijā vides trokšņa mazināšanai LDz veic daudz pasākumus, kas vienlaikus uzlabo sliežu ceļu kvalitāti un vilcienu kustības drošību, sliežu ceļu atjaunošanu un remontus, dzelzceļa pārbrauktuvi kapitolos remontus, sliežu

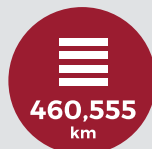
un dzelzceļa gulšņu nomaiņu, balasta slāņa blīvēšanu, pārvedu pārmiju nomaiņu, sliežu salaidņu metināšanu, sliežu un pārmiju pārvedu slīpēšanu.

2018.gadā LDz izstrādās rīcības plānu dzelzceļa darbības radītā vides trokšņa samazināšanai, un tas balstīsies uz 2017. gadā izstrādātajām trokšņa stratēģiskajām kartēm. Rīcības plāna izstrādes laikā tiks identificētas akustiskā diskomforta zonas un vērtēti optimālākie risinājumi trokšņu līmeņa samazināšanai tajās.





Garsliežu nomaiņa
pret jaunām sliedēm



Gulšņu pārblīvēšana, pārmiju
pārvedu izlāgošana ar
izlāgošanas-pablīvēšanas
mašīnu darbu



Koka gulšņu nomaiņa pret
dzelzsbetona gulšņiem



Ar termīmetināšanu
sametinātas



Inženierbūvju un sliežu ceļu
kārtējos remontdarbos ieguldīti



Nomainīti 26 komplekti
pārmiju pārvedu

Apkārtējās vides sakopšana



Apkārtējās vides sakopšanā LDz ir gadu desmitiem senas tradīcijas, kas sākās jau pirmās Latvijas brīvvalsts laikā, kad dzelzceļa darbinieki aktīvi piedalījās staciju un to apkārtnes labiekārtošanā. “Latvijas dzelzceļā” pat bijusi īpaša Dārzkopības sekcija, ar kuras starpniecību tika apzaļumotas stacijas. Turpinot šīs tradīcijas, LDz ik gadu aktīvi piedalās arī Lielajā talkā, sakopjot dzelzceļa līniju apkārtnes un citas uzņēmuma teritorijas.

Talkā dzelzceļnieki sniedz praktisku palīdzību

pavasara darbos arī pensionētajiem dzelzceļa darbiniekiem un palīdz saviem draugiem – Bērnu slimnīcai, piedaloties Vecāku mājas uzkopšanā, un Raudas internātpamatskolai tās teritorijas sakārtošanā.

Apkārtējās vides sakopšanas darbi notiek visā Latvijā, un tajos ir iesaistīti visu LDz struktūrvienību darbinieki. Turklāt sakopšanas darbi notiek visa Spodrības mēneša laikā, katrai struktūrvienībai nosakot savu datumu, kad tiks veltīts laiks šiem darbiem.



ENERGOEFEKTIVITĀTE

G4-EN3

G4-EN4

G4-EN6

2017. gada februāra beigās noslēdzās LDz energopārvaldības sistēmas sertificēšana atbilstoši ISO 50 001:2012, kuras laikā tika izvērtēti lielākie enerģijas patērētāji, tostarp elektroapgāde, siltumapgāde un degvielas izlietojums manevru lokomotīvēm. 2017. gada martā uzņēmums saņēma sertifikātu, kas apliecina uzņēmuma atbilstību standarta LVS EN ISO 50 001:2012 prasībām, tādējādi izpildot Energoefektivitātes likumā lielajiem uzņēmumiem noteiktos pienākumus par energoefektivitātes pasākumu īstenošanu. Audita laikā LDz saņēma augstu novērtējumu par paveikto, turklāt sertifikācijas laikā netika konstatēta neviena neatbilstība standarta prasībām.

Energopārvaldības sistēmas ieviešana ļauj precīzāk apzināt energoresursu patēriņu un pilnveidot datu uzskaites sistēmu, izvērtēt iespējas ietaupīt energoresursus un nodrošināt jau tā videi draudzīgā dzelzceļa transporta ietekmes uz vidi mazināšanu. Energoefektivitātes paaugstināšanas galvenie pasākumi energopārvaldības sistēmas ir manevru lokomotīvu parka modernizācija un siltumapgādes sistēmu optimizācija (mazo, neefektīvo katlumāju slēgšana, kurināmā maiņa ar videi draudzīgāku, siltummezglu rekonstrukcija un modernizācija, centralizētās siltumapgādes izmantošana, ēku siltināšana), ļaujot ne tikai ietaupīt degvielu un kurināmo, samazinot īpatnējo degvielas un siltumenerģijas patēriņu, bet arī vienlaikus samazināt SEG emisijas.

MATERIĀLU IZMANTOŠANA

G4-EN1

Sliežu ceļu remontdarbiem LDz izmanto smilts-granti un šķembas. Izmantotais materiālu daudzums ik gadu ir atkarīgs no veikto remontdarbu apjoma. Samazinoties sliežu ceļu būvniecības un remontdarbu apjomam, šo izrakteņu audzums ir samazinājies.

Izmantotie materiāli
sliežu ceļu remontiem

Ieguldījumi

12,2 milj. EUR

(11,8 milj. EUR 2017.g.)

Smiltis un grants
(15 000 - 2017.g.)Šķembas
(103 000 - 2017.g.)Koka gulšņi
(11 500 - 2017.g.)Dzelzsbetona gulšņi
(44 000 - 2017.g.)

ŪDENS APGĀDE

G4-EN8

G4-EN10

LDz izmanto vairāku komersantu piegādāto ūdeni, kas iegūts no centralizētās ūdens apgādes sistēmas, ko nodrošina pašvaldības uzņēmumi. LDz ir noslēdzis 34 līgumus ar pašvaldību komunālajiem uzņēmumiem visā Latvijā par ūdensapgādi un kanalizācijas notekūdeņu novadīšanu. Ūdens ieguvei tiek izmantoti arī LDz pašu īpašumā esošie dziļurbumi, grodu akas un ūdens spices.



iegūtā un izmantotā ūdens apjoms

2015. gadā

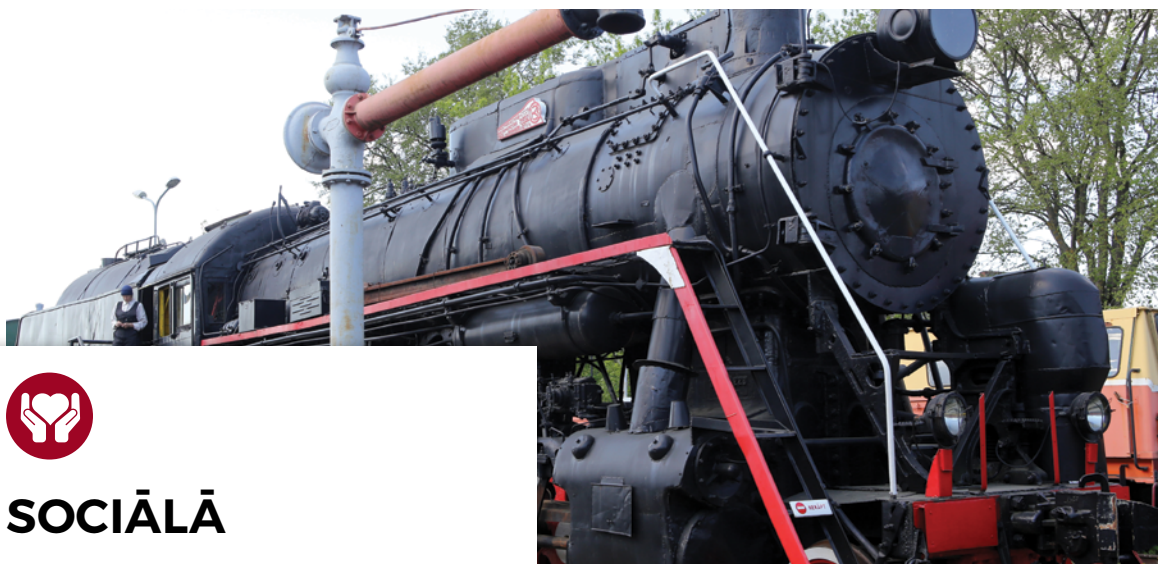
114 750 m³

2016. gadā

103 779 m³

2017. gadā

103 178 m³



SOCIĀLĀ IETEKME

VADĪBAS PIEEJA

G4-DMA

G4-11

Attīstoties tehnoloģijām, dažādi darba procesi kļūst automatizēti, neizbēgami – arī dzelzceļā. Tomēr arī efektīvai automātisku sistēmu darbībai nepieciešami atbilstoši, arvien labāk izglītoti speciālisti. Tāpēc pēdējos gados arvien vairāk uzmanības tiek veltīts speciālistu tālākizglītbai, izaugsmei un plašākai iesaistei uzņēmuma attīstības plānošanas un darbības uzlabošanas procesos.

Biznesa videi strauji mainoties, palielinoties konkurencei kravu pārvadājumu nozarē, kā arī arvien vairāk ieviešot videi draudzīgākus risinājumus, vairs nevar paļauties uz garantētu kravu plūsmu. Savukārt esošās plūsmas noturēšanai un jaunu kravu plūsmu piesaistei, kā arī infrastruktūras modernizācijas nodrošināšanai vajadzīgi arvien sarežģītāki un inovatīvāki risinājumi. Tāpēc LDz ir nepieciešami motivēti, profesionāli un lojāli darbinieki. Uzņēmums nepārtraukti rūpējas par viņu profesionālo izaugsmi, vienlaikus neaizmirstot ārpusdarba aktivitāšu atbalstīšanu, kas ir vienlīdz svarīgi, lai cilvēks pret savu darbavietu izjustu lojalitāti.

LDz 2017. gadā atkārtoti saņēma LR Labklājības ministrijas vērtējumu “Ģimenei draudzīgs

komersants”, kas apliecina, ka uzņēmums savās ikdienas darbībās rūpējas par ģimenisko vērtību nostiprināšanu sabiedrībā un veicina ģimenei piemērotas dzīves un darba vides veidošanos.

Dzelzceļa darbinieku skaits Latvijā ir liels, tāpēc būtisks ir dialogs starp darba devēju un darba ņēmējiem. Darbinieku kopējās intereses aizstāv Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrība (LDzSA), kas apvieno vairāk nekā 11 000 biedru. LDz vadība uzklauša un ņem vērā arodbiedrības viedokli jautājumos, kas skar darbinieku labklājību un tiesības. LDz un arodbiedrības noslēgtā vienošanās un darba koplīgums garantē darbiniekiem dažādas sociālās garantijas un papildu labumus, ko neparedz Darba likums. Koplīgums attiecas uz visiem LDz darbiniekiem, arī tiem, kas nav arodbiedrības biedri.

Tāpat uzņēmums pēdējos gados aktīvi iegulda vidējā līmeņa vadītāju izaugsmei, ir radījis darbiniekiem iespēju sniegt savus priekšlikumus LDz Ideju bankā, kā arī iesaistījis arvien plašāku speciālistu loku uzņēmuma nākotnes attīstības plānošanā un stratēģisko iniciatīvu un mērķu izstrādē.



DARBINIEKI

G4-LA1

2017. gadā salīdzinājumā ar 2016. gadu ir nedaudz samazinājies uzņēmuma vidējais darbinieku skaits, kas patlaban ir 6497*. Tas ir par 311 cilvēkiem mazāk nekā gadu iepriekš. Tomēr uzņēmumā iepriekšējā gadā gan izbeigtas darba attiecības ar strādājošajiem (tostarp 211 darbiniekiem pensionējoties), gan pieņemti

darbā jauni speciālisti – turklāt no jauna pieņemto speciālistu skaits 2017. gadā ir pieaudzis. Tādējādi uzņēmums, kura darbībā arvien lielāka loma ir tehnoloģiju attīstībai, sekmē jauno speciālistu piesaisti, vienlaikus nodrošinot efektīvu pieredzes nodošanu jauna kolēģiem, senioram noteiktu laika posmu apmācot jauno darbinieku.

Vidējais darbinieku skaits

6497
(-311)


Jaunie darbinieki

663
(+107)

* Vidējais darbinieku skaits uzņēmumā tiek aprēķināts kā darbinieku skaits uz katra mēneša pēdējo datumu, kas tiek dalīts ar mēnešu skaitu gadā. Šajā aprēķinā tiek iekļauti visi darbinieki, ar kuriem uzņēmumam konkrētajā laika periodā ir spēkā darba attiecības, tostarp darba nespējā un bērna kopšanas atvaļinājumā esošie darbinieki.

G4-LA12

LDz ir svarīgs ikviens darbinieks, tāpēc dzimumu vai vecuma kvotas uzņēmumā nav ieviestas, un darbinieki visos līmeņos tiek nodarbināti, ņemot vērā viņu profesionālās zināšanas, prasmes un pieredzi, līdz ar to uzņēmumā netiek praktizēts vecuma grupu uzskaitījums atkarībā no amata kategorijas. Tāpat arī uzņēmumā pastāv vienota darba samaksas sistēma, kas ir balstīta uz godīgiem un objektīviem kritērijiem – amati ir klasificēti pēc vienotas metodikas, bet darba algas apmēru nosaka pēc izpildāmā darba apjoma, intensitātes, sarežģītības un konkrētajam amatam noteiktā atbildības līmeņa. Atalgojuma sistēmas pamatprincips ir vienlīdzīga darba samaksa par tādu pašu darbu vai vienādas vērtības darbu gan vienā LDz koncerna uzņēmumā, gan visā koncernā kopumā.

Saskaņā ar koplīgumu darbiniekiem papildus ikmēneša samaksai tiek nodrošināta samaksa par darbu svētku dienās, nakts stundās, kā arī par darbu veselībai nelabvēlīgos laika apstākļos – bargā salā vai lielā karstumā. Līdztekus ikgadējam atvaļinājumam LDz darbinieki var saņemt papildu atvaļinājuma dienas atkarībā no uzņēmumā nostrādātā laika, sākot no pieciem gadiem.

LDz kā ģimenei draudzīgs uzņēmums uzskata, ka darbiniekiem savas dzīves nozīmīgajās dienās jābūt kopā ar saviem tuviniekiem, tāpēc, saglabājot vidējo izpeļņu, papildu brīvdienas tiek piešķirtas arī saistībā ar nozīmīgiem notikumiem darbinieku personīgajā dzīvē:



Lielām jubilejām (50 un 60 gadu jubilejas);



izglītības iestādes absolvēšanu un diploma saņemšanu;



pirmo skolas dienu sākumskolas vecuma bērnu vecākiem;



darbiniekiem, kuriem ir divi vai vairāk bērnu vecumā līdz 12 gadiem.

Tāpat LDz ir ieviesta pabalstu un kompensāciju sistēma – tos izmaksā par bērnu piedzimšanu, saistībā ar tuvu radnieku smagu saslimšanu vai nāvi un citiem būtiskiem dzīves notikumiem vai nelaimes gadījumiem. Katru gadu tiek apdrošināta

darbinieku dzīvība un smagi saslimšanas gadījumi. Darbinieki ik gadu tiek apdrošināti pret nelaimes gadījumiem darba vietā, kā arī, izmantojot apdrošināšanas priekšrocības, var uzlabot savu veselību virknē medicīnas iestāžu.

DARBINIEKU UN VADĪBAS ATTIECĪBAS

G4-LA4

LDz pamatfunkciju īstenošanā ļoti būtiska ir savlaicīga informācijas aprīte un proaktīvas attiecības starp vadību un darbiniekiem, kas tiek veicināta gan ar tiešsaistes risinājumu (uzņēmuma iekštīkls), gan ikdienas saziņas palīdzību.

Neaizstājama loma ir Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrībai (LDzSA), ar kuras starpniecību darbiniekiem ir iespēja ietekmēt procesus uzņēmumā, savukārt vadība tādējādi nepastarpināti var uzklaut darbinieku nostāju konkrētos jautājumos. Savstarpējās attiecības regulē starp LDz un arodbiedrību noslēgtais koplīgums, kas darbiniekiem garantē sociālo aizsardzību dažādās situācijās.

Arodbiedrības pārstāvjiem ir iespēja piedalīties dažādu lēmumu pieņemšanā, kas skar darbinieku ikdienas nodrošinājumu. LDzSA tika iesaistīta arī LDz darba organizācijas un struktūras izmaiņu īstenošanā.

2017. gadā tika ieviesta LDz Ideju banka, kas kalpo kā darbinieku komunikācijas rīks ar vadību. Ar Ideju bankas starpniecību ikvienam darbiniekam ir iespēja iesniegt priekšlikumu uzņēmuma darbības vai ikdienas uzlabošanai. Visi priekšlikumi vispirms nonāk pie LDz prezidenta, pēc tam tos vērtē speciāli izveidota komisija un pieaicināti eksperti.



Papildus tam 2017. gadā sākts aktīvs darbs pie uzņēmuma nākotnes attīstības plānošanas, kurā arī iesaistītas visas uzņēmuma struktūras un to

augstākā un vidējā līmeņa vadība, pakāpeniski izstrādātajās stratēģiskajās iniciatīvās iesaistot arvien plašāku uzņēmuma darbinieku loku.

IEKŠĒJĀ KOMUNIKĀCIJA

Darbinieku informēšanai par norisēm uzņēmumā un koncernā kopumā, kā arī ārpusdarba aktivitātēm LDz izmanto dažādus informācijas kanālus – gan oficiālus dokumentus, informējot par tiešajiem darba pienākumiem, gan žurnālu “Latvijas Dzelzceļnieks”, gan arī iekšējo tīmekļa vietni jeb intranetu. Abi informācijas kanāli ir vienlīdz svarīgi darbinieku informēšanā par gaidāmajām vai ieviestajām

izmaiņām uzņēmuma darbībā, kā arī citām nozīmīgām aktualitātēm.

2018. gada sākumā, izmantojot uzņēmuma iekšējo tīmekli, notika darbinieku aptauja, lai noskaidrotu darbinieku apmierinātību ar darbu LDz un viedokli par komunikācijas kanāliem uzņēmumā. Aptaujā piedalījās 271 darbinieks.



Aptaujas rezultāti liecina, ka respondenti lepojas ar to, ka strādā LDz, uzskata, ka uzņēmumam ir laba reputācija, un ieteiktu to kā darba devēju saviem draugiem, radiem un

paziņām. Tāpat vairums darbinieku ir pārliecināti, ka uzņēmumā tiek pievērsta uzmanība viņu personīgajai un profesionālajai attīstībai, un ir apmierināti ar darba pienākumiem.

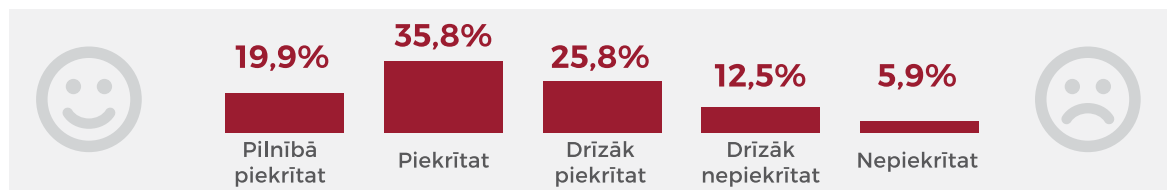
Lepojos, ka esmu LDz darbinieks:



LDz ir laba reputācija:



LDz pievērš uzmanību darbinieku personīgajai un profesionālajai attīstībai:



Motivāciju strādāt LDz ietekmē:

darba vietas prestižs



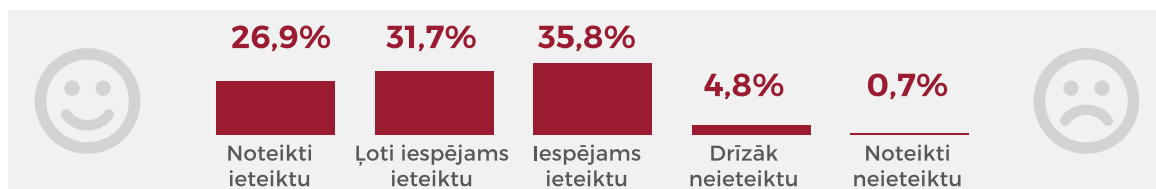
karjeras veidošanas iespējas



apmācības iespējas



Ieteiktu LDz kā darba devēju draugiem un paziņām:



Žurnāls “Latvijas Dzelzceļnieks” kopš 2017. gada vidus iznāk reizi divās nedēļās (iepriekš tas iznāca reizi nedēļā) un tajā drukātā veidā atspoguļota informācija gan par svarīgākajām norisēm uzņēmumā, gan pasākumiem un dažādām ārpusdarba aktivitātēm. Izdevuma tirāža ir 1350 eksemplāru un tas ir pieejams uzņēmuma un koncerna struktūrvienībās visā Latvijā.

Interaktīvo komunikāciju nodrošina iekšējais tīmeklis. 2016. un 2017. gada mijā LDz saņēma augstu ASV kompānijas “Nielsen Norman Group” novērtējumu – LDz intranets tika atzīts par vienu no gada Top10 intraneta risinājumiem pasaulē. LDz intranets ir pieejams ikvienam darbiniekam viņa tiešajā darba vietā, kā arī ir izveidots to dublējošs darbinieku portāls, lai informācijai varētu piekļūt, arī neatrodoties

darba vietā, piemēram, no mājām vai izmantojot mobilās viedierīces.

Informācijas aprīte notiek, izmantojot arī neformālus informācijas kanālus – darbinieku savstarpējos kontaktus, LDzSA aktivitātes u.c. Ikdienas operatīvās informācijas apmaiņa notiek formālā vai neformālā veidā, ik nedēļu notiek LDz Vadības komitejas sēde, kurā uzņēmuma augstākā līmeņa vadība un meitasuzņēmumu vadītāji apmainās ar aktuālo informāciju par notiekošo.

Ik gadu 5. augustā visā Latvijā tiek svinēti dzelzceļa darbinieku profesionālie svētki, svinīgi pasākumi tiek rīkoti valsts nozīmes svētku dienās, regulāri notiek atpūtas un sporta pasākumi, kas dod iespēju vienkopus pulcēt uzņēmuma darbiniekus no visas Latvijas.

DARBA DROŠĪBA

G4-LA5

G4-LA7

G4-LA8

Droša un sakārtota darba vide ir viena no LDz darbības prioritātēm, jo dzelzceļš ir paaugstinātas bīstamības teritorija, tāpēc darbinieku drošībai jāpievērš īpaši liela uzmanība. Darba aizsardzības jautājumus LDz koncernā regulē Darba aizsardzības politika, kas izstrādāta, lai nodrošinātu LDz koncerna darbinieku dzīvībai un veselībai maksimāli drošu

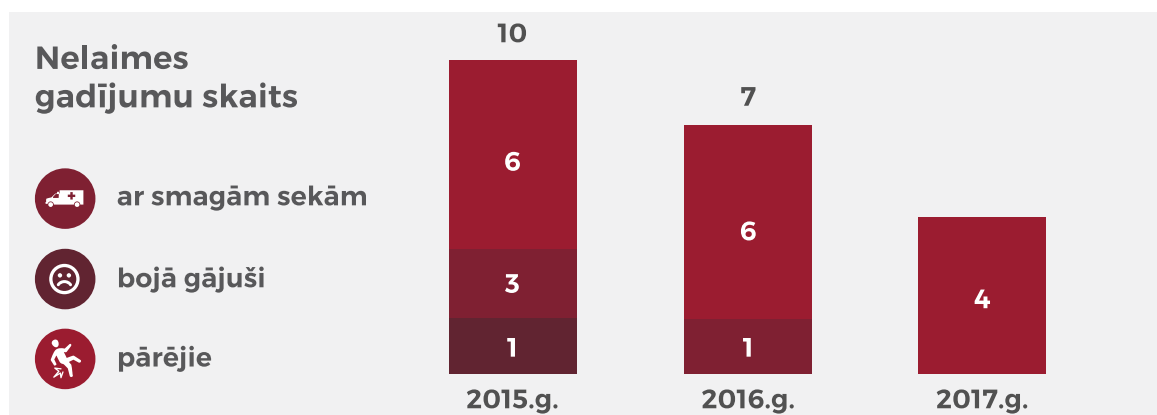
un nekaitīgu darba vidi. Uz Darba aizsardzības politikas pamata LDz un meitassabiedrībās ir izstrādātas Darba aizsardzības sistēmas. LDz Darba aizsardzības sistēmas uzdevums ir novērst vai līdz minimumam samazināt darba vides riskus darbiniekiem. Tās aktivitātes ir vērstas uz iespējami agrīnāku darba vides risku identificēšanu, novērtēšanu un novēršanu.

Dzelzceļa nozarē darba vidē ir vairāki bīstami un kaitīgi faktori, kas potenciāli var radīt nopietnus riskus, kā arī būt par nelaimes gadījumu cēloni. Darbs paaugstinātas bīstamības teritorijā ir tiem LDz darbiniekiem, kuri strādā sliežu ceļu zonā, jo viņi var būt pakļauti ritošā sastāva iedarbībai – uzbraukšanai vai aizķeršanai. Lai nepakļautu savu veselību un dzīvību apdraudējumam, strādājot sliežu ceļu zonā, būtiski ir stingri ievērot drošas darba veikšanas kārtību, sekot ritošā sastāva kustībai, izmantot augstās redzamības aizsargapģērbu, ievērot dzelzceļa ceļa zīmes, rādītājus un apzīmējumus.

LDz raugās, lai darba drošība tiktu ievērota atbilstīgi LR likumdošanai. Darbinieku pienākums ir ievērot gan likumdošanas, gan iekšējo normatīvo dokumentu prasības attiecībā uz darba drošību.

LDz darbojas Darba aizsardzības apmācības sistēma, kurai atbilstoši ikviens jaunais darbinieks sākot darba attiecības ar LDz, ievadapmācībā tiek apmācīts un instruēts par darba drošības prasībām un ar savu parakstu apliecina tās ievērot. Turklāt, darbinieki, kuriem ir nepieciešama dzelzceļa profesijas apgūšana, tiek teorētiski un praktiski apmācīti darba vietā attiecīgajā profesijā un pirms atļaujas pastāvīgi strādāt, viņam pārbauda zināšanas gan darba aizsardzībā, gan dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu zināšanā.

Darbā gūto traumu skaits LDz pēdējo trīs gadu laikā ir sarucis no 10 gadījumiem līdz četriem. Traumas guvuši galvenokārt vīrieši vecumā no 31 līdz 40 gadiem.



Nelaiimes gadījumu iemesli		2015.g.	2016.g.	2017. g.
Nelaiimes gadījumu galvenie cēloņi	darbinieka neuzmanība	6	4	2
	ceļu satiksmes negadījums	0	0	1
	instrukciju neievērošana	3	3	1
	inficēšanās risks	1	0	0

Nelaiimes gadījumu traumējošie faktori

pakļupšana, pakrišana	krītoša, kustīga priekšmeta iedarbība	pakļupšana, kustīga priekšmeta iedarbība
-----------------------	---------------------------------------	--



G4-LA6

Ļoti būtiska ir pastāvīga uzraudzība un kontrole, lai savlaicīgi konstatētu iespējamus riskus, kas var kļūt par nelaimes gadījuma cēloni un veikt darba vides riska novērtēšanu. Šī funkcija ir LDz Tehniskās inspekcijas Darba aizsardzības nodaļas kompetencē.

Uzņēmumā regulāri notiek darba vides pārbaudes, lai veicinātu drošu darba paņēmieni izmantošanu, tāpat notiek neplānotas un pēkšņās pārbaudes tieši darbu veikšanas vietā. To laikā tiek identificēti un novērtēti darba vides faktori, kuri rada vai var radīt risku darbinieku dzīvībai un veselībai.

Saskaņā ar LDz Darba aizsardzības sistēmu pārbaudē iesaista struktūrvienības darba aizsardzības speciālistu, uzticības personu un darbiniekus, kas nodarbināti konkrētajās darba vietās, iesaistot viņus darba vides un darba apstākļu uzlabošanā. Uzticības persona ir darbinieku ievēlēta persona un pārstāv darbinieku intereses darba aizsardzībā.

LDz struktūrvienībās pēc Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrības iniciatīvas patlaban ir ievēlētas 69 arodbiedrības uzticības personas:



Kustības vadības
distancē



Ceļu
distancē



Signalizācijas un sakaru
distancē



Vagonu apkopes
distancē



Reģionālajā
apsaimniekošanas
iecirknī

Lai darba vidi padarītu drošāku un vienlaikus samazinātu fiziski smaga roku darba īpatsvaru, pakāpeniski tiek iepirkta ne tikai smagā dzelzceļa tehnika, bet arī mazā mehanizācija, piemēram, tālvadības zāles plāvēji, elektriskie ceļu darba instrumenti, motorizēti mobilie lapu pūtēji un sniega tīrītāji. Rūpējoties par to uzņēmuma darbinieku arodveselību, kuru darbs saistīts ar īpašiem apstākļiem vai kuru darba

vidē ir kaitīgie faktori, tiek organizētas obligātās veselības pārbaudes.

Saistībā ar LDz konstatētajām arodslimībām nākotnē plānots organizēt iekšējo informatīvo kampaņu darbinieku arodveselības veicināšanai. Dzelzceļa nozarē visbiežāk arodslimības konstatē sliežu ceļu montētājiem, vilces līdzekļu mašīnistiem, kā arī vagonu apskatītājiem.



APMĀCĪBAS UN IZGLĪTĪBAS IESPĒJAS

G4-LA10

Pieaugot nepieciešamībai pēc labi izglītotiem, motivētiem un elastīgiem speciālistiem, LDZ liela uzmanība tiek pievērsta darbinieku izglītošanai. Kopš 1997. gada 2. oktobra LDZ ir izveidots Mācību centrs, kura mērķis sākotnēji bija galvenokārt bija nodrošināt uzņēmuma darbinieku apmācību. 2014. gada 24. janvārī Mācību centrs ieguva LR Izglītības kvalitātes valsts dienesta izsniegtu izglītības iestādes reģistrācijas apliecību un kļuva par Profesionālās tālākizglītības iestādi "LDZ Mācību centrs".

Šo gadu laikā profesionālās tālākizglītības iestāde "LDZ Mācību centrs" no bāzes - sava uzņēmuma darbinieku apmācībām - kļuvis par mācību pakalpojumu sniedzēju citiem LDZ koncerna uzņēmumiem, dzelzceļa nozares uzņēmumiem un sadarbības partneriem.

Mācību centrs īpašu uzmanību velta tādu

izglītības programmu izstrādāšanai, kas ir vērstas uz drošas un veselīgas darba vides veidošanu. Darbinieku vajadzībām ir izstrādātas programmas "Darba vide un drošība", "Tehnika un tehnoloģijas", "Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi", kuru laikā darbinieki uzzina par bīstamo iekārtu tehnisko uzraudzību, drošu darbu veikšanu augstumā, kā arī tiek izglītoti par elektrodrošību, ugunsdrošību un pirmās palīdzības sniegšanu.

2017. gadā LDZ Mācību centra izglītības programmu klāsts darba aizsardzības jomā tika papildināts, piemēram, tika izstrādātas un īstenotas izglītības programmas "Darba aizsardzība uzņēmumā", "Atbildīgā persona instruktāžu veikšanai", "Uzticības persona darba aizsardzībā", kā arī mācību programmas, kas pilnveido dzelzceļa speciālistu zināšanas dzelzceļa tehnoloģiju jomā, līdz ar to paaugstinot arī kopējo darba drošības līmeni uzņēmumā.

Apmācīto darbinieku skaita sadalījums pa mācību jomām 2016.g. un 2017.g.

2016

140 (2%)



128 (2%)

2017

Datorzinības

132 (2%)



1010 (17%)

E-apmācības

130 (1%)



32 (1%)

LDz vadītāju akadēmija

158 (3%)



204 (4%)

Procesu vadība

32 (1%)



70 (1%)

Tehnika un tehnoloģijas

981 (17%)



49 (1%)

Tehniskās ekspluatācijas noteikumi

12 (0%)



16 (0%)

Valodas

957 (17%)



649 (11%)

Veinreizējie semināri

3188 (57%)



3667 (63%)

Darba vide un drošība



Profesionāli un kompetenti darbinieki ir viens no pamatakmeņiem uzņēmuma ekonomiskās izaugsmes veicināšanā. Lai darbinieku zināšanas un prasmes atbilstu aktuālajai situācijai nozarē un tiktu sekmēta viņu lojalitāte uzņēmumam, LDz aktīvi iegulda darbinieku profesionālajā izaugsmē. LDz sadarbojas ar Rīgas Tehnisko universitāti, Rīgas un Daugavpils profesionālās izglītības iestādēm un citām izglītības iestādēm, nodrošinot darbiniekiem iespējas apgūt dzelzceļa nozarei nepieciešamās zināšanas. 2017. gadā kopumā izglītības iestāžu organizētos mācību kursus ir apmeklējuši 659 LDz darbinieki.

LDz pamatuzdevums ir publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana, nodrošinot tās uzturēšanu un modernizāciju. Nozīmīgākais projekts pārskatāmā nākotnē būs dzelzceļa tīkla elektrifikācija, kā īstenošanā būs vajadzīgi profesionāli dzelzceļa darbinieki - inženieri, kuri arī pēc projekta īstenošanas spētu apkalpot

kontakttīklu un ar to saistītās iekārtas un aparātus. Tāpēc, sadarbojoties ar Rīgas Tehnisko universitāti, ir veiktas izmaiņas profesionālās augstākās izglītības bakalaura studiju programmā, papildinot to ar jauniem enerģētikas jomas studiju priekšmetiem, specializējoties dzelzceļa elektrifikācijā. Turklāt 2017. gadā 21 LDz darbinieks turpināja, un 13 darbinieki sāka mācības šajā studiju programmā.

Vienlaikus LDz vēlas piesaistīt jaunus darbiniekus, tāpēc gada laikā notiek dažādi pasākumi, kuros ikvienam ir iespēja uzzināt par darbu dzelzceļa nozarē. Ikgadējā Ēnu dienā, ko rīko organizācija "Junior Achievement Latvija", piedalījās 27 skolēni, Atvērto durvju dienā pērn piedalījās 163 skolēni no dažādām izglītības iestādēm. Jau tradicionāli LDz piedalās arī valsts pārvaldes rīkotajā Atvērto durvju dienā, dodot iespēju ikvienam uzzināt par karjeras iespējām dzelzceļa nozarē. 2017. gadā šo pasākumu apmeklēja 100 jauniešu no dažādām izglītības iestādēm.



LDz 2017. gadā turpināja īstenot projektu "LDz Vadītāju akadēmija - vidējā līmeņa vadītāju programma", kas ieviesta 2016. gadā un paredz kompetenču uzlabošanu uzņēmuma vidējā līmeņa vadītājiem. Šī programma tika ieviesta, lai esošajiem un potenciālajiem jaunajiem vadītājiem sniegtu zināšanas un izpratni par LDz struktūru, informācijas plūsmu un komunikācijas nozīmi organizācijā, kā arī izpratni par uzņēmuma mērķiem, vadītāju lomu un atbildības jomām. Absolvējot programmu, vadītāji ir iemācījušies izprast laika plānošanas nepieciešamību, klasificēt uzdevumus pēc prioritātēm un izprast atšķirību starp vadīšanu, pārraudzību un operatīvo darbību. 2017. gadā šajā

programmā pavasara un rudens grupās kopumā piedalījās 32 LDz vidējā līmeņa vadītāji.

Būtiski, ka 2017. gadā sekmīgi turpināja darboties arī 2015. gadā LDz ieviestā Senioru programma, kuras mērķis ir pēctecības nodrošināšana un kvalitatīva un savlaicīga paaudžu nomaiņa dzelzceļa nozarē. Lai šo procesu sekmētu, darbinieki tiek materiāli stimulēti aktīvi piedalīties pēctecības nodrošināšanā. Pagājušajā gadā šīs programmas ietvaros pensionējušies 17 darbinieki, pirms tam nodrošinot efektīvu viņu pieredzes nodošanu jaunajiem speciālistiem.





PRODUKTA ATBILDĪBAS DIMENSIJA

VADĪBAS PIEEJA

G4-DMA

LDz ir publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, un tā ietver vislielāko kritiskās infrastruktūras objektu skaitu Latvijā. Tas nozīmē, ka ikdienā nepārtraukta uzmanība jāpievērš gan drošībai sliežu tuvumā, gan pašas infrastruktūras aizsardzībai no dažādiem ārējiem apdraudējumiem.

Tāpat LDz jā rūpējas par riska situāciju novēršanu, lai neciestu ne infrastruktūras izmantotāji, ne arī LDz darbinieki, no kuriem lielai daļai ikdienas darbs ir saistīts ar sarežģītiem, dažkārt paaugstinātas bīstamības darba apstākļiem.

Lai novērstu potenciālos apdraudējumus, LDz izstrādā un ievieš jaunus drošības risinājumus

un gādā par infrastruktūras uzturēšanu un modernizāciju, lai tā būtu droša tās lietotājiem un uzņēmuma darbiniekiem.

LDz regulāri nodrošina efektīvu informācijas sniegšanu iekšējiem un ārējiem klientiem par operatīvo situāciju dzelzceļa infrastruktūrā (īpaši būtiski ārkārtas situāciju vai problēmsituāciju gadījumos), kā arī nodrošina arvien augstākas kvalitātes informācijas tehnoloģiju risinājumu ieviešanu, kas ļauj laikus identificēt problēmas un risināt tās, kā arī nodrošināt efektīvu ikdienas darba procesu kustības vadības, visu līmeņu darbinieku komunikācijas un citās jomās.

G4-PR1

Dzelzceļa infrastruktūra ir viens no kritiskās infrastruktūras objektiem valstī, un tā drošībai ir jāpievērš pastiprināta uzmanība. 2011. gada 18.februārī LDz Prezidentu padome pieņēma lēmumu par Drošības direkcijas izveidi, lai efektīvizētu drošības procesu vadību uzņēmumā. Viens no struktūrvienības uzdevumiem ir uzturēt LDz infrastruktūras drošību atbilstošā līmenī. 2017. gadā infrastruktūras atjaunošanas programmas projektā "LDZ objektu aizsardzība un drošība" tika investēti 358 645 eiro, ar drošības sistēmām aprīkojot vai modernizējot 37 objektus. Būtiskākie ieguldījumi saistīti ar videonovērošanas

un piekļuves sistēmām, kā arī ugunsdrošības sistēmām. LDz kritiskās infrastruktūras un LDz objektu tehniskai aizsardzībai 2018. gadā plānots atvēlēt 360 000 eiro. Par šiem līdzekļiem tiks modernizēti un pie centralizētās videonovērošanas sistēmas ppieslēgti vairāki apsargājami dzelzceļa tilti Latvijas teritorijā. Videonovērošanas sistēmu modernizācija paredzēta arī vairākos citos objektos Rīgā un Ventspilī.



Rūpējoties par darbinieku profesionalitāti, Drošības direkcija paredz arī līdzekļus apsardzes darbinieku kvalifikācijas celšanai, reizi gadā organizējot apmācības. Līdzekļi tiek ieguldīti arī drošības sistēmu tehniskajā uzlabošanā un veidošanā.

Ik dienu uzmanība tiek pievērsta drošībai dažādos objektos, lai novērstu potenciālus likumpārkāpumus vai apdraudējumu objektiem. Tā

2017. gadā par neatļautu atrašanos LDz objektos tika aizturētas 506 personas.

Viens no Drošības direkcijas uzdevumiem ir uzraudzīt iekšējo informācijas sistēmu drošumu pret dažādiem apdraudējumiem. Šim nolūkam 2017. gadā sāka jaunās IT drošības politikas izstrādi, uzmanību pievēršot arī dažādiem aspektiem, kur tehnoloģiju attīstība rada jaunus drošības riskus.

INFORMĀCIJAS TEHNOLOĢIJU LOMA

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanai, kā arī pakalpojumu sniegšanai nepieciešamas modernas informācijas tehnoloģijas, kas atbilstu gan lietotāju, gan klientu vajadzībām un vēlmēm. Informācijas tehnoloģijas kļuvušas par neatņemamu sastāvdaļu dzelzceļa satiksmes vadībā, savstarpējā komunikācijā, kā arī drošības uzturēšanā.

LDz ir izveidota struktūrvienība – Informācijas tehnoloģiju centrs (ITC; līdz 2017. gada martam, – Informatīvās skaitļošanas centrs), kas sniedz kopumā 82 dažādus pakalpojumus. Lielākā daļa no tiem tiek nodrošināti koncerna iekšienē, taču atsevišķi pakalpojumi paredzēti ārējiem klientiem (pārvadātājiem, kravu saņēmējiem, ekspeditoriem, vagonu īpašniekiem).

Pēdējos gados ITC veic pakalpojumu lietotāju aptaujas pēc pakalpojuma saņemšanas, lai identificētu klientu apmierinātības līmeni konkrētās problēmas risināšanā un nepieciešamos uzlabojumus. Pakalpojumu lietotāju pieteikumu izpildes savlaicīguma rādītājs 2017. gadā bija 90%.

ITC ir izveidojis kvalitātes vadības sistēmu atbilstoši starptautiskajam standartam ISO 9001 “Kvalitātes pārvaldības sistēmas”, ievērojot informācijas tehnoloģiju nozari reglamentējošās prasības un pārvaldības labo praksi. Struktūrvienība nepārtraukti seko līdzi jaunākajām tendencēm IT attīstībā, kā arī regulāri ievieš procesu darbības uzlabojumus, paaugstinot to efektivitāti un uzlabojot pakalpojumu sniegšanas līmeni, kā arī sekmē ITC darbinieku kompetences līmeņa paaugstināšanu – tiek organizētas regulāras

apmācības, kā arī notiek pieredzes apmaiņa ārpus ITC.

ITC ir būtiska loma dažādu procesu atvieglošanā LDz darbā un sadarbībā ar nozares partneriem gan Latvijā, gan ārpus tās. Piemēram, 2017. gadā trīspusējās vienošanās ietvaros starp LDz, Baltkrievijas dzelzceļu un Lietuvas dzelzceļu ieviesta elektroniskā Brīdinājumu apmaiņa starp Latvijas un Baltkrievijas dzelzceļu, kam plāno pievienoties arī Lietuva. Šādas brīdinājumu izsniegšanas sistēmas uzdevums ir reģistrēt un izsniegt vilcienu mašīnistiem informāciju par maršrutā esošiem kustības ātruma ierobežojumiem infrastruktūras ierobežojumu un remonta darbu dēļ. Noslēgtā vienošanās paredz paredzētā maršrutā esošo brīdinājumu nodošanu kaimiņu dzelzceļu informatīvajām sistēmām, lai preventīvi to nodotu iekļaušanai kaimiņu dzelzceļa mašīnista brīdinājumu sarakstā.

Tāpat ieviesti dažādi uzlabojumi LDz ikdienas procesu nodrošināšanā, piemēram, uzlabojumi iekšējā sarakstē un dokumentu aprites sistēmā, elektronizēts līgumu saskaņošanas process, uzlabotas personāla elektroniskās apkalpošanas iespējas. Būtisks uzlabojums ir Telegrammu risinājuma ieviešana, atsakoties no klasiskās telegrāfa infrastruktūras un pakalpojuma lietošanas. Pagaidām gan klasiskais telegrāfs vēl ir saglabāts pārrobežu informācijas apmaiņas vajadzībām, jo to vēl arvien bieži izmanto kaimiņvalstu un galveno mērķa tirgu dzelzceļa administrācijas.



NELAIMES GADĪJUMI UZ SLIEDĒM

G4-PR2

Ik gadu Latvijā tiek reģistrēti nelaimes gadījumi ar cilvēkiem uz dzelzceļa sliedēm. Lai gan pēdējos gados negadījumu skaitam bija tendence sarukt, 2017. gadā bija vērojams to neliels pieaugums. Vairāk nelaimes gadījumu notiek dzelzceļa stacijās, taču atsevišķi nelaimes gadījumi notikuši arī ceļa posmos. Kopumā pagājušajā gadā, izņemot pašnāvības un to mēģinājumus uz dzelzceļa gājuši bojā 14, un traumēti 11 cilvēki. Gadu iepriekš negadījumos bojā gāja 15 un traumēti 3 cilvēki.

Arī negadījumu iemesli nav mainījušies - joprojām pārsvarā nelaimi izraisījuši cilvēku neuzmanība un steiga, nepārliecinoties par drošu dzelzceļa šķērsošanu, nereaģēšana uz aizliedzošajiem signāliem, kā arī reibuma stāvoklis. Nereti vainojamas arī mobilās viedierīces, kuru lietošana sliežu šķērsošanas laikā pazemina cilvēka uzmanību pret apkārt notiekošo un tādējādi var izraisīt traģiskas sekas. Pagājušajā gadā LDZ īstenotās drošības kampaņas "Atmet telefonu un dzīvo!" mērķis bija pievērst sabiedrības uzmanību mobilo viedierīču lietošanas bīstamībai brīdī, kad tiek šķērsotas sliedes.

Joprojām ir cilvēki, kuri izvēlas veikt pašnāvību, pakļūstot zem vilciena riteņiem (2017. gadā - bojā gāja 7 cilvēki un 1 cilvēks bija smagi traumēts).

Analizējot 2014.-2017. gadā nelaimes gadījumos cietušo procentuālo sadalījumu pēc dzimuma, novērojams, ka 74% no cietušajiem ir vīrieši. 52% gadījumi cietušie vīrieši no gūtajām traumām miruši, sievietēm šis īpatsvars bijis 74%.

Vecuma grupu sadalījumā vislielākais cietušo skaits ir vecuma grupā virs 51 gada, salīdzinoši bieži nelaimes gadījumos cietuši arī gados jauni cilvēki (līdz 30 gadu vecumam). Kaut arī sabiedrības uzmanība tiek pievērsta arī tam, lai cilvēki būtu īpaši vērīgi diennakts tumšajā laikā, apkopotie dati liecina, ka diennakts laikam nav būtiskas ietekmes uz negadījumu skaita dinamiku - analizējot gadījumu skaitu laika posmā no 2014. līdz 2017. gadam, secināms, ka negadījumu skaits diennakts periodos ir proporcionāli līdzīgs. Ap 50% nelaimes gadījumu notiek dienas gaišajā laikā un tikpat tumšajā periodā.

Lai novērstu nelaimes gadījumus, ritošā sastāva mašīnisti, ievērojot šķērsli uz sliedēm - arī cilvēku - pielieto pēkšņo bremzēšanu. 2017. gadā lokomotīvu brigādēm pēkšņi bremzēt nācies 66 reizes, tādējādi novēršot nelaimes gadījumus.



**Būtiski
atcerēties!**



250 t

Divsekciju
lokomotīves svars



3000 - 6000 t

Vilciena
sastāva svars



200 m > 600 m

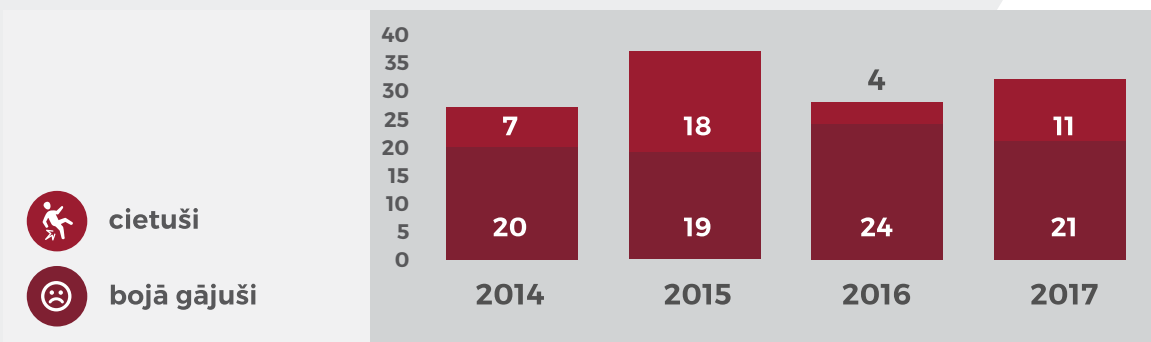
Vilciena bremzēšanas ceļš
atkarībā no svara
un ātruma

Potenciāli bīstamas situācijas rada arī cilvēku pārgalvīgā rīcība, atrodoties uz vilciena vagonu virsbūves transportlīdzekļa kustības laikā.

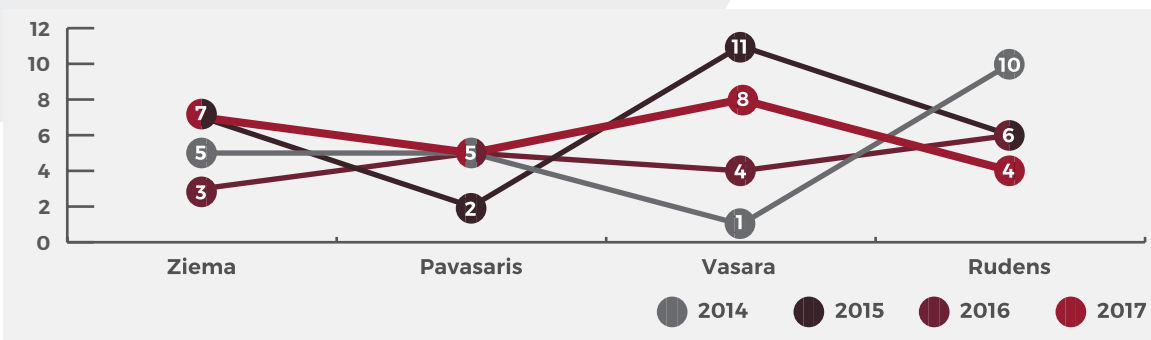
2017. gadā reģistrēti 34 šādi gadījumi. Par visiem pārkāpumiem, kuros lielākoties iesaistīti pārgalvīgi jaunieši, ziņots Valsts policijai.



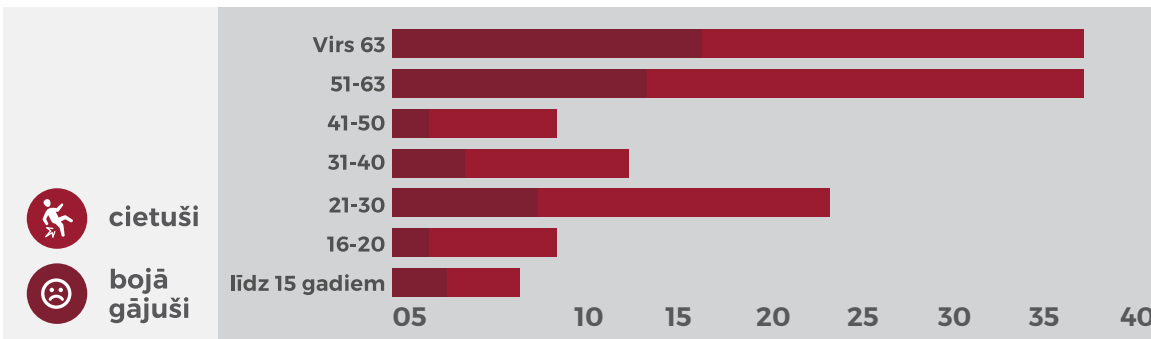
Nelaimes gadījumos cietuši/bojā gājuši 2014.-2017. gadā



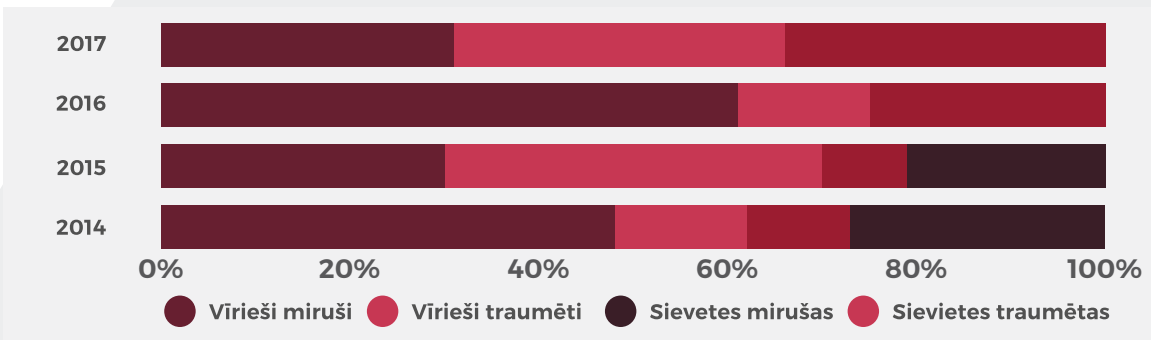
Nelaimes gadījumos cietušo skaits atkarībā no gadalaika



Nelaimes gadījumos un bojā gājušo dinamika pa vecuma grupām



Cietušo un bojā gājušo statistika pa dzimuma grupām



SABIEDRĪBAS DROŠĪBA

G4-PR1

LDz ievieš arī dažādus risinājumus, lai uzlabotu iedzīvotāju drošību pie dzelzceļa, īpaši to šķērsojuma vietās un stacijās. 2017. gadā pasažieru infrastruktūras uzlabošanai LDz ierīkoja jaunas pārejas un drošības “labirintus”, veica peronu, gājēju pāreju un gājēju ceļiņu sakārtošanu.

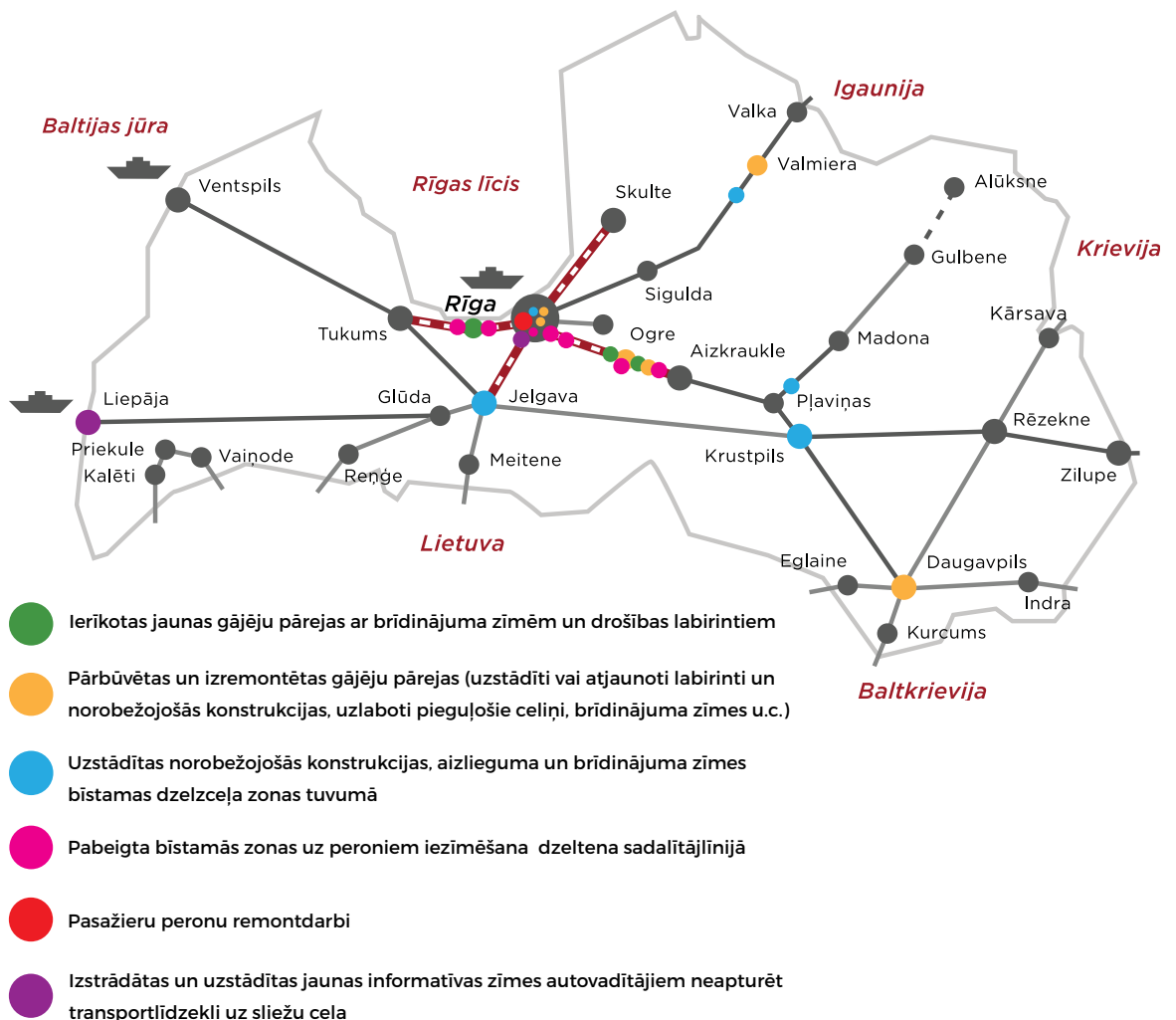
2017. gada rudenī sāka Skrīveru dzelzceļa stacijas perona pārbūve, izbūvējot paaugstināto salu peronu, kā arī mainot pasažieru perona atrašanās vietu un pārvietojot to turp, kur vilcieni kursē ar mazāku ātrumu. Pēc modernizācijas perons būs vieglāk pieejams arī cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, kļūs drošāks un ērtāks. Modernizācijas darbi turpinās 2018. gadā.

2016. gadā LDz noslēdza sadarbības līgumu ar Ogres novada pašvaldību par sadarbību jauna dzelzceļa šķērsojuma izstrādē. 2017. gada novembrī Ogres novada pašvaldībā notika tuneļa būvniecības zem dzelzceļa Kalna prospektā publiskās

apspriešanas sanāksme, decembrī sāka iepirkuma procedūra – “Dzelzceļa publiskās infrastruktūras (autotransporta tuneļa un gājēju tuneļa) izbūve”. Gājēju tuneļa izbūve zem dzelzceļa ļaus jau drīzā nākotnē pilsētas iedzīvotājiem absolūti droši šķērsot dzelzceļu.

Rīgā populāra dzelzceļa šķērsošanas vieta ir Čiekurkalnā starp Čiekurkalna pieturas punktu un Krustabaznīcas ielas pārbrauktuvi. Sadarbojoties ar Rīgas pašvaldību, bijušās siltumtrases vietā pašvaldība izbūvēja gājēju ceļiņu, bet LDz pārbūvēja gājēju pāreju pār sliedēm, nodrošinot ērtāku un drošāku dzelzceļa šķērsošanu.

Kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs LDz ik gadu rīko dzelzceļa pārbrauktuvi apskates komisijas, kurās tiek iesaistītas visas uzturēšanas un drošības jautājumu risināšanā iesaistītās puses. 2017. gadā veiktas 538 pārbrauktuvi apskates.





SABIEDRĪBAS DIMENSIJA

VADĪBAS PIEEJA

G4-DMA

LDz pienākums ir ne tikai rūpēties par dzelzceļa infrastruktūru Latvijā, bet arī gādāt par nozares vēsturiskā mantojuma saglabāšanu nākamajām paaudzēm un sabiedrības izglītošanu gan par dzelzceļa vēsturi, gan par drošu uzvedību dzelzceļa tuvumā.

Lai izglītotu iedzīvotājus par drošību dzelzceļa tuvumā un tā šķērsošanas laikā, LDz ik gadu rīko informatīvās kampaņas, kas notiek trīs posmos – pavasarī, vasaras noslēgumā un pirms ziemas iestāšanās – laikā, kad diennakts tumšais laiks kļūst garāks par gaišo. 2017. gada 2. jūnijā LDz atklāja kampaņu “Atmet telefonu un dzīvo!”. Tā sasaucās ar Starptautiskās Drošas dzelzceļa šķērsošanas dienas tēmu – viedierīču lietošana dzelzceļa tuvumā. Pagājušā gada kampaņas mērķis bija informēt iedzīvotājus par mobilo viedierīču bīstamību, ja tās tiek lietotas dzelzceļa šķērsošanas laikā. Gatavojoties kampaņai, LDz sadarbībā ar pētījumu centru SKDS veica iedzīvotāju aptauju, noskaidrojot viņu paradumus sliežu šķērsošanas laikā. Aptaujā atklājies, ka dzelzceļa šķērsošanu, vienlaikus runājot pa telefonu, par riskantu uzskata 86% Latvijas iedzīvotāju. Tajā pašā laikā teju trešdaļa iedzīvotāju novērojuši, ka “citi” cilvēki šādi rīkojas bieži.

Noslēdzot 2017. gada drošības kampaņu, LDz sadarbībā ar mediju aģentūru PHD veica pētījumu, lai noskaidrotu iedzīvotāju viedokli par īstenoto kampaņu. Kampaņu kopumā bija pamanījuši 45%

aptaujāto, visvairāk internetā – 32%. Īpaši liela uzmanība pievērsta kampaņas otrajam posmam (pamanījuši 67% respondentu), kurš arī visplašāk bija izvērts sociālajos tīklos.

Vērtējot kampaņas radošo materiālu, 79% respondentu atzinuši, ka tas licis aizdomāties par drošības noteikumiem, izmantojot viedierīces dzelzceļa tuvumā vai šķērsojot to. Tāpat aptaujātie iedzīvotāji atzinuši, ka kampaņa bijusi izglītojoša, pamācoša un pārliecinoša.



79%

Aizdomājušies par
drošības noteikumiem,
izmantojot viedierīces dzelzceļa tuvumā
vai šķērsojot to





Bērni ir tie, kuri ar lielu atbildības izjūtu uztver pasniegto informāciju par drošības jautājumiem un kalpo arī kā informācijas kanāls, lai šo informāciju nodotu pieaugušajiem. Tāpēc LDz jau vairāk nekā 10 gadus Latvijas skolās rīko Drošības stundas. Izglītības iestādes ir ļoti atsaucīgas – nereti ir vēlme LDz drošības ekspertus uzņemt atkārtoti. Drošības stundas tiek rīkotas ne vien skolās un pirmsskolas izglītības iestādēs, bet arī Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejā un tā filiālē Jelgavā. Tāpat LDz ir izveidota drošībai veltīta mājaslapa www.dzirdiredzidzivo.lv, kurā ir pieejama jaunākā informācija par īstenotajām drošības kampaņām, statistikas dati, kā arī izziņas materiāls par drošu uzvedību dzelzceļa tuvumā.

2017. gada rudenī LDz vairākās skolās viesojās kopā ar jauniešu vidū populāro fitnesa treneri un skolas vecuma bērnu TV raidījuma “Gudrs, vēl gudrāks” vadītāju Kasparu Ozoliņu, kur Drošības stundu laikā bērniem atraktīvā veidā stāstīja par drošu dzelzceļa šķērsošanu.

Iestājoties tumšajam laikam, LDz aicināja iedzīvotājus atcerēties, ka slikti laika apstākļi un tumsa pasliktina iespējas laikus saskatīt tuvojošos vilcienu, tāpēc sliežu tuvumā jābūt īpaši modriem.



Drošības stundas izglītības iestādēs

131

Dalībnieku skaits



7504



Drošības stundas Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejā Rīgā un Jelgavā

45

Dalībnieku skaits



1017

LDz regulāri piedalās arī citos ar drošību saistītos pasākumos – izstādē “Bērnu pasaule”, kā arī Rīgas pašvaldības rīkotā interešu izglītības pasākuma Drošības salīņā Vērmanes dārzā LDz stendā iespējams interaktīvā veidā uzzināt par

drošu uzvedību dzelzceļa tuvumā. Tāpat LDz eksperti mācību gada sākumā viesojas drošībai veltītos pasākumos Ogrē un Salaspilī, kur droša dzelzceļa šķērsošana ir īpaši būtiska tēma.



KULTŪRIZGLĪTOTAS SABIEDRĪBAS ATTĪSTĪBA

LDZ-5

Sabiedrības izglītošanā par dzelzceļa industriālo mantojumu liela loma ir Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejam, kas var lepoties ar plašāko platsliežu ritekļu kolekciju Baltijā. Muzejs regulāri rīko tematiskas izstādes un pasākumus, kas parasti pulcē kuplu skaitu interesentu. Lai muzejam lomu sabiedrības izglītošanā paplašinātu, 2017. gadā tika izsludināta sarunu

procedūra, aicinot arhitektus iesniegt vīziju muzeja teritorijas attīstībai, kas paredz muzeja teritorijā esošas, ilgāku laiku neizmantotas 1868. gadā būvētas dzelzceļa depo ēkas atjaunošanu un iekļaušanu muzeja kompleksā. Konkursā visaugstāko punktu skaitu un tiesības īstenot projektu ieguva arhitektu birojs NRJA (Plašāk par projektu 39.lpp).



DĀVINĀJUMU UN ZIEDOJUMU POLITIKA

LDZ-6

LDz ir izstrādāta un apstiprināta Dāvinājumu (ziedojumu) politika, kuras īstenošanu uzrauga Mārketinga komunikācijas projektu komisija. Saskaņā ar šo politiku LDz ik gadu sniedz atbalstu dažādām organizācijām izglītības, veselības aizsardzības, vides aizsardzības, zinātnes, kultūras, mākslas un sporta jomā. Dāvinājumu (ziedojumu) politika neparedz atbalstu politiskām un reliģiskām organizācijām, organizācijām ar neskaidru reputāciju, kā arī individuālu fizisku personu projektiem.

LDz gan atbalsta dažādus projektus, gan sniedz finansiālu atbalstu dažādām organizācijām, kas palīdz grūtos dzīves brīžos nonākušiem cilvēkiem. 2017. gadā finansiāls atbalsts sniegts nodibinājumam "Latvijas Bērnu fonds", biedrībai "Latvijas SOS bērnu ciematu asociācija", nodibinājumam "Nedzirdīgo invalīdu atbalsta fonds "Klusums"", Latvijas Audžuģimeņu biedrībai, biedrībai "Cerību spārni", kā arī citām organizācijām. Starp ilggadējiem projektiem ir arī Vienības velobrauciens, Rīgas "Dinamo" un Latvijas Dzelzceļa kauss, Lielā talka, "Latvijas lepnums" un citi projekti.



Informācija par atbalstītajiem projektiem katrā no jomām ir pieejama LDz mājaslapā (<http://bit.ly/2oEpQfw>). Pēdējos gados pārvadājumu apjomu un ieņēmumu samazinājuma ietekmē LDz veikto ziedojumu un sadarbības projektu apmēri ir samazinājušies, fokusējoties uz mērķtiecīgiem sadarbības projektiem.

2018. gada sākumā, ievērojot Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likumu, veiktas izmaiņas Dāvinājumu (ziedojumu) politikā, saskaņā ar kurām LDz

turpmāk sniegs atbalstu izglītības un zinātnes, veselības aizsardzības, sociālās palīdzības, kā arī vides aizsardzības veicināšanas projektiem. Tāpat ir papildināts to organizāciju definējums, kuras netiek atbalstītas. Tās ir organizācijas ar neskaidru reputāciju, kā arī tādi potenciālie partneri, kuriem nodokļu parāda kopsumma projekta izskatīšanas laikā pārsniedz 150 eiro. Tāpat Dāvinājumu (ziedojumu) politika netiek attiecināta uz organizācijām, kuras nav pienācīgi pildījušas līdzšinējo projektu saistības, kuros saņemts atbalsts no LDz.

G4-SO4

LDz kopš 2016. gada darbojas "Latvijas dzelzceļa" Koncerna Krāpšanas novēršanas politika un saistībā ar to ir pieņemtas Krāpšanas risku izvērtēšanas vadlīnijas.

2017. gada 6. aprīlī Prezidentu padomē ir apstiprināti "Latvijas dzelzceļš" koncerna Sadarbības partneru biznesa ētikas pamatprincipi. Dokumentā ir noteikti sadarbības principi, kādi jāievēro uzņēmuma sadarbības partneriem, kuri slēdz līgumus ar LDz. Pamatprincipi paredz noteiktu rīcību saistībā ar darba vidi, nodokļiem un komercdarbības atļaujām, godīgas komercprakses un labas pārvaldības īstenošanā. Informācija par sadarbības partneru ētiku ir pieejama gan LDz ārējā lapā, gan arī intranetā un atsauce uz atbilstību šim dokumentam tiek iekļauta visos LDz slēgtajos līgumos ar uzņēmuma partneriem.

SŪDZĪBU MEHĀNISMI

G4-SO11

LDz ir ieviestas vairākas iespējas, kā sabiedrība, sadarbības partneri un darbinieki var ziņot par jautājumiem, kas viņus satrauc. Par iespējamu krāpšanas, korupcijas vai interešu konflikta gadījumu izvērtēšanu atbildīgs ir LDz Krāpšanas novēršanas vadītājs, kas ir arī Drošības direkcijas direktors. Sadzīvīgu sūdzību vai pretenziju pieņemšana saistībā ar uzņēmuma darbības jomu ir LDz Klientu attiecību nodaļas kompetencē.

Ar sūdzībām vai vēstulēm oficiālā formā iespējams vērsties arī konkrētā LDz direkcijā vai struktūrvienībā.

LDz Klientu attiecību nodaļa pieņem divu veidu pieteikumus - konsultācijas un pretenzijas. Visbiežāk saņemtās pretenzijas ir par apgaismojuma problēmām, nenotīrītiem peroniem, kā arī dzelzceļa pārbraukuvju

stāvoķli. Klientu attiecību nodaļa saņem pretenzijas arī par pasažieru pārvadājumiem un problēmām to organizācijā. Šādas sūdzības tiek nodotas izskatīšanai AS "Pasažieru vilciens", kas nodrošina iekšzemes pasažieru pārvadājumus, vai SIA "LDz Cargo", kas nodrošina starptautiskos pasažieru pārvadājumus.

Ikdienas uzziņas klientiem, piemēram, pasažieru pārvadājumu jautājumos (biļešu iegāde, vilcienu atiešanas laiki, bagāžas pārvadāšanas nosacījumi u.c.), tiek sniegtas ar ārpakalpojuma starpniecību. 2017. gadā to uz iepirkuma pamata snieguši uzņēmumi "Lattelecom" un "Transcom WorldWide Latvia", kas kopā gada laikā apkalpojuši 108 870 zvanus.



**2017.gads
konsultācijas****Kopā:
873****125**AS "Pasažieru
vilciens"**34**

Apsaimniekošana

15

Elektrība

184

LDz darbība

32Nekustamie
īpašumi**434**Starptautiskie
pārvadājumi**49**

Cits

**„Lattelecom” + „Transcom”****108 870 zvani****2017.gads
Pretenzijas****Kopā:
399****198**AS "Pasažieru
vilciens"**37**

Apsaimniekošana

8

Elektrība

92

LDz darbība

6Nekustamie
īpašumi**49**Starptautiskie
pārvadājumi**9**

Cits

POLITISKĀ ATBILDĪBA

G4-SO6

100% LDz kapitāldaļu pieder valstij, un tās pārvalda Satiksmes ministrija. Uzņēmuma daļas nav ne privatizējamas, ne arī atsavināmas – to paredz Valsts un pašvaldību īpašuma privatizācijas un privatizācijas sertifikātu izmantošanas pabeigšanas likums. Lēmumi, kas skar uzņēmuma darbību un finanses, saskaņā ar likumu tiek saskaņoti ar LDz padomi un akcionāru - Satiksmes ministriju. LDz padome ir iecelta 2016. gadā šādas institūcijas atjaunošana samazina iespēju politiski ietekmēt lēmumu pieņemšanu uzņēmumā.

LDz ir sagatavojis vidēja termiņa darbības stratēģiju, kas 2018. gadā tiks saskaņota ar atbildīgajām institūcijām. Vienlaikus Satiksmes ministrija saskaņā ar Dzelzceļa likuma prasībām izstrādā Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu, un uz tā bāzes noslēdzams daudzgadu līgums starp Satiksmes ministriju un LDz, piecu gadu perspektīvā paredzot nosacījumus dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai, attīstībai un LDz finanšu līdzsvara nodrošināšanai. Kad šie dokumenti stāsies spēkā, politiskās ietekmes un citu veidu ietekmes riski būs vēl vairāk minimizēti.

ZEMES IZMANTOŠANAS TIESĪBAS

MM6

LDz piederošā infrastruktūra atrodas uz uzņēmuma akcionāram (valstij) piederošas zemes. Būvējot jaunu infrastruktūru, valsts nodrošina zemes atsavināšanas procedūru, ja tas nepieciešams. Valsts kā zemes īpašnieks apzinās

tās izmantošanu dzelzceļa infrastruktūras vajadzībām, tāpēc nevar uzskatīt, ka LDz infrastruktūra radītu apgrūtinājumu pilnvērtīgi izmantot zemes īpašniekam savu zemi.



VIDES PIEEJAMĪBA

LDZ-7

Dzelzceļa infrastruktūru izmanto arī cilvēki, kuriem ir pārvietošanās grūtības – personas ar īpašām vajadzībām. Tas mudina LDz domāt par risinājumiem, kā atvieglot pārvietošanos pa stacijām, peroniem, kā arī iekļūšanu vilcienā un izkļūšanu no tā.

Lai pārvietotos ar vilcienu, personām ar ierobežotām pārvietošanās iespējām (PRM) ir iespēja pieteikt mobilā pacēlāja pakalpojumu, kā arī pieteikt ratiņkrēslu, ja tāds nepeiciešams, lai nokļūtu no perona stacijā. Pakalpojums ir pieejams deviņās stacijās: Rīgā, Daugavpilī, Rēzeknē II, Jelgavā, Krustpilī, Dubultos, Saulkrastos, Siguldā un Vaivaros.

PRM pieteikumu skaitam ir tendence pieaugt, turklāt 2017. gadā saņemts pieteikumu

rekordskaits - 226, no kuriem 201 pieteikums bija iekšzemes vilcienu satiksmē, 25 pieteikumi - starptautisko vilcienu satiksmē. Viens no pieteikumu skaita pieauguma skaidrojumiem ir personu ar invaliditāti nodarbinātības palielināšanās, un dzelzceļa infrastruktūra tiek izmantota, lai nokļūtu uz darbu un mājup.

Kopumā pieteikumu skaits salīdzinājumā ar 2016. gadu ir pieaudzis par 38%, un vidēji mēnesī 2017. gadā saņemti 18 pieteikumi. Visvairāk pieteikumu saņemts par pacēlāja izmantošanu Rīgas pasažieru stacijā (199), 87 pieteikumi bijuši Dubultos, 34 - Vaivaros. Pakalpojumu gada laikā kopumā izmantojuši 56 klienti. 2017. gadā arī saņemti ierosinājumi saņemt PRM pakalpojumu stacijās, kur pagaidām tas netiek nodrošināts.



Būtiski uzlabojumi iepriekšējos gados ir īstenoti Rīgas pasažieru stacijā, kur PRM vajadzībām aprīkoti divi lifti, divi eskalatori, trīs kāpnes nokļūšanai uz platformām aprīkotas ar diagonālajiem pacēlājiem. Ir pieejama tualete, un viena biļešu iegādes vieta aprīkota ar induktīvo skaņas cilpu vājdzirdīgu pasažieru apkalpošanai. Tāpat Rīgas pasažieru stacijā darbojas audio-vizuālā sistēma, kas ļauj cilvēkiem ar redzes un dzirdes traucējumiem saņemt aktuālo informāciju. Sadarbībā ar PRM intereses pārstāvošām organizācijām LDz regulāri

atjauno un uzlabo brīdinošās un informatīvās zīmes stacijā.

Lai atvieglotu pārvietošanos cilvēkiem ar kustību ierobežojumiem, uzlabojumi tiek ieviesti arī citās stacijās un pieturas punktos. Viens no būtiskākajiem projektiem 2017. gadā ir sāktā Skrīveru stacijas platformas pārbūve, veidojot paaugstināto peronu, kā arī nodrošinot piekļuvi personām ar īpašām vajadzībām.



Pieteikto PRM pakalpojumu skaits dzelzceļa stacijās

Iekšzemes		Starptautiskie	
Rīga - pasažieru	199	Rīga - pasažieru	22
Dubulti	87	Maskavas	16
Vaivari	34	Sanktpēterburga	8
Krustpils	29	Minska	4
Jelgava	18	Daugavpils	3
Daugavpils	17		
Saulkrasti	6		
Rēzekne II	5		
Sigulda	1		
Citas stacijas	8		

Gads	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Iekšzemes	45	179	50	68	164	141	201
Starptautiskie	8	10	17	32	24	23	25
Kopā:	53	189	67	100	188	164	226

Vides pieejamības jomā LDz jau vairākus gadus konsultējas ar Invalīdu un viņu draugu apvienību "Apeirons", kas palīdzējusi īstenot uzlabojumus vairākās stacijās. Organizācija ir izveidojusi lietotni "Mapeirons", kurā tiek ievietoti publiski pieejami objekti, kas atzīti

par pieejamiem personām ar ierobežotām pārvietošanas spējām, kā arī vecākiem ar bērnu ratiņiem. Šajā lietotnē ievietotas 10 dzelzceļa stacijas, kas atzītas par vides pieejamības prasībām atbilstošām.



NEATKARĪGA REVIDENTA APLIECINĀJUMA ZIŅOJUMS



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

VAS Latvijas dzelzceļš vadībai

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

Vadības atbildība

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

Ziņojuma priekšmets un kritēriji

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

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

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

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



NEATKARĪGA REVIDENTA APLIECINĀJUMA ZIŅOJUMS



Revidenta atbildība

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

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

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

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

Veikto procedūru apjoms

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

Mēs veicām šādas procedūras:

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

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

NEATKARĪGA REVIDENTA APLIECINĀJUMA ZIŅOJUMS



Neatkarība un kvalitātes kontrole

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

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

Piemētošie ierobežojumi

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

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

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

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

Ierobežotas pārlicības secinājums

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

Izmantošanas ierobežojums

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

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

PricewaterhouseCoopers SIA
Zvērinātu revidentu komercsabiedrība
Licence Nr. 5

Ilandra Lējiņa
Valdes locekle

Rīga, Latvija
2018. gada 15. maijā

Terēze Labzova-Ceicāne
Atbildīgā zvērinātā revidente
Sertifikāts Nr. 184



VAS “LATVIJAS DZELZCEĻŠ” 2017. GADA PĀRSKATS



SATURS

Vadības ziņojums	103
Paziņojums par valdes atbildību	109
Neatkarīga revidenta ziņojums	110
VAS "Latvijas Dzelzceļš" Finanšu pārskats	113
Apvienoto ienākumu pārskats	113
Pārskats par finanšu stāvokli	114
Pašu kapitāla izmaiņu pārskats	116
Naudas plūsmu pārskats	117
Finanšu pārskata pielikums	119
"Latvijas dzelzceļa" konsolidētais saīsinātais 2017.gada pārskats	162

VADĪBAS ZIŅOJUMS

par valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” saimniecisko darbību 2017.gadā

1. VALSTS AKCIJU SABIEDRĪBAS “LATVIJAS DZELZCEĻŠ” RAKSTUROJUMS

Valsts akciju sabiedrība “Latvijas dzelzceļš” (turpmāktēkstā–LatvijasdzelzceļšvaiSabiedrība) ir viens no lielākajiem uzņēmumiem Latvijā, kas ar savu saimniecisko darbību dod nozīmīgu ieguldījumu valsts tautsaimniecībā, nodrošinot dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu kravu pārvadājumiem un pasažieru pārvadājumiem. 2017.gadā ieņēmumos no maksas par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu sadalījumā pa tirgus segmentiem 64,5 % veido kravu pārvadājumu eksports.

Latvijas dzelzceļa galvenais saimnieciskās darbības veids ir publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldība. Sabiedrība pārvalda, uztur un attīsta publisko dzelzceļa infrastruktūru Latvijā. Latvijas dzelzceļa kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja īpašumā pašlaik ir sliežu ceļu tīkls ar izvērsto garumu 3167 km, ieskaitot ar tiem tehnoloģiski saistītos staciju ceļus un pievedceļus, kā arī citi infrastruktūras objekti.

Sabiedrība ir “Latvijas dzelzceļš” koncerna (turpmāk tekstā – Koncerns) valdošais uzņēmums. Koncerns sastāv no valdošā uzņēmuma un septiņām atkarīgajām sabiedrībām (sešās sabiedrībās valdošajam uzņēmumam ir tieša izšķiroša ietekme, bet vienā – netieša izšķiroša ietekme), kas visas kopā nodrošina klientus ar daudzpusīgiem dzelzceļa nozares pakalpojumiem.

Latvijas dzelzceļš sniedz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pakalpojumus, kravas vagonu apstrādes stacijās, vagonu tehniskās apkopes un apskates pakalpojumus, elektroenerģijas sadales un tirdzniecības pakalpojumus, nomas pakalpojumus, informācijas tehnoloģiju pakalpojumus, elektronisko sakaru pakalpojumus, kā arī principāla pakalpojumus. SIA “LDZ CARGO” nodarbojas ar vietējiem un starptautiskajiem

dzelzceļa kravu pārvadājumiem, nodrošina vilces pakalpojumus, sniedz kravas vagonu izmantošanas pakalpojumus, kā arī organizē starptautiskos pasažieru pārvadājumus. SIA “LDZ infrastruktūra” veic sliežu ceļu būvniecību un kapitālo remontu.

SIA “LDZ ritošā sastāvas serviss” veic lokomotīvu un vagonu remontu, lokomotīvu ekipēšanu un modernizāciju. SIA “LDZ apsardze” sniedz fiziskās un tehniskās apsardzes pakalpojumus Koncerna sabiedrībām un citiem uzņēmumiem, kā arī privātpersonām.

AS “LatRailNet” ir dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas veicējs. Šī sabiedrība apstiprina maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumiem, sadala dzelzceļa infrastruktūras jaudu, kā arī pieņem lēmumus par konkrēta pārvadātāja vilcienu norīkošanu. SIA “LDZ Loģistika” sniedz kravu ekspedīcijas un loģistikas pakalpojumus, kā arī nodarbojas ar jaunu kravu plūsmu piesaisti un veicina dzelzceļa kravu pārvadājumus starp Eiropas un Āzijas valstīm. SIA “LDZ ritošā sastāvas serviss” meitas sabiedrība SIA “Rīgas Vagonbūves uzņēmums “Baltija”” dibināta ar mērķi attīstīt vagonbūvi Latvijā.

Sabiedrības galvenais uzdevums ir nodrošināt valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu un drošus, augstas kvalitātes un efektīvus dzelzceļa un loģistikas pakalpojumus Koncerna, Latvijas valsts un tautsaimniecības interesēs.

Latvijas dzelzceļa galvenais uzdevums Koncerna pārvaldības jomā ir nodrošināt Koncerna biznesa virzienu attīstību un konkurētspēju, sasniedzot labākus rezultātus, nekā tas būtu iespējams, katram biznesa virzienam darbojoties atsevišķi.



Lai pilnveidotu labas korporatīvās pārvaldības praksi un attīstītu izpratni par sociālo atbildību gan Sabiedrībā, gan visā Koncernā, kā arī nostiprinātu ilgtspējīgu un vienlaikus inovatīvu pieeju tradīcijām bagātajā dzelzceļa nozarē, kopš 2016.gada Latvijas dzelzceļš gatavo ilgtspējas pārskatu pēc starptautiski atzītajām Global Reporting Initiative (GRI) G4 vadlīnijām.

2. SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS REZULTĀTI

2017.gadā Latvijas dzelzceļa publiskās lietošanas infrastruktūra tika izmantota, lai pārvadātu 43 785 tūkst. tonnu kravas, veicot 8 844 tūkst. vilcienu-km, un pārvadātu 17 494 tūkst. pasažieru, veicot 6 075 tūkst. vilcienu-km (t.sk. SIA "Gulbenes-Alūksnes bānītis" – 49 tūkst. vilcienu-km). Salīdzinot ar iepriekšējo gadu, kravu pārvadājumu apjoms tonnās ir samazinājies par 8,4 %, bet pārvadāto pasažieru apjoms ir saglabājies iepriekšējā gada līmenī. Latvijas dzelzceļa ieņēmumus būtiski ietekmēja arī veiktie tonnkilometri 15 016 milj. tkm. Salīdzinot ar iepriekšējo gadu, tie samazinājušies par 5,4%.

Pārskata gadā neto apgrozījums ir 180 162 tūkst. euro (turpmāk tekstā - EUR), kas ir par 12 410 tūkst. EUR jeb 6,4% mazāk nekā 2016.gadā. Būtiskākais neto apgrozījuma samazinājums vērojams ieņēmumiem, kas saistīti ar kravu pārvadājumu apjomu. Latvijas dzelzceļa kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja galvenais ieņēmumu avots ir pārvadātāju samaksātā maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu (69,2 % no neto apgrozījuma 2017. gadā).

Peļņa pirms nodokļiem 2017.gadā ir 768 tūkst. EUR. 2018.gada 1.janvārī stājies spēkā jaunais Uzņēmumu ienākuma nodokļa likums, kas apliekamajā nodokļa bāzē neparedz iekļaut finanšu un nodokļa nolietojuma atšķirības, kā arī uzkrājumu izmaiņas. Atliktā nodokļa saistību atzīšanas pārtraukšana un iekļaušana peļņas vai zaudējumu aprēķinā palielināja peļņu pēc nodokļiem par 22 416 tūkst. EUR. Peļņa pēc nodokļiem ir 23 184 tūkst. EUR.

Izvērtējot finanšu rādītājus, jāņem vērā, ka no Eiropas Kopienas fondiem un valsts saņemto līdzfinansējumu investīciju projektiem norāda

2017.gadā vidējais darbinieku skaits ir 6 494 darbinieki, salīdzinot ar 2016.gadu, tas ir samazinājies par 314 darbiniekiem.

bilances pasīva postenī "Nākamo periodu ieņēmumi" un noraksta atbilstoši izveidoto objektu kārtējā gada nolietojuma norakstījumu summu daļām, kuras attiecas uz saņemto finansiālo atbalstu un tiek atspoguļotas peļņas vai zaudējumu aprēķina postenī "Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi", bet objektu nolietojumu (2017.gadā – 20 377 tūkst. EUR) iekļauj postenī "Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas". Ņemot vērā, ka iepriekš minētais nolietojums nav iekļauts infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu pamatojošās izmaksās, 2016. un 2017.gadā ir bruto zaudējumi. Šāda veida uzskaitē veikta atbilstoši 2017.gadā spēkā esošajiem Ministru kabineta (MK) 22.12.2015. noteikumiem Nr.775 "Gada pārskatu un konsolidēto gada pārskatu likuma piemērošanas noteikumi".

Sabiedrība ievēro piesardzīgu likviditātes riska vadību, nodrošinot, ka ir pieejami atbilstoši kredītresursi saistību nokārtošanai noteiktajos termiņos. 2017.gadā Sabiedrības īstermiņa saistības pārsniedza tās apgrozāmos līdzekļus par 61 929 tūkst. EUR. Īstermiņa saistībās ir iekļauti nākamo periodu ieņēmumi 20 388 tūkst. EUR, kas saistīti ar ES projektu un valsts budžeta līdzekļu ieguldījumiem dzelzceļa publiskajā infrastruktūrā, un pakāpeniski tiek norakstīti ieņēmumos, tāpēc ir zema riska iespēja, ka šo saistību segšanai būs nepieciešami finanšu līdzekļi. Kopējās likviditātes rādītājs, īstermiņa saistībās neiekļaujot nākamo periodu ieņēmumus, ir 0,5. Likviditātes rādītāju pazemina arī uzkrājumu un uzkrāto saistību atvaļinājumiem iekļaušana īstermiņa saistībās. Sabiedrības operatīvās darbības naudas plūsmas ir pozitīvas. Turklāt Sabiedrībai ir pieejama kredītlīnija AS Luminor Bank īstermiņa saistību segšanai. Ievērojot iepriekš minētos apstākļus, uzskatām, ka darbības turpināšanas pieņēmums ir piemērojams šī finanšu pārskata sagatavošanā.



Latvijas dzelzceļa pašu kapitāla apjoms 2017. gada 31.decembrī ir 315 244 tūkst. EUR. Salīdzinot ar iepriekšējā gada beigām, tas ir palielinājies par 23 184 tūkst. EUR. Sabiedrības pašu kapitāla attiecība pret kopējiem aktīviem ir 34,8 %.

Kopējais Sabiedrības izpildīto kapitālieguldījumu apjoms 2017.gadā sasniedza 26 273 tūkst. EUR. No tiem nozīmīgākie projekti:

- Sliežu ceļu atjaunošanā izpildīti darbi 19 303 tūkst. EUR apmērā. "A" tipa kapitālais remonts veikts 22,5 km apjomā un "B" tipa kapitālais remonts ir veikts 24,97 km apjomā;
- Informācijas tehnoloģiju modernizācijā pārskata periodā izpildīti darbi 1 317 tūkst. EUR. Projektā Kravu pārvadājumu infrastruktūras aprīes elektronizācijas optimizācija veikta bīstamo kravu uzskaites funkcionalitātes uzlabošana. Vienotās Latvijas dzelzceļa Datu noliktavas pilnveidošanai veikti sekojoši izstrādes darbi: Dzelzceļa kravu pārvadājumu rādītāju informācijas sistēmā izveidoti gan dispečeru, gan vadības pārskati, Dokumentu pārvaldes sistēmā veikta programmatūras versijas atjaunināšana un ir ieviests Telegrammu risinājums, kā arī jaunajā sistēmas versijā ir izstrādāti inovatīvi uzlabojumi sistēmas funkcionalitātes uzlabošanai;
- Nekustamā īpašuma apsaimniekošanā tika veikta apkures sistēmu modernizācija Latvijas dzelzceļa ēkās. Saskaņā ar gada plānu veikti tehnoloģisko un stacijas ēku kapitālie remontu, apkures veida un ārējo inženiertīklu nomaiņa, pieslēgšana centrālaj kanalizācijai u.c. būvdarbi. Pārskata periodā izpildīti darbi 1 344 tūkst. EUR apmērā.

3. MĒRĶI UN TURPMĀKĀ ATTĪSTĪBA

Saistībā ar izmaiņām dzelzceļa nozares regulējumā Eiropas Savienībā (ES) un tieši Direktīvu par vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (2012/34/ES) 2016. gada 25. februārī tika veikti grozījumi Dzelzceļa likumā un uz to pamata izdoti MK noteikumi. Tie paredz izmaiņas saistībā ar pakalpojumu sniegšanu un pakalpojumu cenas aprēķināšanas metodoloģiju. Ir pieņemta Direktīvas īstenošanas regula (ES) 2015/909 par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienus satiksmes pakalpojumus, kas mainīs cenas aprēķināšanas metodoloģiju dzelzceļa jaudas pārdošanas pakalpojumam. Jaunā metodoloģija jāpiemēro ar 2019.gada 1.janvāri. Atbilstoši Dzelzceļa likumam Satiksmes ministrija ir sagatavojusi indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijas (plāna) projektu. Plāna projektu nepieciešams apstiprināt Ministru kabinetā. Pamatojoties uz indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijas (plāna) projektu, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izstrādās Saimnieciskās darbības plānu, kurā iekļaus ieguldījumu un finanšu programmu, un nodrošinās līgumiskās vienošanās noteikumu un komercdarbības plāna konsekvenci. Atbilstoši Dzelzceļa likuma grozījumiem ir jānoslēdz daudzgadu līgums starp infrastruktūras pārvaldītāju un Satiksmes ministriju. Līguma noslēgšana ir ļoti

svarīga finanšu līdzsvara nodrošināšanai, jo tajā tiks noteikti infrastruktūras apjoma un kvalitātes rādītāji, kā arī līgumā jābūt paredzētiem atbilstošiem finanšu līdzekļiem.

Infrastruktūras pakalpojumu efektivitāte būs viens no izšķirošajiem faktoriem konkurences cīņā par kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu. Latvijas dzelzceļam prioritāri būs projekti, kas tieši paaugstinās pakalpojumu efektivitāti un drošību, kas veicinās kravu pieaugumu, kā arī paaugstinās Latvijas transporta nozares konkurētspēju kopumā.

Ģeopolitisko notikumu ietekmē, sākot ar 2017. gada aprīli, ir vērojams Latvijas dzelzceļa kravu pārvadājumu kritums (2016.gadā bija pārvadāti 47 819 tūkst.t kravu, bet 2017.gadā – 43 785 tūkst.t kravu, kas ir par 8,4% mazāk), bet apzinoties turpmākās tirgus attīstības tendences, Latvijas dzelzceļš saglabā nemainīgu stratēģisko virzību – attīsta modernu, efektīvu un videi draudzīgu infrastruktūras un loģistikas uzņēmumu grupu – nodrošinot dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu un loģistikas pakalpojumus visas Latvijas sabiedrības un tautsaimniecības interesēs.



Lai paaugstinātu pārvadājumu apjomus un efektivitāti, veicinātu videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošanu un paaugstinātu Latvijas dzelzceļa tranzīta koridora starptautisko konkurētspēju, Sabiedrība paredz veikt pakāpenisku dzelzceļa galvenā tīkla (maģistrālo ceļu) elektrifikāciju ar 25kV maiņstrāvu.

Nemot vērā, ka ES fondu un Kohēzijas politikas fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda darbībasprogrammas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” ietvaros paredzēts īstenot lielo projektu (pasākumam pieejamais Kohēzijas fonda (KF) finansējums ir 346 639 tūkst. EUR), kura īstenošana jānodrošina līdz 2023.gadam. Līdz 2023.gada beigām plānots elektrificēt posmu Daugavpils – Rēzekne – Krustpils – Rīga. Dzelzceļa tīkla elektrifikācijas posmi, kas var kvalificēties 6.2.1.1.pasākuma mērķim, ietver to dzelzceļa tīkla posmu elektrifikāciju, kuri tiek visintensīvāk izmantoti kravu pārvadājumiem un kurus elektrificējot tiks būtiski samazināts Latvijā radīto CO₂ emisiju apjoms dzelzceļa pārvadājumos.

ES fondu un Kohēzijas politikas fondu 2014.-2020. gada plānošanas perioda darbības programmas

“Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” ietvaros plānots īstenot vairākus būtiskus projektus (pieejamais Kohēzijas fonda finansējuma apjoms ir 107 288 tūkst. EUR).

Nozīmīgāko dzelzceļa mezglu pārbūve un atjaunošana nodrošinās dzelzceļa iecirkņu pārstrādes spēju pieaugumu, veicinot savlaicīgu un vienmērīgu kravu plūsmu, vienlaikus uzlabojot dzelzceļa infrastruktūras problemātiskos posmus un stabilizējot to darbību, uzlabojot drošību. Šobrīd projekta realizācijas stadijā ir sekojoši projekti: “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava-Mangaļi-Ziemeļblāzma modernizācija”, kopējās izmaksas 25 milj. EUR, t.sk. KF līdzfinansējums (85%), “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība”, kopējās izmaksas 36,6 milj. EUR, t.sk. KF līdzfinansējums (85%), un “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība”, kopējās izmaksas 43,5 milj. EUR, t.sk. KF līdzfinansējums (85%).

Bez iepriekš minētajiem projektiem plānots sagatavot šādus projektus:

- “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana”, kas paredz apvienot vairākas šobrīd atsevišķi funkcionējošas vadības sistēmas.
- “Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija”, kura ietvaros paredzēts paaugstināt dzelzceļa pasažieru komforta līmeni, dzelzceļa transporta pieejamību un drošību, kā arī nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu pieejamību personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

Sabiedrība turpinās paaugstināt dzelzceļa personāla darba ražīgumu un atbildību par veicamajiem pienākumiem, organizēs nepieciešamās mācības, kā arī nodrošinās vides aizsardzības politikas īstenošanu un satiksmes drošību.

Nozīmīgs risks, kas var ietekmēt Latvijas dzelzceļa un kopumā visa Koncerna darbības rezultātus, ir mainīgā politiskā un ekonomiskā vide Austrumu reģiona tirgū, kā arī Krievijas ostu attīstība, kā

rezultātā kravas var tikt novirzītas no Latvijas ostām.

Lai samazinātu risku, kas saistīts ar atkarību no tranzītkravu pārvadājumiem Austrumu-Rietumu virzienā, Latvijas dzelzceļš paredz stiprināt sadarbību ar kaimiņvalstu partneriem, kā arī attīstīt alternatīvus darbības virzienus, tajā skaitā kombinētos pārvadājumus un Ziemeļu-Dienvidu virzienu. Latvijas dzelzceļš turpinās piedalīties transporta jomas iniciatīvās, par prioritāti izvirzot ilgtspējīga dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas modeļa izveidi.



Galvenie riski, ar kuriem Koncerns varētu saskarties nākamajā darbības periodā, ir pārvadāto

kravu apjoma samazināšanās risks, naftas, metāla un elektroenerģijas cenu svārstību risks.

4. PĒTNIECĪBAS DARBI UN ATTĪSTĪBAS PASĀKUMI

Latvijas dzelzceļš turpinās veidot un uzturēt Latvijas dzelzceļa tēlu un nozīmi, ieņemot aktīvu pozīciju aktuālos transporta sistēmas un tautsaimniecības attīstības jautājumos.

Latvijas dzelzceļa valde, lai saglabātu un ilgtermiņā veicinātu Sabiedrības konkurētspējas stiprināšanu tik nozīmīgā tranzīta koridorā kā Austrumi – Rietumi, izmanto un ievieš Sabiedrības darbā zinātnes un inženiertehniskos sasniegumus, tajā skaitā arī jaunas ražošanas tehnoloģijas, elektroniskās ierīces un programmas, informācijas un sakaru sistēmas, kā arī optimizē Sabiedrības organizatorisko struktūru.

Papildus, lai būtiski samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisiju (SEG) avotus Latvijā un veicinātu pāreju uz alternatīvajiem enerģijas avotiem, kā arī radītu priekšnoteikumus jaunu pakalpojumu un tirgus attīstībai, Koncerns sadarbībā ar partneriem no Čehijas un Kanādas ir uzsācis darbu pie ūdeņraža manevru lokomotīves modeļa izstrādes. 2017.gada 7.februārī Eiropas Komisijas Inovāciju un komunikāciju tīklu izpildaģentūrā (turpmāk – INEA) tika iesniegts projekta “Applying hydrogen in multi-modal Advanced Zero Emission transport (AMAZE)” pieteikums Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta saņemšanai. Taču tā kā projektu konkursā bija ļoti sāva konkurence (no 349 pieteiktajiem projektiem tika apstiprināti 152 projekti), lai gan projekts saņēma ļoti labu ekspertu novērtējumu, diemžēl līdzekļu trūkuma dēļ tas netika atbalstīts. Taču neatkarīgi no tā Koncerns turpina aktīvu izpētes darbu saistībā ar projekta

ieceres attīstību un meklē alternatīvus publiskā finansējuma avotus projekta ieceres īstenošanai.

2017.gada 28.februārī veiksmīgi noslēdzās Latvijas dzelzceļa energopārvaldības sistēmas sertifikācijas audita otrais posms, un Latvijas dzelzceļš ir saņēmis sertifikātu par atbilstību standarta LVS EN ISO 50 001:2012 prasībām un ir izpildījis Energoefektivitātes likumā noteiktos pienākumus lielajiem uzņēmumiem.

Sadarbojoties ar Rīgas Tehnisko universitāti ir uzsākts izpētes projekts, kura ietvaros tiks izstrādātas rekomendācijas par dzelzsbetona gulšņu plaisu, atslāņošanās un citu defektu remontu un izmantojamo materiālu izvēli. Projekta ietvaros tiks veikta dzelzsbetona gulšņu defektu analīze un dzelzsbetona prototipa izgatavošana un testēšana.

Latvijas dzelzceļa vides pārvaldības speciālisti ir aktīvi iesaistīti Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas un Rīgas domes darba grupās, kurās tiek meklēti risinājumi, kā mazināt transporta radīto troksni un uzlabot akustisko trokšņu situāciju pilsētvidē un ārpus pilsētām.

Turpinās darbs pie grunts un gruntsūdens monitoringa tīkla uzturēšanas un rezultātu monitorēšanas Jelgavā, Daugavpilī, Rēzeknē, Krustpilī un Rīgā, kas ļauj priekšlaicīgi apzināt grunts un gruntsūdens piesārņojuma līmeni un nepieciešamības gadījumā veikt sanāciju.

5. FILIĀLES UN PĀRSTĀVniecības ĀRVALSTĪS

2012.gadā tika izveidota Sabiedrības pārstāvniecība Krievijas galvaspilsētā Maskavā. Pārstāvniecība veic pārdošanas veicināšanas un mārketinga aktivitātes pārvadājumu jomā.

2017.gada 24.janvārī tika atvērta Latvijas dzelzceļa pārstāvniecība Baltkrievijas galvaspilsētā Minskā.

Sabiedrībai nav ārvalstu filiāļu.



6. NOTIKUMI PĒC 2017.GADA PĀRSKATA SASTĀDĪŠANAS DATUMA

Izpildot Valsts dzelzceļa administrācijas 18.08.2017. lēmumu Nr. 1.5.-6/1 par manevru darbu veikšanas nodrošināšanu Ventspils dzelzceļa mezglā, kā arī Valsts Dzelzceļa administrācijas direktora ieteikumu līdz 2017.gada 29.decembrim nodalīt no SIA "LDZ CARGO" atbildības manevru dispečeru funkcijas veikšanu dzelzceļa mezglos, sākot ar 2018. gada 1.janvāri pieostu stacijās: Ventspils, Liepāja, Mangaļi un Rīga-Krasta manevru organizēšana tiek nodrošināta ar Latvijas dzelzceļa resursiem.

2017.gada 17.oktobrī ar Prezidentu padomes lēmumu Nr.PP-29/322 "Par VAS "Latvijas dzelzceļš" organizatoriskās struktūras izmaiņām" tika nolemts uzsākt manevru darbu organizācijas funkciju veikšanu. Latvijas dzelzceļa jauno funkciju uzsākšanai tika izvērtētas staciju tehnoloģisko procesu izmaiņas, tehnoloģisko procesu atbildības sadales iespējamā ietekme uz pārvietošanās drošību stacijā, ja būs vairāki dalībnieki.

Paplašinot apkalpes vietu funkcijas ar manevru funkcijas veikšanu dzelzceļa mezglos, Latvijas dzelzceļam bija nepieciešami 108 papildu darbinieki (manevru dispečeri, vilcienu sastādītāji

un citi darbinieki) un manevru resursi vagonu sagatavošanai, padošanai, novākšanai, iekraušanai vai izkraušanai, un vilcienu formēšanai no izkrautiem vai iekrautiem vagoniem.

Tātad, nodrošinot manevru funkcijas veikšanu dzelzceļa mezglos, Latvijas dzelzceļā tika paplašināti resursi jauno funkciju veikšanai, tika definēts pakalpojumu saņēmēju loks, pakalpojumi tiek piedāvāti tādiem pakalpojumu saņēmējiem, kuriem vagonu apstrāde ir nepieciešama, kā arī uz vienlīdzīgiem principiem nodrošināta piekļuve apkopes vietām gan pārvadātājiem, gan tehnoloģisko funkciju veicējiem, gan kravu saņēmējiem vai nosūtītājiem.

Turpinot strādāt pie ekonomiskās efektivitātes paaugstināšanas tika pieņemts lēmums, ka no 2018. gada 1.janvāra Latvijas dzelzceļa struktūrvienība Ceļu distance pašu resursiem izpildīs sliežu ceļu kapitālās celtniecības darbus, kurus līdz šim veica SIA "LDZ infrastruktūra", kā rezultātā samazināsies darbu veikšanas izmaksas "Latvijas dzelzceļš" koncernā.

7. PRIEKŠLIKUMI PAR SABIEDRĪBAS PEĻŅAS IZLIETOŠANU

Pamatojoties uz Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 94.panta pirmās daļas 2.punktu, 56.panta pirmo daļu, 28.panta pirmo un otro daļu un Ministru kabineta 22.12.2015. noteikumu Nr.806 "Kārtība, kādā valsts kapitālsabiedrības un publiski privātās kapitālsabiedrības, kurās valsts ir dalībnieks (akcionārs), prognozē un nosaka dividendēs izmaksājamo peļņas daļu un veic maksājumus valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu" 5.punktu, lai nodrošinātu valsts akciju sabiedrības

"Latvijas dzelzceļš" konkurētspējas saglabāšanos, ilgtspējīgu attīstību un investīciju projektu realizēšanu, Sabiedrības vadība ierosina noteikt atšķirīgu dividendēs izmaksājamās peļņas daļas likmi 0% apmērā, iekļaujot to Sabiedrības Vidēja termiņa darbības stratēģijā atbilstoši Ministru kabineta rīkojumam par atļauju noteikt VAS "Latvijas dzelzceļš" Vidēja termiņa stratēģijā atšķirīgu prognozējamā dividendēs izmaksājamo peļņas daļu.

Rīga, 2018. gada 3. aprīlī

Valdes priekšsēdētājs

Valdes loceklis

Valdes loceklis

Valdes loceklis

E. Bērziņš

A. Strakšas

Ē. Šmuksts

A.Stūrmanis



PAZIŅOJUMS PAR VALDES ATBILDĪBU

Sabiedrības Valde (turpmāk tekstā – Vadība) ir atbildīga par Sabiedrības finanšu pārskata sagatavošanu.

VAS “Latvijas dzelzceļš” finanšu pārskats no 113. līdz 161. lappusei ir sagatavots, pamatojoties uz grāmatvedības ierakstiem un attaisnojuma dokumentiem, un sniedz patiesu priekšstatu par Sabiedrības finansiālo stāvokli 2017.gada 31.decembrī, tās 2017.gada darbības rezultātiem un naudas plūsmām.

Iepriekš minētais finanšu pārskats ir sagatavots saskaņā ar ES apstiprinātajiem Starptautiskajiem

finanšu pārskatu standartiem (SFPS), balstoties uz uzņēmējdarbības turpināšanas principu. Sabiedrības finanšu pārskata sagatavošanas gaitā Vadības pieņemtie lēmumi un izdarītie novērtējumi ir bijuši piesardzīgi un pamatoti.

Sabiedrības Vadība ir atbildīga par atbilstošas uzskaites sistēmas nodrošināšanu, Sabiedrības aktīvu saglabāšanu, kā arī par krāpšanas un citu Sabiedrībā izdarītu pārkāpumu atklāšanu un novēršanu. Vadība ir atbildīga par Latvijas Republikas likumdošanas prasību izpildi.

Rīga, 2018. gada 3. aprīlī

Valdes priekšsēdētājs

Valdes loceklis

Valdes loceklis

Valdes loceklis

E. Bērziņš

A. Strakšas

Ē. Šmuksts

A.Stūrmanis



NEATKARĪGA REVIDENTA ZIŅOJUMS



NEATKARĪGA REVIDENTA ZIŅOJUMS

VAS "Latvijas Dzelzceļš" akcionāram

Mūsu atzinums

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

Ko mēs esam revidējuši

Finanšu pārskats ietver:

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

Atzinuma pamatojums

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

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

Neatkarība

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

Ziņošana par citu informāciju, tai skaitā Vadības ziņojumu

Vadība ir atbildīga par citu informāciju. Cita informācija ietver

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

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

PricewaterhouseCoopers SLA, Kr. Valdemāra iela 21-21, Rīga, LV-1010, Latvija, LV40003142793
T: +371 6709 4400, F: +371 6783 0055, www.pwc.lv

NEATKARĪGA REVIDENTA ZIŅOJUMS



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Revidenta atbildība par finanšu pārskata revīziju

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

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

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

NEATKARĪGA REVIDENTA ZIŅOJUMS



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

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

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

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

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

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

PricewaterhouseCoopers SIA
Zvērinātu revidentu komercsabiedrība
Licence Nr. 5

Ilandra Lejiņa
Valdes locekle

Terēze Labzova-Ceicāne
Atbildīgā zvērinātā revidente
Sertifikāts Nr. 184

Rīga, Latvija
2018. gada 3. aprīlī

FINANŠU PĀRSKATS

APVIENOTO IENĀKUMU PĀRSKATS

par 2017. gadu

(EUR)

	PIELIKUMS	2017	2016
Ieņēmumi	4	180 161 702	192 572 239
Pārdotās produkcijas ražošanas pašizmaksa	5	(191 174 607)	(198 593 999)
Bruto zaudējumi		(11 012 905)	(6 021 760)
Administrācijas izmaksas	6	(15 136 835)	(14 746 007)
Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi	7	30 051 607	27 785 002
Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	8	(4 058 146)	(3 122 662)
Ieņēmumi no līdzdalības:			
meitas sabiedrību kapitālā	9	2 207 058	4 057 000
citu sabiedrību kapitālā	10	310 550	249 590
Finanšu ieņēmumi	11	578 638	277 196
Finanšu izmaksas	11	(2 171 373)	(2 187 457)
Peļņa pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa		768 594	6 290 902
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	12	22 415 773	(5 409 904)
Pārskata gada peļņa		23 184 367	880 998
Pārskata gada peļņa un apvienotie ienākumi, kas attiecināmi uz akcionāriem		23 184 367	880 998

Pielikumi no 20. līdz 62.lapai ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.
Rīgā, 2018. gada 3. aprīlī

Valdes priekšsēdētājs E. Bērziņš

Valdes loceklis A. Strakšas

Valdes loceklis Ē. Šmuksts

Valdes loceklis

E. Bērziņš

A. Strakšas

Ē. Šmuksts

A.Stūrmanis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja

S. Gasjūna



PĀRSKATS PAR FINANŠU STĀVOKLI

2017. gada 31. decembrī

(EUR)

Aktīvi	PIELIKUMS	31.12.2017.	31.12.2016.
ILGTERMIŅA IEGULDĪJUMI			
Pamatlīdzekļi	13	689 561 879	714 782 578
Nemateriālie ieguldījumi	14	1 282 412	1 488 572
Avansa maksājumi par pamatlīdzekļiem		745 231	749 520
Līdzdalība meitas sabiedrību kapitālā	15	126 339 736	126 339 736
Aizdevumi radniecīgajām sabiedrībām	16	44 510 858	29 158 575
Pārējie vērtspapīri un ieguldījumi	17	494 227	494 227
ILGTERMIŅA IEGULDĪJUMI KOPĀ		862 934 343	873 013 208
APGROZĀMIE LĪDZEKĻI			
Krājumi	18	6 699 158	9 763 744
Pircēju, pasūtītāju parādi un citi debitori	19	6 282 560	9 836 683
Radniecīgo sabiedrību parādi	37	9 545 760	14 081 642
Nauda un naudas ekvivalenti	20	19 701 435	7 103 593
APGROZĀMIE LĪDZEKĻI KOPĀ		42 228 913	40 785 662
AKTĪVI KOPĀ		905 163 256	913 798 870

(turpinājums nākošajā lapā)



PĀRSKATS PAR FINANŠU STĀVOKLI

2017. gada 31. decembrī (turpinājums)

(EUR)

Pasīvi	PIELIKUMS	31.12.2017.	31.12.2016.
PAŠU KAPITĀLS UN SAISTĪBAS			
PAŠU KAPITĀLS			
Akciju vai daļu kapitāls (pamatkapitāls)	21	256 720 375	256 720 375
Rezerves	22	11 725 503	10 844 505
Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa		23 613 416	23 613 416
Pārskata gada peļņa vai zaudējumi		23 184 367	880 998
PAŠU KAPITĀLS KOPĀ		315 243 661	292 059 294
SAISTĪBAS			
ILGTERMIŅA SAISTĪBAS			
Atliktā nodokļa saistības	12	-	22 415 773
Uzkrājumi	23	177 426	178 176
Aizņēmumi no kredītiestādēm	24	175 139 053	173 752 632
Citi aizņēmumi	25	2 320 571	2 437 574
Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem		486 263	486 263
Nākamo periodu ieņēmumi	26	307 638 803	329 670 887
ILGTERMIŅA SAISTĪBAS KOPĀ		485 762 116	528 941 305
ĪSTERMIŅA SAISTĪBAS			
Aizņēmumi no kredītiestādēm	24	33 109 177	31 187 797
Citi aizņēmumi	25	117 004	117 004
Uzkrājumi	23	6 921 703	13 844 292
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori		29 833 978	16 744 921
Parādi radniecīgām sabiedrībām	37	4 393 161	2 967 099
Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	27	9 394 029	8 728 973
Nākamo periodu ieņēmumi	26	20 388 427	19 208 185
ĪSTERMIŅA SAISTĪBAS KOPĀ		104 157 479	92 798 271
SAISTĪBAS KOPĀ		589 919 595	621 739 576
PAŠU KAPITĀLS UN SAISTĪBAS KOPĀ		905 163 256	913 798 870

Pielikumi no 119. līdz 161. lapai ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.

Rīgā, 2018. gada 3. aprīlī

Valdes priekšsēdētājs

E. Bērziņš

Valdes loceklis

A. Strakšas

Valdes loceklis

Ē. Šmuksts

Valdes loceklis

A. Stūrmanis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja

S. Gasjūna



PAŠU KAPITĀLA IZMAIŅU PĀRSKATS

(EUR)

	Pamatkapitāls	Rezerves	Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa	Pārskata gada nesadalītā peļņa/ zaudējumi	Pašu kapitāls kopā
par 2016. gadu					
Uz 01.01.2016.	256 720 375	8 777 315	27 006 699	(1 326 093)	291 178 296
2015. gada zaudējumi pārvietoti uz iepriekšējo gadu nesadalīto peļņu	-	-	(1 326 093)	1 326 093	-
Iepriekšējo gadu peļņa ieskaitīta rezervēs		2 067 190	(2 067 190)	-	-
Pārskata gada peļņa	-	-	-	880 998	880 998
Uz 31.12.2016.	256 720 375	10 844 505	23 613 416	880 998	292 059 294
par 2017. gadu					
Uz 31.12.2016.	256 720 375	10 844 505	23 613 416	880 998	292 059 294
2016. gada peļņa pārvietota uz iepriekšējo gadu nesadalīto peļņu	-	-	880 998	(880 998)	-
Peļņa ieskaitīta rezervēs	-	880 998	(880 998)	-	-
Pārskata gada peļņa	-	-	-	23 184 367	23 184 367
Uz 31.12.2017.	256 720 375	11 725 503	23 613 416	23 184 367	315 243 661

Pielikumi no 119. līdz 161. lapai ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.

Rīgā, 2018. gada 3. aprīlī

Valdes priekšsēdētājs

E. Bērziņš

Valdes loceklis

A. Strakšas

Valdes loceklis

Ē. Šmuksts

Valdes loceklis

A. Stūrmanis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja

S. Gasjūna



NAUDAS PLŪSMU PĀRSKATS

par 2017. gadu (pēc netiešās metodes)

(EUR)

PIELIKUMS		2017	2016
Pamatdarbības naudas plūsma			
Peļņa pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa		768 594	6 290 902
Korekcijas:			
Pamatlīdzekļu nolietojums un citas vērtības samazinājuma korekcijas		29 575 257	32 793 986
Nemateriālo ieguldījumu amortizācija un citas vērtības samazinājuma korekcijas	14	562 451	588 371
Uzkrājumu veidošana	23	(6 923 339)	(7 826 436)
Peļņa vai zaudējumi no ārvalstu valūtas kursu svārstībām	7, 8	(321 866)	80 695
Ieņēmumi no līdzdalības radniecīgo sabiedrību un citu sabiedrību pamatkapitālā	9, 10	(2 517 608)	(4 306 590)
Pārējie procentu ieņēmumi un tamlīdzīgi ieņēmumi	11	(578 638)	(277 196)
Procentu maksājumi un tamlīdzīgas izmaksas	11	2 171 373	2 187 457
Peļņa pirms apgrozāmo līdzekļu un īstermiņa kreditoru atlikumu izmaiņu ietekmes korekcijām		22 736 224	29 531 189
Nākamo periodu izdevumu un debitoru parādu atlikumu samazinājums/ (pieaugums)		4 681 460	(4 156 630)
Krājumu atlikumu samazinājums		2 508 271	244 832
Piegādātājiem, darbuuzņēmējiem un pārējiem kreditoriem maksājamo parādu atlikumu pieaugums/ (samazinājums)		13 052 363	(5 628 190)
Bruto pamatdarbības naudas plūsma		42 978 318	19 991 201
Izdevumi procentu maksājumiem		(2 176 118)	(2 244 867)
Pamatdarbības neto naudas plūsma		40 802 200	17 746 334
Ieguldīšanas darbības naudas plūsma			
Ieguldījumi radniecīgo sabiedrību pamatkapitālā, meitas sabiedrību vai citu sabiedrību akciju vai daļu iegāde		-	(638 000)
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu iegāde		(23 490 712)	(30 240 453)
Ieņēmumi no pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu pārdošanas		72 210	42 882
Saņemtās subsidijas, dotācijas, dāvinājumi vai ziedojumi		-	32 794 112
Izsniegtie aizdevumi		(18 100 000)	(34 832 656)
Ieņēmumi no aizdevumu atmaksas		5 124 286	-
Saņemtie procenti		546 833	240 123
Saņemtās dividendes		3 582 896	3 397 602
Ieguldīšanas darbības neto naudas plūsma		(32 264 487)	(29 236 390)

(turpinājums nākošajā lapā)

NAUDAS PLŪSMU PĀRSKATS

par 2017. gadu (turpinājums)

(EUR)

	PIELIKUMS	2017	2016
Finansēšanas darbības naudas plūsma			
Saņemtie aizņēmumi		34 657 780	43 377 183
Saņemtās subsīdijas, dotācijas, dāvinājumi vai ziedojumi		590 003	-
Izdevumi aizņēmumu atmaksāšanai		(31 187 796)	(24 833 690)
<i>Finansēšanas darbības neto naudas plūsma</i>		4 059 987	18 543 493
Valūtas kursu svārstību rezultāts		142	1 499
Naudas un tās ekvivalentu pieaugums pārskata gadā		12 597 842	7 054 936
Naudas un tās ekvivalentu atlikums pārskata gada sākumā		7 103 593	48 657
Naudas un tās ekvivalentu atlikums pārskata gada beigās	20	19 701 435	7 103 593

Pielikumi no 119. līdz 161. lapai ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.

Rīgā, 2018. gada 3. aprīlī

Valdes priekšsēdētājs

Valdes loceklis

Valdes loceklis

Valdes loceklis

E. Bērziņš

A. Strakšas

Ē. Šmuksts

A. Stūrmanis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja

S. Gasjūna



FINANŠU PĀRSKATA PIELIKUMS

1. VISPĀRĪGĀ INFORMĀCIJA PAR SABIEDRĪBU

Sabiedrības nosaukums	LATVIJAS DZELZCEĻŠ
Sabiedrības juridiskais statuss	Valsts akciju sabiedrība
Adrese	Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV-1050
Vienotais reģistrācijas numurs	40003032065
Reģistrācijas datums Uzņēmumu reģistrā	01.10.1991.
Reģistrācijas datums Komercreģistrā	10.09.2004.
Reģistrācijas vieta	Rīga
Komersanta reģistrācijas apliecības izdošanas datums	10.09.2004.
Pamatdarbības veids (NACE 2. red.)	42.12 Dzelzceļu un metro būvniecība 52.21 Sauszemes transporta palīgdarbības
Akcionārs	Latvijas Republika (100%)
Kapitāla daļu turētājs	Latvijas Republikas Satiksmes ministrija Gogoļa ielā 3, Rīga, LV-1743
Pārraudzības institūcija	Sabiedrības padome
Padome	Jānis LANGE, padomes priekšsēdētājs no 02.02.2018. Ansis ZELTIŅŠ, padomes priekšsēdētājs no 22.07.2016. līdz 27.08.2017. Aigars LAIZĀNS, padomes loceklis no 22.07.2016. līdz 28.08.2017., padomes priekšsēdētājs no 29.08.2017. līdz 01.02.2018., padomes loceklis no 02.02.2018. Rodžers Jānis GRIGULIS, padomes loceklis no 22.07.2016. līdz 05.11.2017. Andris MALDUPS, padomes loceklis no 06.11.2017. līdz 01.02.2018., padomes loceklis no 02.02.2018.



Valde

Edvīns BĒRZIŅŠ – valdes priekšsēdētājs no 25.02.2016.

Aivars STRAKŠAS – valdes loceklis (uz jaunu pilnvaru termiņu iecelts no 28.08.2017.),

Ēriks ŠMUKSTS – valdes loceklis (uz jaunu pilnvaru termiņu iecelts no 02.12.2017.)

Ainis STŪRMANIS – valdes loceklis no 18.07.2016.

**Revidenta nosaukums,
adrese un atbildīgais
zvērinātais revidents**

SIA “PricewaterhouseCoopers”
vienotais reģ. Nr. 40003142793
LZRA komercsabiedrības licence Nr.5
Kr.Valdemāra ielā 21-21
Rīgā, LV-1010
Latvija
Atbildīgā zvērinātā revidente
Terēze Labzova-Ceicāne
Sertifikāts Nr.184

Pārskata gads

2017. gada 1. janvāris – 2017. gada 31. decembris



2. GRĀMATVEDĪBAS UZSKAITES UN NOVĒRTĒŠANAS PRINCIPI

Finanšu pārskats atspoguļo Latvijas dzelzceļa kā atsevišķa uzņēmuma finanšu stāvokli. Koncerna (valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” un tās meitas sabiedrību) finanšu stāvoklis ir atspoguļots konsolidētajā finanšu gada pārskatā.

Finanšu pārskats aptver laika periodu no 2017. gada 1. janvāra līdz 31. decembrim. Šo finanšu pārskatu publicēšanai ir apstiprinājusi Sabiedrības valde 2018. gada 3. aprīlī. Finanšu pārskatu apstiprina akcionāru sapulce, kuru sasauca Latvijas dzelzceļa valde pēc revidenta atzinuma un padomes ziņojuma saņemšanas.

2.1. Grāmatvedības uzskaites un novērtēšanas principi

Šis finanšu pārskats ir sagatavots saskaņā ar ES apstiprinātajiem Starptautiskajiem finanšu pārskatu standartiem (SFPS). Ņemot vērā ES apstiprināšanas procedūru, šajā pielikumā ir atspoguļoti arī standarti un interpretācijas, kas nav apstiprināti piemērošanai ES, jo šiem standartiem un interpretācijām var būt ietekme uz Sabiedrības finanšu pārskatiem nākamajos periodos, ja tie tiek apstiprināti.

Finanšu pārskats ir sagatavots, balstoties uz sākotnējo izmaksu uzskaites metodi.

Finanšu pārskats ir sagatavots, balstoties uz uzņēmējdarbības turpināšanas principu.

2017.gadā Sabiedrības darbības rezultātā ir iegūta peļņa, kuras lielums pēc nodokļiem ir 23 184 tūkst. EUR. 2017.gada 31.decembrī Sabiedrības īstermiņa saistības pārsniedza tās apgrozāmos līdzekļus par 61 929 tūkst. EUR. Īstermiņa saistībās ir iekļauti nākamo periodu ieņēmumi 20 388 tūkst. EUR, kas saistīti ar ES projektu un valsts budžeta līdzekļu ieguldījumiem dzelzceļa publiskajā infrastruktūrā, tāpēc finanšu līdzekļi šo saistību segšanai pārskata gadā nav paredzami. Kopējās likviditātes rādītājs ir 0,4, bet īstermiņa saistībās

neiekļaujot nākamo periodu ieņēmumus, tas ir 0,5. Savukārt izslēdzot arī īstermiņa uzkrājumus, kuri nav saistīti ar naudas plūsmu, likviditātes rādītājs ir 0,6. Sabiedrības operatīvās darbības naudas plūsmas ir pozitīvas. Turklāt Sabiedrībai ir pieejama kredītlīnija AS Luminor Bank īstermiņa saistību segšanai. Ievērojot iepriekš minētos apstākļus, uzskatām, ka Sabiedrībai 2017.gadā, neskatoties uz pārvaldījumu apjoma samazinājumu, ir izdevies nodrošināt finanšu līdzsvaru.

Lai sagatavotu finanšu pārskatu saskaņā ar SFPS, Vadība pamatojas uz zināmām aplēsēm un pieņēmumiem, kas ietekmē atsevišķos pārskatos atspoguļotos posteņu atlikumus, kā arī iespējamo saistību apmēru. Nākotnes notikumi var ietekmēt pieņēmumus, pamatojoties uz kuriem veiktas attiecīgās aplēses. Jebkāda aplēšu izmaiņu ietekme tiek atspoguļota finanšu pārskatos to noteikšanas brīdī. Lai gan šīs aplēses ir sagatavotas, balstoties uz visaptverošu Vadības rīcībā esošo informāciju par pašreizējiem notikumiem un darbībām, faktiskie rezultāti var atšķirties no tām. Būtiski pieņēmumi un spriedumi aprakstīti 3.pielikumā.

Šādi jauni un grozīti SFPS un interpretācijas stājušies spēkā 2017.gadā un tiem nav ietekmes uz Sabiedrības darbību un šiem finanšu pārskatiem:

- Grozījumi 12.SGS “Ienākuma nodokļi” – atliktā nodokļa atzīšana nerealizētajiem zaudējumiem” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2017.gada 1.janvārī vai vēlāk);
- Grozījumi 7.SGS “Naudas plūsmu pārskats” – par atklājamās informācijas sniegšanas iniciatīvu (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2017.gada 1.janvārī vai vēlāk).



Vairāki jauni standarti un interpretācijas ir publicēti, un tie stājas spēkā finanšu periodos, kas sākas 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk, vai arī nav apstiprināti lietošanai ES, un attiecas uz Sabiedrības darbību. Sabiedrības darbību un šiem finanšu pārskatiem:

- 9.SFPS “Finanšu instrumenti” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018. gada 1.janvārī vai vēlāk). Galvenās jaunā standarta iezīmes ir sekojošas:
 - Finanšu aktīvi tiek klasificēti trīs vērtēšanas kategorijās: tie, kurus turpmāk novērtēs amortizētajā iegādes vērtībā; tie, kurus turpmāk novērtēs patiesajā vērtībā ar pārvērtēšanu pārējos ienākumos (PVPI); un tie, kurus turpmāk novērtēs patiesajā vērtībā ar pārvērtēšanu peļņas vai zaudējumu aprēķinā (PVPZA). Vairums no 39.SGS prasībām attiecībā uz finanšu saistību klasifikāciju un novērtēšanu palika nemainīgas arī 9. SFPS. Sabiedrības vadība ir veikusi 9.SFPS ieviešanas izvērtējumu, kā rezultātā secināts, ka Sabiedrības finanšu aktīvu un saistību klasifikācija un novērtēšana netiks mainīta.
 - 9.SFPS ievieš jaunu modeli vērtības samazinājuma atzīšanai – sagaidāmo kredīt zaudējumu (SKZ, expected credit loss) modelis. Modelim ir trīs pakāpju pieeja, kas balstās uz izmaiņām finanšu aktīva kredīt kvalitātē salīdzinot ar sākotnējo atzīšanu. Praksē jaunās prasības nozīmēs to, ka Sabiedrībai finanšu aktīva sākotnējās atzīšanas brīdī būs jāatzīst tūlītējie zaudējumi, kas būs vienādi ar 12 mēnešos SKZ, arī tad, ja finanšu aktīvi būs bez vērtības samazināšanās pazīmēm (pircēju un pasūtītāju parādiem būs jāatzīst to mūža SKZ). Notiekot būtiskam kredītriska pieaugumam, vērtības samazinājumu mēris izmantojot aktīva mūža SKZ, nevis 12 mēnešu SKZ. Modelis iekļauj operacionālus atvieglojumus līzingam un pircēju un pasūtītāju parādiem. Sabiedrības vadībai veicot SKZ aplēsi, secināts, ka uzkrājumi, kas būtu papildus nepieciešami 2018. gada 1. janvārī nav būtiski Sabiedrības finanšu pārskatu kontekstā.
 - Riska ierobežošanas uzskaites prasības tika papildinātas, lai saskaņotu uzskaiti ar riska pārvaldību. Tā kā Sabiedrība neizmanto riska ierobežošanas uzskaiti, šīs prasības nav piemērojamas.
- 15.SFPS “Ieņēmumi no līgumiem ar pircējiem” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018.gada 1.janvārī vai vēlāk). Jauns standarts ievieš ieņēmumu atzīšanu kopā ar preču vai pakalpojumu nodošanu pircējam, atbilstoši darījuma cenai. Ja atsevišķās preces un pakalpojumi tiek apvienoti piedāvājumu pakās, katras atsevišķās preces vai pakalpojuma pārdošana ir atzīstama kā atsevišķs darījums un jebkādas līguma atlaides parasti ir jāattiecina uz katru darījuma elementu. Darījumiem ar mainīgu atlīdzību ir jāatzīst minimālo summu, kas nav pakļauta būtiskam atcelšanas riskam. Izmaksas, kas saistītas ar klientu līgumu noslēgšanu, ir kapitalizējamas un amortizējamas līguma darbības laikā. Sabiedrības vadība ir veikusi 15.SFPS ieviešanas izvērtējumu, kura rezultātā secināts, ka standarta ieviešanai 2018.gadā nebūs būtiskas ietekmes uz Sabiedrības finanšu pārskatiem.



- 16.SFPS “Noma” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2019.gada 1.janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES). Jauns standarts nosaka nomas līgumu atzīšanas, novērtēšanas un informācijas atklāšanas principus. Visi nomas līgumi nodrošina līzinga ņēmējam tiesības izmantot aktīvu un, ja nomas maksājumi tiek veikti noteiktā laika periodā, iekļauj arī finansēšanas komponenti. Atbilstoši, 16.SFPS izslēdz iespēju klasificēt nomas līgumus kā operatīvo vai finanšu nomu, kā to noteica 17.SGS. Tā vietā, 16.SFPS ievieš vienotu nomnieka uzskaites modeli. Nomnieks savā uzskaitē atzīst: (a) aktīvus un saistības no visiem nomas līgumiem ar nomas termiņu vairāk kā 12 mēneši, izņemot zemas vērtības aktīvu nomas līgumus; un (b) nomāto aktīvu nolietojuma izmaksas atsevišķi no nomas saistību procentu izmaksām. Līzinga devēju uzskaitē saskaņā ar 16.SFPS ir lielā mērā līdzīga 17.SGS prasībām. Atbilstoši, līzinga devēji turpina klasificēt nomas līgumus kā operatīvās vai finanšu nomas, kā arī tiek saglabāta atšķirīga uzskaitē atkarībā no klasifikācijas. Patreiz Sabiedrības vadība veic jaunā standarta ieviešanas ietekmes izvērtējumu. Lai arī precīza ietekme nav noteikta, paredzams, ka 16.SFPS ietekmē palielināsies Sabiedrības aktīvi un saistības.
- Grozījumi 15.SFPS “Ieņēmumi no līgumiem ar pircējiem” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018.gada 1.janvārī vai vēlāk);
- Ikgadējie SFPS uzlabojumi 2016. Šie grozījumi ietver izmaiņas 3 standartos:
- 12.SFPS “Informācijas atklāšana par līdzdalību citos uzņēmumos” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2017.gada 1.janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES);
- 1. SFPS “SFPS pirmreizējā piemērošana” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018. gada 1.janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES);
- 28.SGS “Asociētie uzņēmumi un kopuzņēmumi” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018.gada 1.janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES).
- 22.SFPIK “Ārvalstu valūtu pārrēķināšana un avansa maksājumi” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018.gada 1.janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES);
- 23.SFPIK “Nenoteiktība ienākuma nodokļa uzskaitē” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2019.gada 1.janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES);
- Grozījumi 40.SGS “Ieguldījuma īpašumi” – ieguldījuma īpašumu pārklasificēšana (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018.gada 1.janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES);
- Grozījumi 9.SFPS “Finanšu instrumenti” – Priekšapmaksas instrumentu negatīvo kompensāciju (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2019.gada 1.janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES);
- Ikgadējie SFPS uzlabojumi 2017 (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2019.gada 1.janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES). Šie grozījumi ietver izmaiņas 4 standartos:
 - 3.SFPS - “Biznesa apvienošana”;
 - 11.SFPS - “Vienošanās par sadarbību”;
 - 12.SGS - “Ienākuma nodokļi”;
 - 23.SGS - “Aizņēmumu izmaksas”.

Sabiedrības vadība ir pieņēmusi lēmumu nepiemērot jaunus standartus un interpretācijas pirms to spēkā stāšanās datuma. Sabiedrības vadība uzskata, ka jaunu standartu, grozījumu un interpretāciju ieviešanai nav būtiskas ietekmes uz Sabiedrības finanšu pārskatiem ieviešanas gadā, izņemot augstāk minēto.



2.2. Ārvalstu valūtas pārvērtēšana

Uzskaites un pārskatu valūta

Finanšu pārskatu posteņi tiek uzskaitīti tās ekonomiskās vides valūtā, kurā Sabiedrība darbojas (uzskaites valūta). Finanšu pārskatu

posteņi ir uzrādīti Latvijas Republikas oficiālajā valūtā euro (EUR), kas ir Sabiedrības pārskatu valūta.

Darījumi un atlikumi ārvalstu valūtās

Visi darījumi ārvalstu valūtā tiek pārrēķināti euro pēc darījuma dienas sākumā spēkā esošā Eiropas Centrālās bankas publicētā euro atsaucē kursa. Monetārie aktīvi un saistības ārvalstu valūtā pārskata gada pēdējā dienā gada pārskatā tiek norādīti, tos pārrēķinot euro saskaņā ar grāmatvedībā izmantojamo ārvalstu

valūtas kursu pēc Eiropas Centrālās bankas publicētā valūtas kursa, kas ir spēkā pārskata gada pēdējās dienas beigās.

Valūtu kursa starpības, kas rodas no norēķiniem valūtās, tiek atzītas peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Ārvalstu valūtas kursi

ĀRVALSTU VALŪTA	EUR 31.12.2017.	EUR 31.12.2016.
USD	1,1993	1,05410
CHF	1,17020	1,07390
RUB	69,39200	64,30000

2.3. Nemateriālie ieguldījumi

Nemateriālie ieguldījumi galvenokārt sastāv no programmatūras licencēm. Sākotnēji tos atzīst iegādes izmaksās. Nemateriālajiem ieguldījumiem ir noteikts un ierobežots lietošanas laiks. Turpmāk nemateriālie ieguldījumi tiek uzrādīti iegādes vērtībā, atskaitot uzkrāto nolietojumu un zaudējumus no vērtības samazināšanās.

Turpmākās izmaksas tiek kapitalizētas, palielinot esošā nemateriālā ieguldījuma vērtību, vai atzītas kā atsevišķs nemateriāls ieguldījums tikai tad, ja no tām Sabiedrībai ir sagaidāmi

nākotnes ekonomiskie labumi un šīs izmaksas ir iespējams ticami noteikt. Pārējās izmaksas tiek norakstītas peļņas vai zaudējumu pārskatā to rašanās brīdī.

Nemateriālajiem ieguldījumiem nolietojumu aprēķina pēc lineārās metodes, lai norakstītu to iegādes vērtību lietderīgās izmantošanas perioda laikā un to iekļauj attiecīgā perioda peļņas vai zaudējumu pārskatā. Pamatā nemateriālie ieguldījumi tiek nolietoti 5 gadu laikā.

2.4. Pamatlīdzekļi

Pamatlīdzekļi tiek atzīti saskaņā ar iegādes izmaksu metodi, kā aprakstīts zemāk, atskaitot uzkrāto nolietojumu un jebkuru uzkrāto vērtību samazinājumu, ja tāds ir nepieciešams.

Iegādes izmaksās iekļauj uz pamatlīdzekļa iegādi tieši attiecināmās izmaksas. Pašu izveidoto pamatlīdzekļu vērtība sastāv no materiālu cenas un tiešajām darba

izmaksām, kā arī jebkurām citām izmaksām, kas tieši saistāmas ar pamatlīdzekļa nodrošināšanu darba stāvoklī tam paredzētajam mērķim, un pamatlīdzekļu nojaukšanas un aizvešanas izmaksām un vietās, kur pamatlīdzeklim jāatrodas, atjaunošanu. Tādu datorprogrammu iegādes izmaksas, kas ir cieši saistītas ar iekārtas funkcionalitāti un nevar tikt no tās atdalītas, tiek kapitalizētas kā šo iekārtu sastāvdaļa.



Sabiedrība kapitalizē pamatlīdzekļus, kuru vērtība pārsniedz 300 euro un lietderīgās kalpošanas laiks pārsniedz vienu gadu. Ieguldījumi nomātajos pamatlīdzekļos tiek kapitalizēti un atspoguļoti kā pamatlīdzekļi.

Ja atsevišķu pamatlīdzekļu sastāvdaļu lietderīgās kalpošanas laiki atšķiras, tie tiek uzskaitīti kā atsevišķas pamatlīdzekļu sastāvdaļas. Pamatlīdzekļu aplēstās atlikušās vērtības un lietderīgās kalpošanas laiki tiek pārskatīti un nepieciešamības gadījumā koriģēti katrā pārskata gada datumā.

Turpmākās izmaksas tiek iekļautas aktīva bilances vērtībā vai atzītas kā atsevišķs aktīvs tikai tad, kad pastāv liela varbūtība, ka ar šo

posteni saistītie nākotnes saimnieciskie labumi ieplūdīs Sabiedrībā un šī posteņa izmaksas var ticami noteikt. Pārējās pamatlīdzekļu kārtējā remonta un uzturēšanas izmaksas tiek iekļautas tā perioda peļņas vai zaudējumu pārskatā, kurā tās ir radušās.

Peļņa vai zaudējumi no pamatlīdzekļu izslēgšanas tiek aprēķināti kā starpība starp pamatlīdzekļa bilances vērtību un pārdošanas rezultātā gūtajiem ieņēmumiem un iekļauti attiecīgā perioda peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Gadījumos, kad kāda pamatlīdzekļa bilances vērtība ir augstāka par tā atgūstamo vērtību, attiecīgā pamatlīdzekļa vērtība tiek norakstīta līdz tā atgūstamajai vērtībai (skat. 3.pielikumu).

Nolietojums

Pamatlīdzekļu nolietojums tiek aprēķināts pēc lineārās metodes, nolietojums tiek iekļauts peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Ieguldījumi nomātajos pamatlīdzekļos tiek nolietoti īsākajā no nomas perioda vai līdzīga pamatlīdzekļa lietderīgās kalpošanas laika pēc likmēm, kas pielietotas kategorijai, kurā ietilpst

ieguldījumi nomātajos pamatlīdzekļos. Zemei nolietojums netiek aprēķināts.

Sabiedrības pamatlīdzekļiem pārskata perioda nolietojuma summa aprēķināta no katra pamatlīdzekļa atlikušās vērtības, piemērojot attiecīgajam pamatlīdzeklim noteikto kalpošanas laiku.

Pamatlīdzekļi	Kalpošanas laiks
Ēkas un būves	10-130 gadi
Ilggadīgie stādījumi	40 gadi
Dzelzceļa ritošais sastāvs – vagoni tehnoloģiskām vajadzībām	22-40 gadi
Dzelzceļa ritošais sastāvs – lokomotīves, dīzeļvilcieni un tehnoloģiskās iekārtas	5-40 gadi
Sliežu ceļu mašīnas	30 gadi
Skaitļošanas iekārtas, sakaru līdzekļi, kopētāji un to aprīkojums	3-10 gadi
Pārējie pamatlīdzekļi	5-28 gadi



Nepabeigtā celtniecība

Aktīvi, kuri iegādes brīdī nav gatavi paredzētajam pielietojumam vai ir uzstādīšanas procesā, ir klasificēti kā “Nepabeigtās celtniecības objektu izmaksas”. Nepabeigtās celtniecības objektu sākotnējā vērtība tiek palielināta perioda laikā par aizņēmumu izmaksām un citām tiešajām izmaksām, kas saistītas ar attiecīgo objektu līdz tā nodošanai ekspluatācijā. Attiecīgā pamatlīdzekļa sākotnējā vērtība netiek palielināta par aizņēmumu izmaksām periodos, kad netiek veikti aktīvi

nepabeigtās celtniecības objekta attīstības darbi.

Brīdī, kad nepabeigtās celtniecības objekti ir gatavi savam paredzētajam pielietojumam, tie tiek pārklassificēti atbilstošā pamatlīdzekļu kategorijā un tiek uzsākta nolietojuma aprēķināšana. Nepabeigtās celtniecības objekti tiek regulāri novērtēti ar mērķi noteikt, vai tiem nav vērtības samazināšanās pazīmes.

2.5. Mantisko un nemateriālo aktīvu vērtības samazinājums

Visiem Sabiedrības mantiskajiem un nemateriālajiem aktīviem ir noteikts lietderīgās izmantošanas periods (izņemot zemi un muzeja krājumus). Aktīvu, kas tiek pakļauti nolietojumam, vērtība tiek pārskatīta ikreiz, kad notikumi un apstākļi liecina par iespējamu to bilances vērtības neatgūstamību.

Zaudējumi no vērtības samazināšanās tiek atzīti vērtībā, kas ir starpība starp aktīva bilances vērtību un tā atgūstamo vērtību. Atgūstamā vērtība ir augstākā no attiecīgā aktīva patiesās vērtības, atskaitot pārdošanas izmaksas, un tā lietošanas vērtības. Lai noteiktu vērtības samazinājumu, aktīvi tiek sagrupēti, balstoties uz zemāko līmeni, kuram var identificēt naudas plūsmu (naudu ienesošās vienības). Zaudējumi

no vērtības samazināšanās tiek atzīti peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Zaudējumi no aktīvu vērtības samazināšanās, kas atzīti iepriekšējos periodos, tiek pārskatīti katrā bilances datumā, lai noteiktu, vai nepastāv pierādījumi tam, ka zaudējumi ir samazinājušies vai vairs nepastāv. Zaudējumus no vērtības samazināšanās atceļ, ja ir veiktas izmaiņas aplēsēs, kas izmantotas atgūstamās summas noteikšanai. Zaudējumus no vērtības samazināšanās atceļ vienīgi tādā apmērā, par cik attiecīgā aktīva bilances vērtība nepārsniedz to bilances vērtību, atskaitot nolietojumu, kura tiktu noteikta, ja zaudējumi no vērtības samazināšanās netiktu atzīti.

2.6. Finanšu instrumenti

Sabiedrības finanšu instrumenti sastāv no finanšu aktīviem (pārdošanai pieejamiem ieguldījumiem, aizdevumiem, debitoru

parādiem un naudas un naudas ekvivalentiem) un finanšu saistībām (aizņēmumiem, parādiem piegādātājiem un pārējiem kreditoriem).

Finanšu aktīvi

Finanšu aktīvu sastāvā tiek uzrādīti ieguldījumi citu sabiedrību kapitālos, debitoru parādi, nauda un naudas ekvivalenti un izsniegtie aizdevumi. Klasifikācija ir atkarīga no finanšu aktīva iegādes nolūka. Sabiedrība nosaka finanšu aktīvu klasifikāciju to sākotnējā atzīšanas brīdī un pārskata to klasifikāciju katrā pārskata datumā.

radīto naudas plūsmu izbeidzas vai, ja Sabiedrība nodod finanšu aktīvu citai pusei, vai arī nododot būtiskākos aktīva riskus un no aktīva saņemamo atlīdzību. Finanšu aktīvu iegādi un pārdošanu pamatdarbības ietvaros uzskaita tirdzniecības dienā, t.i., datumā, kad Sabiedrība nolēmj aktīvu nopirkt vai pārdot.

Finanšu aktīvu atzīšana tiek pārtraukta, kad Sabiedrības līgumsaistības uz finanšu aktīvu

Visi Sabiedrības finanšu aktīvi ir neatvasināti finanšu aktīvi, kas nekotējas aktīvā tirgū. Tie ir iekļauti apgrozāmajos līdzekļos, izņemot aktīvus ar atmaksas termiņu, kas garāks par

12 mēnešiem, skaitot no pārskata perioda beigām. Tie, savukārt, ir klasificēti kā ilgtermiņa ieguldījumi.

Pārdošanai pieejamie ieguldījumi

Pārdošanai pieejamie ieguldījumi ir neatvasināti finanšu instrumenti, kurus nevar klasificēt nevienā citā kategorijā. Šie ieguldījumi tiek uzrādīti ilgtermiņa aktīvu sastāvā, ja vien ieguldījumam neiestājas termiņš vai arī Vadība plāno to pārdot 12 mēnešu laikā no pārskata gada dienas. Biržā nekotēti pašu kapitāla instrumenti,

kuriem patieso vērtību nav iespējams precīzi noteikt, tiek novērtēti pēc to sākotnējās iegādes izmaksām, atskaitot vērtības samazinājumu. Dividendes no ieguldījumiem tiek atzītas peļņas vai zaudējumu pārskatā brīdī, kad Sabiedrībai rodas likumīgas tiesības uz tām.

Aizdevumi un debitoru parādi

Aizdevumi un debitoru parādi ir neatvasinātie finanšu aktīvi ar fiksētu vai nosakāmu maksājumu grafiku, kuri aktīvajā tirgū netiek kotēti un kuri netiek turēti tirdzniecībai. Aizdevumi un debitoru parādi ietver pircēju parādus un citus debitorus. Īstermiņa debitoru parādi netiek diskontēti.

pārkāpumi ir pazīmes, ka debitoru parādu vērtība ir samazinājusies. Uzkrājums vērtības samazinājumam ir starpība starp aktīva bilances vērtību un aplēstās nākotnes naudas plūsmas pašreizējo vērtību, kas noteikta, diskontējot ar sākotnējo spēkā esošo procentu likmi. Uzkrājums vērtības samazinājumam tiek iekļauts atsevišķā uzkrājumu kontā un zaudējumi tiek atzīti peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Debitoru parādi un aizdevumi sākotnēji tiek atzīti patiesajā vērtībā un turpmāk uzrādīti amortizētajā iegādes vērtībā, izmantojot efektīvo procentu likmju metodi, atskaitot uzkrājumus vērtības samazinājumam. Uzkrājumi vērtības samazinājumam tiek veidoti gadījumos, kad pastāv objektīvi pierādījumi, ka Sabiedrība nevarēs saņemt parādus pilnā vērtībā atbilstoši sākotnēji noteiktiem atmaksas termiņiem. Būtiskas debitora finanšu grūtības, varbūtība, ka tiks sākta bankrota procedūra vai reorganizācija, kā arī maksājumu saistību nepildīšana vai

Ja nākamajā periodā pēc vērtības samazināšanās atzīšanas zaudējumu summa samazinās un šis samazinājums var būt objektīvi saistīts ar notikumu pēc vērtības samazināšanās atzīšanas (piemēram, uzlabojas debitora kredītreitings), tad iepriekš atzīto zaudējumu no vērtības samazināšanās apvērse tiek atzīta peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Nauda un naudas ekvivalenti

Nauda un naudas ekvivalenti sastāv no naudas kasē, norēķinu kontu atlikumiem un īstermiņa depozītiem ar sākotnējo termiņu, kas mazāks par 90 dienām, un īstermiņa augsti likvīdiem

ieguldījumiem, kurus nepieciešamības gadījumā var viegli pārvērst naudā un kas nav pakļauti būtiskam vērtību izmaiņu riskam.

Finanšu saistības

Finanšu saistību sastāvā tiek uzrādīti aizņēmumi, parādi piegādātājiem un pārējiem kreditoriem.

Kreditori

Kreditoru parādus sākotnēji atzīst to patiesajā vērtībā. Turpmākajos periodos kreditoru parādi tiek atspoguļoti amortizētajā iegādes vērtībā, pielietojot efektīvo procentu likmi. Kreditori tiek

klasificēti kā īstermiņa saistības, ja maksājums termiņš ir viens gads vai mazāk. Ja maksājuma termiņš ir garāks par vienu gadu, tad kreditori tiek uzrādīti kā ilgtermiņa saistības.



Aizņēmumi

Sākotnēji aizņēmumi tiek atzīti patiesajā vērtībā, atskaitot ar aizņēmumu saņemšanu saistītās izmaksas. Turpmākajos periodos aizņēmumi tiek uzrādīti amortizētajā iegādes vērtībā, pielietojot efektīvo procentu likmi.

Starpība starp saņemto naudas līdzekļu apjomu, atskaitot ar aizņēmumu saņemšanu saistītās izmaksas un aizņēmuma dzēšanas vērtību, tiek pakāpeniski ietverta peļņas vai zaudējumu pārskatā, izmantojot aizņēmuma efektīvo procentu likmi. Šī starpība tiek atzīta finanšu izmaksu sastāvā.

Aizņēmumi tiek klasificēti kā īstermiņa saistības, izņemot gadījumus, kad Sabiedrībai ir neatsaucamas tiesības atlikt saistību nokārtošanu uz vismaz 12 mēnešiem pēc bilances datuma.

Finanšu saistību atzīšana tiek pārtraukta, kad saistības pamatā esošs pienākums tiek atsaukts, atcelts vai arī tam beidzas termiņš.

2.7. Krājumi

Krājumi tiek uzskaitīti zemākajā no pašizmaksas vai neto pārdošanas vērtības. Neto pārdošanas vērtību veido normālas Sabiedrības darbības gaitā noteiktā krājumu pārdošanas cena, atskaitot krājumu pabeigšanas un pārdošanas izmaksas. Iegādes vērtība tiek noteikta, izmantojot vidējo svērto krājumu novērtēšanas metodi kurināmajam un degvielai

un FIFO (pirmais iekšā, pirmais ārā) metodi pārējām krājumu sastāvdaļām.

Nepieciešamības gadījumā novecojušo, lēna apgrozījuma vai bojāto krājumu vērtības samazinājumam tiek izveidoti uzkrājumi vērtības samazinājumam. Uzkrājumu summa tiek iekļauta peļņas vai zaudējumu pārskatā.

2.8. Akciju kapitāls un maksājumi par valsts kapitāla daļu izmantošanu (dividendes)

Sabiedrības akciju kapitālu veido parastās vārda akcijas. Visas Sabiedrības akcijas ir dematerializētas akcijas. Katras akcijas nominālvērtība ir viens euro.

Sabiedrības akcionāram izmaksājamās dividendes jeb maksājumi par valsts kapitāla daļu izmantošanu tiek atspoguļotas kā saistības finanšu pārskatos periodā, kurā Sabiedrības akcionārs apstiprina dividenžu apmēru.

2.9. Pārējās rezerves

Pēc katra gada pārskata apstiprināšanas akcionāru sapulce lemj par pārskata gada peļņas sadali. Daļu no Sabiedrības peļņas pēc nodokļu nomaksas, pamatojoties uz Sabiedrības akcionāru sapulces lēmumu, var ieskaitīt

rezerves kapitālā. Šim nolūkam pašu kapitāla sastāvā ir izveidotas "Pārējās rezerves". Pārējo rezervju izmantošana un sadalīšana ir akcionāru sapulces kompetencē.

2.10. Uzkrātās neizmantoto atvaļinājumu izmaksas

Uzkrātās neizmantoto atvaļinājumu izmaksas tiek aprēķinātas, reizinot neizmantoto atvaļinājuma dienu skaitu uz pārskata gada

beigām ar dienas vidējo darba samaksu pārskata gada pēdējos sešos mēnešos.



2.11. Uzkrājumi

Uzkrājumi tiek atzīti, kad Sabiedrībai pagātnes notikumu rezultātā ir radušās juridiskas vai prakses radītas saistības, un ir paredzams, ka šo saistību izpildei būs nepieciešama ekonomiskos labumus ietverošu resursu aizplūšana no Sabiedrības, un saistību apjomu iespējams pietiekami ticami novērtēt.

Ja Sabiedrība paredz, ka uzkrājumu izveidošanai nepieciešamie izdevumi tiks daļēji vai pilnībā atmaksāti, šo izdevumu atmaksa tiek atzīta kā atsevišķs aktīvs tikai un vienīgi tad, kad ir praktiski skaidrs, ka šie izdevumi patiešām tiks atmaksāti. Ar jebkādu uzkrājumu saistītās izmaksas peļņas vai zaudējumu pārskatā tiek atspoguļotas, atskaitot summas, kas ir atgūtas.

2.12. Pārskata gada un atliktais uzņēmumu ienākuma nodoklis

Ienākuma nodoklis sastāv no pārskata gada aprēķinātā un atliktā nodokļa. Ienākuma nodokli uzrāda peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Uzņēmumu ienākuma nodoklis tiek aprēķināts saskaņā ar nodokļu likumdošanu, kas ir spēkā pārskata perioda beigās. Spēkā esošā likumdošana nosaka 15 procentu nodokļa likmi.

Līdz 2016. gada 31. decembrim atliktais nodoklis tika aprēķināts saskaņā ar saistību metodi attiecībā uz visām pagaidu atšķirībām starp aktīvu un saistību vērtībām finanšu pārskatā un to vērtībām nodokļu aprēķinu mērķiem. Pagaidu atšķirības galvenokārt radās, izmantojot atšķirīgas pamatlīdzekļu nolietojuma likmes, dēļ uzkrātajām saistībām, kas atskaitāmas no apliekamā ienākuma nākamajos taksācijas periodos, kā arī no nodokļu zaudējumiem, kas pārnesami uz nākošajiem taksācijas periodiem.

2017. gada 28. jūlijā tika pieņemts jauns Uzņēmumu ienākuma nodokļa likums, kurš paredz, ka, sākot ar 2018.gada 1.janvāri, ar uzņēmuma nodokli apliek peļņu, kas radusies pēc 2017.gada, ja tā tiek sadalīta. Jaunajā uzņēmumu ienākuma nodokļa likumā vairāk nepastāv normas, kas rada pagaidu atšķirības starp aktīvu un saistību bilances vērtībām finanšu uzskaitē un to nodokļu bāzi. Likuma

pārejas noteikumi paredz, ka nodokļa maksātāji varēs izmantot līdz 2017.gada 31.decembrim uzkrātos un neizmantotos nodokļu zaudējumus nākamo 5 taksācijas gadu laikā, samazinot maksājamo nodokli par sadalīto peļņu ne vairāk kā 50% apmērā katru gadu, kā arī izmantot apliekamās peļņas samazināšanai līdz 2017.gada 31.decembrim izveidotos uzkrājumus, par kuriem attiecīgajos taksācijas periodos ir palielināts apliekamais ienākums, par to samazinājuma summu. Šādas summas, ja tādas pastāv, nerada atliktā nodokļa aktīvus 2017.gada 31.decembrī un turpmāk, jo situācijā, kad pastāv atšķirīgas nodokļa likmes sadalītajai peļņai un nesadalītajai peļņai, atlikto nodokli aprēķina pēc nodokļa likmes, kas piemērojama nesadalītajai peļņai, t.i., 0%. Iepriekšminēto apstākļu ietekmē 2017.gada 31.decembrī vairāk nav pamata atliktā nodokļa aktīva vai saistību pastāvēšanai, un 2016.gada 31.decembrī Sabiedrības atzītās atliktā nodokļa saistības tika samazinātas līdz nullei, šo saistību samazinājumu iekļaujot ieņēmumos 2017.gada peļņas vai zaudējumu aprēķinā.

Sākot ar 2018. taksācijas gadu, uzņēmumu ienākuma nodoklis tiks aprēķināts par sadalīto peļņu (20/80 no neto summas, kas izmaksājama akcionāram). Uzņēmuma nodoklis par sadalīto peļņu tiks atzīts brīdī, kad Sabiedrības akcionārs pieņems lēmumu par peļņas sadali.

2.13. Ieņēmumu atzīšana

Ieņēmumi ir gada laikā sniegto pakalpojumu vērtības kopsumma, atskaitot piešķirtās atlaides un pievienotās vērtības nodokli. Ieņēmumi tiek novērtēti saņemtās vai saņemamās atlīdzības patiesajā vērtībā. Sabiedrība atzīst ieņēmumus,

kad to apmērs var tikt ticami aplēsts, kad nākotnes ekonomisko labumu ieplūšana Sabiedrībā ir ticama, kā arī, ievērojot specifiskus kritērijus, kas attiecas uz katru no Sabiedrības darbībām, kas minētas zemāk.



Sabiedrība sniedz šādus pakalpojumus:

Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pakalpojumi - nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un to infrastruktūras pārvaldītājs bez diskriminācijas sniedz visiem pārvadātājiem. Ieņēmumi 2017.gadā par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pakalpojumiem tika aprēķināti atbilstoši faktiski nobraukto vilcienu kilometru skaitam un atzīti pārskata periodā, kad tika veikta vilciena kustība, piemērojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja AS “LatRailNet” apstiprināto maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pārvadājumu vilcienu kilometru, kas atbilstoši AS “LatRailNet” valdes 2014.gada 5.novembra lēmumiem bija spēkā maksas periodam pēc 2014.gada 31.decembra un tika noteikta saskaņā ar SPRK padomes 2011.gada 21.septembra lēmumu Nr.1/21 apstiprinātās “Metodikas maksas aprēķināšanai par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem” noteikumiem.

Infrastruktūras pārvaldītāja papildpakalpojumi-kravas vagonu apstrāde, veicot vilcienu formēšanu un neveicot to, vagonu tehniskā apkope un apskate. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.

Nomas pakalpojumi - Sabiedrība ēkas, būves, zemi un pārējos pamatlīdzekļus, kuri nav nepieciešami savas darbības veikšanai, pirmkārt, iznomā pārvadātājiem un citām ar dzelzceļa sistēmas darbību saistītajām uzņēmējsabiedrībām un iestādēm. Brīvajā tirgū tiek piedāvātas tikai brīvās platības un objekti, kuri Sabiedrības pamatdarbības veikšanai nav nepieciešami. Neizmantoto platību, kas atrodas dzelzceļa infrastruktūras objektos, iznomāšana ārējiem klientiem samazina pamatpakalpojuma pašizmaksu. Rezultātā palielinās pamatpakalpojuma konkurētspēja, kā arī paaugstinās objektu izmantošanas efektivitāte. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.

Elektroenerģijas realizācijas pakalpojumi-elektroenerģijas sadales un tirdzniecības pakalpojumu sniegšana fiziskajām, juridiskajām

personām, atkarīgajām meitas sabiedrībām un elektroenerģijas iepirkums pasažieru vilcienu elektrovilcei. Elektroenerģijas sadales (vilces apakšstaciju un kontakttīklu) izmaksas pasažieru vilcienu vilces vajadzībām ir iekļautas maksā par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pārvadājumu izmantošanu un šajā pakalpojumā neietilpst. Elektroenerģijas patērētājiem Latvijas dzelzceļš sniedz elektroenerģijas realizācijas pakalpojumus, pildot saistības, ko nosaka “Elektroenerģijas tirgus likums”, likums “Par sabiedrisko pakalpojumu regulatoriem” un Ministru kabineta noteikumi Nr. 50 “Elektroenerģijas tirdzniecības un lietošanas noteikumi”. Latvijas dzelzceļš darbojas kā primārais pakalpojumu sniedzējs, tādējādi ieņēmumi un izmaksas tiek atzīti bruto vērtībā. Ieņēmumi tiek aprēķināti, reizinot tarifu ar patērēto kilovatstundu skaitu, un tiek atzīti periodā, kad patēriņš veikts.

Principāla pakalpojumi ietver ieviešanas kopsavilkuma deklarācijas iesniegšanu, muitas procedūras tranzīts noformēšanu, pagaidu uzglabāšanu. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.

Elektronisko sakaru pakalpojumi - datu un elektronisko ziņojumu pārraides pakalpojumi, nomāto līniju pakalpojumi, piekļuves elektronisko sakaru tīkla infrastruktūrai pakalpojumi, publiskā fiksētā elektronisko sakaru tīkla balss telefonijas pakalpojumi un starpsavienojuma pakalpojumi. Ieņēmumi tiek atzīti pēc faktiskās tīkla izmantošanas attiecīgajā pārskata periodā.

Informācijas tehnoloģiju pakalpojumi - ietver pakalpojumus, kas saistīti ar kravu un pasažieru pārvadājumu informācijas sistēmām, vilcienu kustību, kā arī biznesa atbalsta, kontroles un vadības informācijas sistēmām. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.

Citi pakalpojumi - Šajos pakalpojumos ietilpst vadības pakalpojumi atkarīgajām sabiedrībām, pašu ražotās siltumenerģijas pārdošana, apsaimniekošanas pakalpojumi un dažādi citi neliela apjoma pakalpojumi juridiskām un fiziskām personām. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.



Procentu ienākumi

Procentu ienākumi tiek atzīti pēc uzkrājumu metodes, pielietojot efektīvo procentu likmi. Procentu ieņēmumi no naudas un naudas ekvivalentiem tiek klasificēti kā finanšu ienākumi.

Ienākumi no soda naudām

Ievērojot piesardzības principu, līgumsodus, t.sk. nokavējuma naudu par kavētiem norēķiniem, ieņēmumos atzīst tikai pēc to saņemšanas.

Ienākumi no dividendēm

Ienākumi no dividendēm tiek atzīti, kad rodas likumīgas tiesības uz tām.

2.14. Nomas līgumi

Operatīvā noma

Nomas darījumi, kurā iznomātājs patur nozīmīgu daļu no īpašumtiesībām raksturīgā riska un atlīdzības, tiek klasificēti kā operatīvā noma.

Sabiedrība ir iznomātājs

Aktīvi, kas tiek iznomāti operatīvajā nomā, tiek uzrādīti pamatlīdzekļu sastāvā iegādes vērtībā, atskaitot nolietojumu. Nolietojums tiek aprēķināts pēc lineārās metodes. Nomas ieņēmumi no operatīvās nomas un no klientiem saņemtās priekšapmaksas tiek iekļauti peļņas vai zaudējumu pārskatā atbilstošā nomas periodā pēc lineārās metodes.

Sabiedrība iznomā pamatdarbībā neizmantotās ēkas, būves, zemi un pārējos pamatlīdzekļus. Iznomāta tiek nebūtiska ēku un zemes daļa, līdz ar to šie pamatlīdzekļi netiek pārklasificēti par ieguldījuma īpašumiem.

Nav būtisku neatceļamu operatīvās nomas maksājumu vai ienākumu, kas rodas no darījumiem, kur Sabiedrība ir iznomātājs.

Sabiedrība ir nomnieks

Maksājumi, kas veikti saskaņā ar operatīvās nomas līgumu, tiek uzrādīti peļņas vai zaudējumu pārskatā atbilstošā nomas līguma periodā pēc lineārās metodes.

Finanšu noma – Sabiedrība ir nomnieks

Finanšu nomas darījumi, kuru ietvaros Sabiedrībai tiek nodoti visi riski un atlīdzība, kas izriet no īpašumtiesībām uz nomas objektu, tiek atzīti bilancē kā pamatlīdzekļi par summu, kas, nomu uzsākot, atbilst nomas ietvaros nomātā īpašuma patiesajai vērtībai, vai, ja tā ir mazāka, minimālo nomas maksājumu pašreizējai vērtībai ar attiecīgu atspoguļojumu īstermiņa un ilgtermiņa saistībās. Finanšu nomas maksājumi tiek sadalīti starp finanšu izmaksām un saistību samazinājumu, lai katrā periodā nodrošinātu pastāvīgu procentu likmi par saistību atlikumu. Finanšu izmaksas tiek iekļautas peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Ja ir pietiekams pamats uzskatīt, ka nomas perioda beigās attiecīgais nomas objekts pāries nomnieka īpašumā, par paredzamo izmantošanas laiku tiek pieņemts šī aktīva lietderīgās izmantošanas laiks. Visos citos gadījumos kapitalizēto nomāto aktīvu nolietojums tiek aprēķināts, izmantojot lineāro metodi, aplēstajā aktīvu lietderīgās lietošanas laikā vai nomas periodā atkarībā no tā, kurš no šiem periodiem īsāks.



2.15. Valsts līdzfinansējums un ES līdzekļi

Valsts līdzfinansējums un ES līdzekļi tiek atzīti to patiesajā vērtībā brīdī, kad ir pietiekama pārlicība par to saņemšanu un var ticami apgalvot, ka Sabiedrība būs spējīga pildīt visus ar šo līdzekļu saņemšanu saistītos noteikumus.

Uz aktīviem (pamatlīdzekļiem) attiecināmais valsts līdzfinansējums un ES līdzekļi tiek uzrādīti bilances postenī "Nākamo periodu ieņēmumi" un periodiski atzīti peļņas vai zaudējumu pārskatā proporcionāli attiecīgo aktīvu (pamatlīdzekļu) nolietojumam to lietderīgās izmantošanas laikā.

2.16. Saistītās puses

Par saistītajām pusēm tiek uzskatīti valsts, Sabiedrības Padomes un Valdes locekļi, viņu tuvi ģimenes locekļi un sabiedrības, kurās minētajām personām ir kontrole vai būtiska ietekme.

2.17. Notikumi pēc bilances datuma

Finanšu pārskatā tiek atspoguļoti tādi notikumi pēc pārskata gada beigām, kas sniedz papildu informāciju par Sabiedrības finansiālo stāvokli bilances sagatavošanas datumā (koriģējošie notikumi). Ja notikumi pēc pārskata gada beigām nav koriģējoši, tie tiek atspoguļoti finanšu pārskata pielikumos tikai tad, ja tie ir būtiski.

2.18. Darbinieku labumi

Sociālās apdrošināšanas un pensiju plāna iemaksas

Sabiedrība veic sociālās apdrošināšanas maksājumus valsts pensiju apdrošināšanai valsts fondēto pensiju shēmā saskaņā ar Latvijas likumdošanu. Valsts fondēto pensiju shēma ir fiksētu iemaksu pensiju plāns, saskaņā ar kuru Sabiedrībai jāveic likumā noteikta apjoma maksājumi. Sabiedrībai nerodas papildus juridiskas vai prakses radītas saistības veikt papildu maksājumus, ja valsts fondēto pensiju shēma nevar nokārtot savas saistības pret darbiniekiem. Sociālās apdrošināšanas iemaksas

tiek atzītas kā izmaksas, izmantojot uzkrājumu principu, un ir iekļautas darbinieku izmaksās. Saskaņā ar Latvijas Republikas Ministru kabineta 06.12.2016. noteikumiem Nr.759 "Noteikumi par valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu likmes sadalījumu pa valsts sociālās apdrošināšanas veidiem" 2017.gadā 71,99% (2016: 69,99%) no valsts sociālās apdrošināšanas obligātajām iemaksām tiek iemaksātas, lai finansētu valsts noteikto iemaksu pensiju sistēmu.

2.19. Ieguldījumi meitas un asociēto sabiedrību kapitālos

Ieguldījumi meitas un asociēto sabiedrību kapitālos tiek uzskaitīti to iegādes vērtībā, no kuras atskaitīti zaudējumi no vērtības samazināšanās.

Sabiedrība atzīst ienākumus tikai tad, ja tā no savas meitas vai asociētās sabiedrības saņem pēc iegādes datuma radušās peļņas daļu. Saņemtās summas, kas pārsniedz šo peļņu, uzskata par ieguldījuma atgūšanu un grāmato kā ieguldījuma iegādes vērtības samazinājumu.

Ja pastāv objektīvi pierādījumi tam, ka ieguldījuma meitas vai asociētās sabiedrībās

bilances vērtība ir samazinājusies, tad zaudējumus no vērtības samazināšanās aprēķina kā starpību starp ieguldījuma bilances vērtību un tā atgūstamo vērtību. Atgūstamo vērtību nosaka kā lielāko no šādiem diviem rādītājiem – ieguldījuma patiesās vērtības, no kuras atskaitītas pārdošanas izmaksas, un lietošanas vērtības. Zaudējumi no ieguldījuma vērtības samazināšanās var tikt apvērsti, ja pēc tam, kad pēdējo reizi tika atzīti zaudējumi no vērtības samazināšanās, ir mainījušās aplēses, kas tika izmantotas vērtības samazinājuma noteikšanai.



3. BŪTISKI PIEŅĒMUMI UN SPRIEDUMI

Lai sagatavotu finanšu pārskatus saskaņā ar SFPS, nepieciešams izdarīt būtiskus pieņēmumus. Tāpat, sagatavojot pārskatus, Vadībai ir nepieciešams izdarīt pieņēmumus un spriedumus, piemērojot Sabiedrības izvēlēto uzskaites politiku.

Finanšu pārskatu sagatavošana, izmantojot SFPS, prasa izmantot aplēses un pieņēmumus,

kas ietekmē finanšu pārskatos uzrādīto aktīvu un saistību vērtības un pielikumos sniegto informāciju finanšu pārskatu datumā, kā arī pārskata periodā atzītos ieņēmumus un izdevumus. Faktiskie rezultāti var atšķirties no šīm aplēsēm. Jomas, kuras vairāk var ietekmēt pieņēmumi, ir Vadības pieņēmumi un aprēķini, nosakot aktīvu atgūstamo vērtību un uzkrājumu lielumu, kā aprakstīts zemāk.

Pamatlīdzekļu lietderīgās kalpošanas periods

Katrā pārskata perioda beigu datumā Sabiedrība izvērtē tās pamatlīdzekļu atlikušo lietderīgās kalpošanas periodu. Balstoties uz pēdējiem Sabiedrības Finanšu direkcijas veiktiem novērtējumiem, esošais lietderīgās kalpošanas laiks ir atbilstošs Sabiedrības pamatlīdzekļu faktiskās izmantošanas laikam.

Uzkrājumi

Novērtējot uzkrājumu apjomu, Vadība balstās uz aplēsēm par iespējamo saistību apjomu, kā arī termiņu, kurā saistības varētu realizēties. Gadījumā, ja šie notikumi nerealizējas vai realizējas citādāk, faktisko izmaksu apjoms var atšķirties no aplēstā. Detalizētāka informācija par pieņēmumiem attiecībā uz uzkrājumiem sniegta 23.pielikumā.

4. IEŅĒMUMI

(EUR)		
Darbības veidi	2017	2016
Maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu	124 602 446	131 982 449
Infrastruktūras pārvaldītāja papildpakalpojumi	29 558 602	32 170 614
Nomas pakalpojumi	6 574 923	7 341 028
Elektroenerģijas realizācijas pakalpojumi	6 754 454	7 146 882
Informācijas tehnoloģiju pakalpojumi	4 547 896	4 572 460
Principāla pakalpojumi	1 835 387	3 292 696
Specifiskie pakalpojumi, kas saistīti ar infrastruktūras apkalpošanu un remontu	604 291	569 330
Elektronisko sakaru pakalpojumi	647 168	682 426
Citi pakalpojumi	5 036 535	4 814 354
Kopā	180 161 702	192 572 239



5. PĀRDOTĀS PRODUKCIJAS RAŽOŠANAS IZMAKSAS

(EUR)

Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksu elementi	2017	2016
Darba samaksa	69 159 212	71 131 072
Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	16 217 830	16 625 806
Materiāli, kurināmais un degviela	10 053 691	10 451 150
Elektroenerģija	9 833 482	10 720 741
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu nolietojums	48 423 370 ^{*1)}	50 624 535
Pārējās izmaksas	37 487 022 ^{*2)}	39 040 695 ^{*2)}
Kopā	191 174 607	198 593 999

^{*1)} Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu nolietojumā iekļautas par ES fondiem un valsts saņemto līdzfinansējumu izveidoto objektu kārtējā gada nolietojuma norakstījumu summu daļas (20 377 184 EUR), kuras attiecas uz saņemto finansiālo atbalstu.

^{*2)} Pārējo izmaksu sastāvā ir samaksa par zvērinātu revidentu komercsabiedrības SIA "PricewaterhouseCoopers" sniegtajiem pakalpojumiem:

(EUR)

	2017	2016
Par finanšu pārskatu revīziju	54 000	63 703
Par citu lietpratēja uzdevumu veikšanu	25 625	84 460

6. ADMINISTRĀCIJAS IZMAKSAS

(EUR)

	2017	2016
Darba samaksa	10 180 373	9 998 281
Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	2 379 393	2 316 421
Materiāli, kurināmais un degviela, elektroenerģija	180 169	173 596
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu nolietojums	470 286	405 821
Pārējās izmaksas	1 926 614	1 851 888
Kopā	15 136 835	14 746 007
no tiem atlīdzība Sabiedrības valdes un padomes locekļiem	567 146	393 277
t.sk. darba samaksa	458 893	318 211
valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas (darba devēja iemaksas)	108 253	75 066



7. PĀRĒJIE SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS IEŅĒMUMI

(EUR)

	2017	2016
Peļņa no krājumu pārdošanas	1 506 683	118 533
Peļņa no pamatlīdzekļu pārdošanas	63 085	436 594
Valūtas kursu svārstības	321 866	-
Soda un kavējuma nauda	151 676	189 097
Sociālās infrastruktūras ieņēmumi	285	285
Nākamo periodu ieņēmumu pakāpeniska atzīšana	20 377 184	19 146 442
Uzkrājumu nedrošiem parādiem korekcija	1 338	-
Uzkrājumu materiāliem, kas nav izmantoti ilgāk par gadu, korekcija	-	16 034
Pārējo uzkrājumu korekcija (skat. 23.pielikumu)	6 923 339	7 351 846
Valsts budžeta dotācija zaudējumu atlīdzināšanai	229 682	-
Citi ieņēmumi	476 469	526 171
Kopā	30 051 607	27 785 002

8. PĀRĒJĀS SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS IZMAKSAS

(EUR)

	2017	2016
Zaudējumi no pamatlīdzekļu likvidācijas un nepabeigtās celtniecības izslēgšanas	1 825 742	1 988 529
Valūtas kursu svārstības	-	80 695
Valūtas konvertācija	3 262	5 013
Soda un kavējuma nauda	12 508	6 182
Sociālās infrastruktūras uzturēšanas izmaksas	6 424	24 489
Ar saimniecisko darbību tieši nesaistītas izmaksas ^{*1)}	682 235	806 076
Uzkrājumu nedrošiem parādiem korekcija	-	86 748
Uzkrājumu materiāliem, kas nav izmantoti ilgāk par gadu, korekcija (skat. 18.pielikumu)	910 149	-
Uzkrātās saistības atvaļinājumiem	53 633	-
Pārējo uzkrājumu korekcija	-	10 691
Citas izmaksas	564 193	114 239
Kopā	4 058 146	3 122 662

^{*1)} no tām:

(EUR)

Izmaksu veids	2017	2016
Ziedojumi	7 700	106 500



9. IEŅĒMUMI NO LĪDZDALĪBAS MEITAS UN ASOCIĒTO SABIEDRĪBU KAPITĀLOS

(EUR)

	2017	2016
Saņemtās dividendes no Latvijas dzelzceļa meitas sabiedrībām	2 207 058 ^{*)}	4 057 000

^{*)} 2017. gadā saņemtās dividendes par iepriekšējo pārskata gadu no:

• SIA "LDZ CARGO"	1 996 786 EUR
• SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"	127 874 EUR
• SIA "LDZ Loģistika"	63 477 EUR
• AS "LatRailNet"	11 439 EUR
• SIA "LDZ apsardze"	7 482 EUR

10. IEŅĒMUMI NO LĪDZDALĪBAS CITU SABIEDRĪBU PAMATKAPITĀLOS

(EUR)

	2017	2016
Ieņēmumi no dividendēm (SIA "STREK")	310 550	249 590

11. FINANŠU IZMAKSAS, NETO

(EUR)

	2017	2016
Finanšu ieņēmumi	578 638	277 196
Bankas procenti	846	266
Citi procentu ieņēmumi	577 792	276 930
Finanšu izmaksas	(2 171 373)	(2 187 457)
Bankas procenti	(2 171 373)	(2 143 419)
Citas procentu izmaksas	-	(44 038)
Finanšu izmaksas, neto	(1 592 735)	(1 910 261)

12. UZŅĒMUMU IENĀKUMA NODOKLIS

Pārskata gada uzņēmumu ienākuma nodokļa pārmaksa

(EUR)

	2017	2016
Pārmaksa 1. janvārī	-	485 535
Ieskaitīts citiem nodokļiem	-	(485 535)
Pārmaksa 31. decembrī	-	-

Atliktā nodokļa atzīšanas pārtraukšana saistībā ar izmaiņām nodokļa normatīvajā regulējumā tiek iekļauta peļņas vai zaudējumu aprēķinā kā ienākumi no atliktā uzņēmumu ienākuma nodokļa saistību samazinājuma.

Uzņēmumu ienākuma nodokļa ieņēmumi un izdevumi

(EUR)

	2017	2016
Atliktā uzņēmumu ienākuma nodokļa saistību palielinājums/ (samazinājums)	(22 415 773)	5 409 904
Kopā	(22 415 773)	5 409 904

Uzņēmumu ienākuma nodoklis atšķiras no teorētiskās nodokļa summas, kas rastos, ja Sabiedrības peļņai pirms nodokļiem piemērotu likumā noteikto procenta likmi:

(EUR)

	2017	2016
Peļņa pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa	768 594	6 290 902
Teorētiski aprēķinātais uzņēmumu ienākuma nodoklis, 15%	115 289	943 635
Pastāvīgās atšķirības, 15%	(115 289)	4 466 269
Ieņēmumi no atliktā nodokļa saistību izslēgšanas	(22 415 773)	-
Pārskata gada uzņēmumu ienākuma nodokļa izmaksas	(22 415 773)	5 409 904

Atliktais uzņēmumu ienākuma nodoklis

Atliktā nodokļa kustība:

(EUR)

	Pamatlīdzekļu nolietojums	Citas uzkrātās izmaksas	Kopā
01.01.2016.	17 202 069	(196 200)	17 005 869
Izmaksas/(ieņēmumi) peļņas vai zaudējumu pārskatā	5 409 102	802	5 409 904
31.12.2016.	22 611 171	(195 398)	22 415 773
Izmaksas/(ieņēmumi) peļņas vai zaudējumu pārskatā	(22 611 171)	195 398	(22 415 773)
31.12.2017.	-	-	-

Neto atliktā nodokļa saistības

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Neto atliktā nodokļa aktīvi, kas izlīdzināsies 12 mēnešu laikā	-	(195 398)
Neto atliktā nodokļa saistības, kas izlīdzināsies ilgāk nekā 12 mēnešu laikā	-	22 611 171
Neto atliktā nodokļa saistības, kopā	-	22 415 773



13. PAMATLĪDZEKĻI

	Zemes gabali	Ēkas, būves un ilggadīgie stādījumi	Sliežu ceļi	Ilgttermiņa ieguldījumi nomātajos pamatlīdzekļos	Tehnoloģiskās iekārtas un ierīces	Skaitļošanas iekārtas un to aprīkojums, sakaru līdzekļi, kopētāji un to aprīkojums	Pārējie pamatlīdzekļi	Nepabeigtās celtniecības objektu izmaksas	Kopā (EUR)
Sākotnējā vērtība 01.01.2016.	830 252	176 637 435	794 885 875	2 513 144	302 784 153	32 674 859	28 250 221	79 068 063	1 417 644 002
Pamatlīdzekļu iegāde un pabeigšana	-	21 146 961	21 897 555	-	54 258 679	3 054 275	1 726 943	(74 793 473)	27 290 940
Pārklasificēts	-	35 750	(9 493)	25 400	(1 200 757)	1 123 533	25 567	-	-
Pamatlīdzekļu norakstīšana	-	(333 693)	(5 690 570)	-	(9 770 052)	(619 049)	(433 710)	-	(16 847 074)
Sākotnējā vērtība 31.12.2016.	830 252	197 486 453	811 083 367	2 538 544	346 072 023	36 233 618	29 569 021	4 274 590	1 428 087 868
Uzkrātais nolietojums 01.01.2016.	-	103 282 101	375 720 337	495 895	151 709 175	24 393 044	21 144 403	-	676 744 955
Aprēķinātais nolietojums	-	3 749 378	29 614 598	75 785	13 429 788	2 479 585	1 093 633	-	50 442 767
Pārklasificēts	-	71 743	(5 219)	8 663	(117 534)	28 088	14 259	-	-
Nolietojuma norakstīšana	-	(300 328)	(3 537 252)	-	(9 068 323)	(554 155)	(422 374)	-	(13 882 432)
Uzkrātais nolietojums 31.12.2016.	-	106 802 894	401 792 464	580 343	155 953 106	26 346 562	21 829 921	-	713 305 290
Vērtības samazinājums 01.01.2016.	-	9 762	228 863	-	28 607	-	-	-	267 232
Atzīts vērtības (samazinājums)/ vērtības samazinājuma apvērse	-	(9 762)	(228 863)	-	(28 607)	-	-	-	(267 232)
Atlikusī vērtība 01.01.2016.	830 252	73 345 572	418 936 675	2 017 249	151 046 371	8 281 815	7 105 818	79 068 063	740 631 815
Atlikusī vērtība 31.12.2016.	830 252	90 683 559	409 290 903	1 958 201	190 118 917	9 887 056	7 739 100	4 274 590	714 782 578



	Zemes gabali	Ēkas, būves un ilggadīgie stādījumi	Sliežu ceļi	Ilgtermiņa ieguldījumi nomātajos pamatlīdzekļos	Tehnoloģiskās iekārtas un ierīces	Skaitļošanas iekārtas un to aprīkojums, sakaru līdzekļi, kopētāji un to aprīkojums	Pārējie pamatlīdzekļi	Nepabeigtās celtniecības objektu izmaksas	Kopā (EUR)
Sākotnējā vērtība 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
Pamatlīdzekļu iegāde un pabeigšana	-	623 474	18 699 074	-	2 883 676	2 541 973	1 119 663	57 396	25 925 256
Pārklasificēts	-	(234 191)	-	-	234 191	-	-	-	-
Pamatlīdzekļu norakstīšana	-	(164 780)	(3 722 769)	-	(1 292 036)	(417 241)	(468 767)	(1 916 372)	(7 981 965)
Sākotnējā vērtība 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
Uzkrātais nolietojums 01.01.2017.	-	106 802 894	401 792 464	580 343	155 953 106	26 346 562	21 829 921	-	713 305 290
Aprēķinātais nolietojums	-	3 656 198	29 091 593	75 913	11 777 041	2 620 218	1 116 223	-	48 337 186
Pārklasificēts	-	(11 013)	-	-	11 013	-	-	-	-
Nolietojuma norakstīšana	-	(143 600)	(3 104 576)	-	(1 068 955)	(400 987)	(455 078)	-	(5 173 196)
Uzkrātais nolietojums 31.12.2017.	-	110 304 479	427 779 481	656 256	166 672 205	28 565 793	22 491 066	-	756 469 280
Atlikusī vērtība 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
Atlikusī vērtība 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



Visā pārskata periodā un salīdzinošajos periodos Sabiedrībai lietošanā bija nodota uz Satiksmes ministrijas vārda reģistrēta zeme 15 027 hektāru platībā (pārsvarā tā ir dzelzceļa zemes nodalījuma josla, kas ir dzelzceļa publiskās lietošanas infrastruktūras sastāvdaļa un paredzēta dzelzceļa infrastruktūras objektu izvietojumam, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras attīstību un drošu ekspluatāciju).

2017. gadā Sabiedrība nav izmantojusi finanšu līzingu, lai iegādātos pamatlīdzekļus. Skatīt arī 25. pielikumu.

Kapitalizētā darba samaksas daļa iekļauta pamatlīdzekļu iegādes izmaksās 58 583 EUR apmērā 2017.gadā (2016.g. – 47 512 EUR). Pamatlīdzekļu atjaunošanā, modernizācijā un iegādē, nemateriālajos ieguldījumos, kā arī jaunu objektu būvniecībā 2017.gadā izlietoti naudas līdzekļi 23 490 712 EUR (2016.g. – 30 240 453 EUR).

14. NEMATERIĀLIE IEGULDĪJUMI

(EUR)

	Licences un tiesības	
	2017	2016
Sākotnējā vērtība uz gada sākumu	8 045 819	7 514 942
Iegādāts	356 291	486 333
Pārklasificēts	-	60 966
Izslēgts	-	(16 422)
Sākotnējā vērtība uz gada beigām	8 402 110	8 045 819
Uzkrātais nolietojums uz gada sākumu	6 557 247	5 985 298
Aprēķinātais nolietojums	562 451	588 371
Izslēgts	-	(16 422)
Uzkrātais nolietojums uz gada beigām	7 119 698	6 557 247
Atlikusī vērtība uz gada sākumu	1 488 572	1 529 644
Atlikusī vērtība uz gada beigām	1 282 412	1 488 572

15. LĪDZDALĪBA MEITAS SABIEDRĪBU KAPITĀLĀ

Meitas sabiedrības

SIA "LDZ CARGO"

Vienotais reģistrācijas numurs

40003788421

Adrese

Dzirnavu ielā 147, k-1, Rīgā, LV-1050

Daļu īpatsvars, %

100 % kapitāla daļu īpašnieks - VAS "Latvijas dzelzceļš"

Pārskata gads

01.01.2017. – 31.12.2017.



SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"

Vienotais reģistrācijas numurs

40003788351

Adrese

Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV-1050

Daļu īpatsvars, %

100 % kapitāla daļu īpašnieks - VAS "Latvijas dzelzceļš"

Pārskata gads

01.01.2017. – 31.12.2017.

SIA "LDZ apsardze"

Vienotais reģistrācijas numurs

40003620112

Adrese

Zasas ielā 5-3, Rīgā, LV-1057

Daļu īpatsvars, %

100 % kapitāla daļu īpašnieks - VAS "Latvijas dzelzceļš"

Pārskata gads

01.01.2017. – 31.12.2017.

AS "LatRailNet"

Vienotais reģistrācijas numurs

40103361063

Adrese

Dzirnavu ielā 16, Rīgā, LV-1010

Daļu īpatsvars, %

100 % kapitāla daļu īpašnieks - VAS "Latvijas dzelzceļš"

Pārskata gads

01.01.2017. – 31.12.2017.

SIA "LDZ Loģistika"

Vienotais reģistrācijas numurs

40003988480

Adrese

Dzirnavu ielā 147, k-2, Rīgā, LV-1050

Daļu īpatsvars, %

100 % kapitāla daļu īpašnieks - VAS "Latvijas dzelzceļš"

Pārskata periods

01.01.2017.-31.12.2017.

SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"
meitas sabiedrībaSIA "Rīgas Vagonbūves uzņēmums
"Baltija""

Vienotais reģistrācijas numurs

40103419565

Adrese

Turgeņeva iela 21, Rīga, LV-1050

Daļu īpatsvars, %

100% kapitāla daļu īpašnieks - SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"

Pārskata periods

01.01.2017. – 31.12.2017.



Līdzdalība radniecīgo sabiedrību kapitālā

(EUR)

Meitas sabiedrība	LDz daļas, %	31.12.2017.	31.12.2016.
SIA "LDZ CARGO"	100	80 492 369	80 492 369
SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" ^{*1)}	100	29 351 905	29 351 905
SIA "LDZ infrastruktūra"	100	15 523 088	15 523 088
SIA "LDZ apsardze"	100	298 803	298 803
AS "LatRailNet"	100	35 571	35 571
SIA "LDZ Loģistika"	100	638 000	638 000
Kopā	x	126 339 736	126 339 736

^{*1)} SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" ir 100% daļu turētājs SIA "Rīgas Vagonbūves Uzņēmums "Baltija"".

Meitas sabiedrību 2017. gada rādītāji

(EUR)

Meitas sabiedrība	LDz daļas, %	2017.g. peļņa	2016.g. peļņa/ (zaudējumi)	Pašu kapitāls 31.12.2017.	31.12.2016.
SIA "LDZ CARGO"	100	12 585 475	3 993 571	136 568 183	125 979 494
SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"	100	1 529 946	255 747	42 464 227	41 062 155
SIA "LDZ infrastruktūra"	100	775 238	(131 771)	18 226 585	17 451 347
SIA "LDZ apsardze"	100	31 710	14 963	616 027	591 799
AS "LatRailNet"	100	4 659	22 877	81 878	88 658
SIA "LDZ Loģistika"	100	163 795	126 954	866 859	766 541
Kopā	x	15 090 823	4 282 341	198 823 759	185 939 994

"Latvijas dzelzceļš" koncerns (turpmāk tekstā – Koncerns) pārvalda publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru, sniedz dzelzceļa transporta pakalpojumus un ar tiem saistītus pakalpojumus.

Koncernā ietilpst: Koncerna mātes sabiedrība – valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš", SIA "LDZ CARGO", SIA "LDZ ritošā sastāva serviss", SIA "LDZ infrastruktūra", SIA "LDZ apsardze", AS "LatRailNet", SIA "LDZ Loģistika", kā arī SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" meitas sabiedrība SIA "Rīgas Vagonbūves Uzņēmums "Baltija"".

Latvijas dzelzceļa galvenais uzdevums Koncerna pārvaldības jomā ir nodrošināt Koncerna biznesa virzienu attīstību un konkurētspēju, sasniedzot labākus rezultātus, nekā tas būtu iespējams, katram biznesa virzienam darbojoties atsevišķi. Lai to īstenotu, ir izstrādāta vienota Koncerna stratēģija un mērķi,

nodrošinot optimālu ražošanas un investīciju resursu sadalījumu starp biznesa virzieniem un Koncerna sabiedrībām, lēmumu pieņemšanas koordināciju un efektīvu to īstenošanas kontroli. Latvijas dzelzceļš pārstāv Koncerna intereses starptautiskā līmenī.

Latvijas dzelzceļš sniedz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pakalpojumus, kravas vagonu apstrādes, vagonu tehniskās apkopes un apskates pakalpojumus, telekomunikāciju un informācijas tehnoloģiju pakalpojumus, elektronisko sakaru pakalpojumus, elektroenerģijas sadales un tirdzniecības pakalpojumus, kā arī principāla pakalpojumus.

SIA "LDZ CARGO" nodarbojas ar vietējiem un starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem, vilces nodrošināšanas pakalpojumiem un vagonu nomu, kā arī organizē starptautiskos pasažieru pārvadājumus.



SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" veic lokomotīvu un vagonu remontu, modernizāciju, tehniskās apkopes un uzturēšanas darbus, kā arī degvielas realizācijas un ekipēšanas pakalpojumus.

SIA "LDZ infrastruktūra" veic sliežu ceļu būvniecību un kapitālo remontu, kā arī pārmiju pārvedu nomaiņu.

SIA "LDZ apsardze" sniedz fiziskās un tehniskās apsardzes pakalpojumus Koncerna sabiedrībām un citiem uzņēmumiem, kā arī privātpersonām.

AS "LatRailNet" nosaka publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksu

un sadala dzelzceļa infrastruktūras jaudu, kā arī pieņem lēmumus par konkrēta pārvadātāja vilcienu norīkošanu.

SIA "LDZ Loģistika" sniedz kravu ekspedīcijas un loģistikas pakalpojumus, nodarbojas ar jaunu kravu plūsmu piesaisti un veicina dzelzceļa kravu pārvadājumus starp Eiropas un Āzijas valstīm.

SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" meitas sabiedrība SIA "Rīgas Vagonbūves Uzņēmums "Baltija"" dibināta ar mērķi attīstīt vagonbūvi Latvijā.

16. AIZDEVUMI RADNIECĪGAJĀM SABIEDRĪBĀM

2016.gadā un 2017.gadā Latvijas dzelzceļš ir izsniedzis SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" ilgtermiņa aizdevumu 44 510 858 EUR apmērā četrpadsmit divsekciju 2M62U sērijas dīzeļlokomotīvu modernizācijas finansēšanai.

17. ĀRĒJIE ILGTERMIŅA FINANŠU IEGULDĪJUMI

Sabiedrības nosaukums	Daļas, %	Uzskaites vērtība (EUR)	
		31.12.2017.	31.12.2016.
Baltkrievijas - Latvijas kopuzņēmums "MIRIGO"	3,0	420 245	420 245
SIA "STREK"	5,84	73 982	73 982
Kopā:	x	494 227	494 227

Ilgtermiņa finanšu ieguldījumu patieso vērtību nav iespējams precīzi noteikt, tādējādi tie tiek novērtēti pēc to sākotnējām iegādes izmaksām. Vadības veiktās aplēses liecina par to, ka šo ieguldījumu patiesā vērtība būtiski neatšķiras no to uzskaites vērtības.

18. KRĀJUMI

	Uzskaites vērtība (EUR)	
	31.12.2017.	31.12.2016.
Ceļa virsbūves materiāli	6 212 534	8 523 728
Rezerves daļas	299 274	397 312
Citi materiāli	1 838 944	1 561 813
Kurināmais un degviela	146 620	163 704
Pārējie krājumi un nepabeigtie ražojumi	235 526	240 778
Bruto uzskaites vērtība	8 732 898	10 887 335
Uzkrājumi materiāliem, kas nav izmantoti ilgāk par gadu	(2 033 740)	(1 123 591)
Bilances vērtība	6 699 158	9 763 744



19. PIRCĒJU UN PASŪTĪTĀJU PARĀDI UN CITI DEBITORI

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Pircēju un pasūtītāju parādi	4 841 989	8 473 457
Nedrošie debitoru parādi	473 698	489 812
Pārējie debitori	1 440 571	1 363 226
Bruto uzskaites vērtība	6 756 258	10 326 495
Uzkrājumi nedrošiem debitoru parādiem	(473 698)	(489 812)
Bilances vērtība	6 282 560	9 836 683

Uzkrājumu nedrošiem debitoru parādiem kustība:

(EUR)

	2017	2016
Uzkrājumi nedrošiem debitoru parādiem uz gada sākumu	489 812	428 014
Uzkrājumu samazinājums sakarā ar parādu atgūšanu	(47 999)	(32 368)
Uzkrājumu samazinājums sakarā ar parādu norakstīšanu	(14 776)	(24 950)
Izveidoti papildu uzkrājumi	46 661	119 116
Uzkrājumi nedrošiem debitoru parādiem uz gada beigām	473 698	489 812

20. NAUDA UN NAUDAS EKVIVALENTI

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Nauda bankā	19 700 264	7 102 986
Nauda kasē	781	593
Nauda ceļā	390	14
Kopā	19 701 435	7 103 593

21. PAMATKAPITĀLS

Sabiedrības reģistrētais un apmaksātais akciju kapitāls

Latvijas dzelzceļa pamatkapitāls ir 256 720 375 EUR, ko veido divi simti piecdesmit seši miljoni septiņi simti divdesmit tūkstoši trīs simti septiņdesmit piecas akcijas, ar vienas akcijas nominālvērtību 1,00 EUR (viens euro).

Visu akciju īpašnieks ir Latvijas Republika un tās ir pilnībā apmaksātas. Valsts kapitāla daļas turētājs akciju sabiedrībā ir Satiksmes ministrija. Visām Sabiedrības akcijām ir vienādas tiesības uz dividenžu saņemšanu, likvidācijas kvotas saņemšanu un balsstiesībām akcionāru sapulcē.



Maksājumi par valsts kapitāla izmantošanu (dividendes)

Dividendēs izmaksājamo peļņas daļu par pārskata gadu Sabiedrībai jāaprēķina un jānosaka noteikta procenta apmērā no tīrās peļņas saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 94.panta pirmās daļas 2.punktu, 56.panta pirmo daļu, 28.panta pirmo un otro daļu un Ministru kabineta 22.12.2015. noteikumu Nr.806 "Kārtība, kādā valsts kapitālsabiedrības un publiski privātās kapitālsabiedrības, kurās valsts ir dalībnieks (akcionārs), prognozē un nosaka dividendēs

izmaksājamo peļņas daļu un veic maksājumus valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu" 5.punktu.

Saskaņā ar Ministru kabineta 21.08.2017. rīkojumu Nr.445 "Par atšķirīgu dividendēs izmaksājamo valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" peļņas daļu par 2016.gadu" Sabiedrībai nebija jāveic maksājumi valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu no 2016.gada tīrās peļņas.

22. PĀRĒJĀS REZERVES UN NESADALĪTĀ PEĻŅA

Rezerves veido iepriekšējo periodu nesadalītā peļņa, kura ar īpašnieka lēmumu novirzīta pārējās rezervēs Sabiedrības attīstības nodrošināšanai. Sabiedrības rezerves un iepriekšējo gadu nesadalītās peļņas izmantošanas kārtību nosaka Sabiedrības akcionāru sapulce.

23. UZKRĀJUMI

	(EUR)	
	31.12.2017.	31.12.2016.
Citi uzkrājumi	177 426	178 176
Kopā ilgtermiņa daļa	177 426	178 176
Uzkrājumi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumiem	6 921 703	13 843 405
Citi uzkrājumi	-	887
Kopā īstermiņa daļa	6 921 703	13 844 292
Kopā	7 099 129	14 022 468

Uzkrājumu kustība pa uzkrājumu veidiem 2017. gadā

	(EUR)			
	01.01.2017.	Uzkrājumu palielinājums	Uzkrājumu samazinājums	31.12.2017.
Uzkrājumi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumiem	13 843 405	6 921 703	(13 843 405)	6 921 703
Citi uzkrājumi	179 063		(1 637)	177 426
Kopā	14 022 468	6 921 703	(13 845 042)	7 099 129



Uzkrājumu kustība pa uzkrājumu veidiem 2016. gadā

(EUR)

	01.01.2016.	Uzkrājumu palielinājums	Uzkrājumu samazinājums	31.12.2016.
Uzkrājumi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumiem	20 765 107	13 843 405	(20 765 107)	13 843 405
Uzkrājumi varbūtējiem zaudējumiem no tiesvedības	915 425		(915 425)	-
Citi uzkrājumi	168 372	10 691	-	179 063
Kopā	21 848 904	13 854 096	(21 680 532)	14 022 468

2017.gadā par neto 13 843 405 EUR tika samazināti izveidotie uzkrājumi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanai, tos saglabājot 6 921 703 EUR apmērā. Uzkrājumu samazinājums tika veikts, ņemot vērā Dzelzceļa likuma grozījumus, kas stājās spēkā 2016. gada 10.martā un ar tiem saistīto normatīvo dokumentu plānotos grozījumus, ar kuriem tiek pārņemtas 21.11.2012. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES normas nacionālajā likumdošanā.

Uzkrājumi izmaksām par ražošanas traumām veikti saskaņā ar Ministru kabineta 23.08.2001. noteikumiem Nr.378 "Darbā nodarītā kaitējuma atlīdzības aprēķināšanas, finansēšanas un izmaksas kārtība". Uzkrājumi tiek aprēķināti pēc faktisko kaitējumu atlīdzību izmaksām gadā, pieņemot, ka to izmaksas būtu jānodrošina trīs gadus. Aprēķinātie uzkrājumi izmaksām par ražošanas traumām ir samazinājušies par 750 EUR.

24. AIZŅĒMUMI NO KREDĪTIESTĀDĒM

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Ilgttermiņa aizņēmumi no kredītiestādēm	175 139 053	173 752 632
Īstermiņa aizņēmumi no kredītiestādēm	33 109 177	31 187 797
Kopā aizņēmumi no kredītiestādēm	208 248 230	204 940 429

Aizņēmumi izmantoti no AS "Swedbank", Nordea Bank AB, AS "Luminor Bank", AS "SEB banka", AS "Danske Bank" filiāles Latvijā, Eiropas Investīciju bankas, Ziemeļu Investīciju bankas, OP Corporate Bank plc un OP Corporate Bank filiāles Latvijā. Pārskata periodā tika saņemti aizņēmumi par kopējo summu 34 703 328 EUR un atmaksāti 31 187 796 EUR apmērā.

Latvijas dzelzceļam un tā meitas sabiedrībām ar AS "Luminor Bank" ir noslēgts Grupas konta līgums un overdrafta līgums ar pieejamo limitu 60 000 tūkst. EUR un aktuālo limitu 40 000 tūkst. EUR. Overdrafta līguma darbības termiņš ir līdz 2019.gadam.

Latvijas dzelzceļš, saņemot aizņēmumus, nav iekļājis savus īpašumus.



Valsts kases uzskaitē ir valsts galvojumi par Sabiedrības aizņēmumiem (kredītdevējs Eiropas Investīciju banka):

- garantētā līguma summa 7 003 827 EUR, kredīta atlikums uz 31.12.2017. ir 466 922 EUR;
- garantētā līguma summa 27 128 982 USD, kredīta atlikums uz 31.12.2017. ir 1 808 599 USD.

Aizņēmumu atmaksājamā summa un procentu likmes 2017. gada 31. decembrī:

(EUR)

Aizņēmuma valūta	Aizņēmums, EUR	Procentu likme
EUR	30 472 716	1M EURIBOR + 1,089% līdz 1,33%
	123 376 998	3M EURIBOR + 0,13% līdz 1,61%
	52 890 471	6M EURIBOR + 1,05% līdz 1,8%
USD	914 865	5,55%
	593 180	3M USD LIBOR + 0,13%
Kopā	208 248 230	

Aizņēmumu atmaksājamā summa un procentu likmes 2016. gada 31. decembrī:

(EUR)

Aizņēmuma valūta	Aizņēmums, EUR	Procentu likme
EUR	228 044	Dienas EUR LIBOR + 1,65%
	40 760 136	1M EURIBOR + 1,089% līdz 1,45%
	116 907 041	3M EURIBOR + 0,13% līdz 1,61%
	43 613 658	6M EURIBOR + 1,05% līdz 1,8%
USD	2 081 772	5,55%
	1 349 778	3M USD LIBOR + 0,13%
Kopā	204 940 429	

Valūtas kursu svārstību ietekme uz aizņēmumiem ārvalstu valūtā

(EUR)

Aizņēmumu valūta	Aizņēmumu atlikums uz 31.12.2017.	Apmaksāts pārskata periodā	Valūtas kursu svārstības	Aizņēmumu atlikums uz 31.12.2017.
USD	3 431 550	(1 715 774)	(207 731)	1 508 045
Kopā	3 431 550	(1 715 774)	(207 731)	1 508 045



25. CITI AIZŅĒMUMI

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Norēķini par īpašuma tiesībām saskaņā ar līgumu par optiskā telekomunikāciju tīkla izbūvi (paplašināšanu) Liepāja – Jelgava – Rīga – Valka dzelzceļa iecirkņos ^{*1)} , t.sk: ilgtermiņa daļa	2 320 571	2 437 574
<i>t.sk. parādi, kas maksājami vēlāk kā pēc pieciem gadiem pēc pārskata perioda beigām</i>	1 852 555	1 969 558
<i>parādi, kuru maksāšanas termiņš ir vēlāk kā pēc gada, bet ne vēlāk kā pēc pieciem gadiem pēc pārskata perioda beigām</i>	468 016	468 016
īstermiņa daļa	117 004	117 004
Kopā	2 437 575	2 554 578

^{*1)} Līgums tika noslēgts 2013.gadā par kopējo summu 2 925 089 EUR līdz 2038.gadam.

26. NĀKAMO PERIODU IEŅĒMUMI

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Nākamo periodu ieņēmumu ilgtermiņa daļa (ES fondu līdzekļi un valsts budžeta līdzekļi)	307 638 803	329 670 887
Kopā ilgtermiņa daļa	307 638 803	329 670 887
Nākamo periodu ieņēmumu īstermiņa daļa (ES fondu līdzekļi un valsts budžeta līdzekļi)	19 859 585	19 208 171
Citi nākamo periodu ieņēmumi*	528 842	14
Kopā īstermiņa daļa	20 388 427	19 208 185
Kopā nākamo periodu ieņēmumi	328 027 230	348 879 072

Nākamo periodu ieņēmumos lielākā daļa ir ES fondu un valsts budžeta līdzekļi, kas saņemti dzelzceļa infrastruktūras attīstībai.

* 590 003 EUR ir līdzekļi, kas saņemti no valsts budžeta zaudējumu atlīdzināšanai par 2017.gada augusta lietavās un plūdus nodarītiem zaudējumiem dzelzceļa infrastruktūrai, pamatojoties uz likumu "Par valsts budžetu 2017.gadam" un Ministru kabineta 2017.gada 11.oktobra rīkojumu Nr.569 "Par līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas "Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem".

ES un valsts budžeta projektu līdzekļu kustība 2017. gadā

(EUR)

Nākamo periodu ieņēmumi	Atlikums uz 01.01.2017.	Pārklasi-ficēts (pārvietots)	Koriģēšana	Samazinājums pamatlīdzekļu nolietojuma apmērā	Atlikums uz 31.12.2017.
Ilgtermiņa daļa	329 670 887	(21 028 598)	(1 003 486)	-	307 638 803
īstermiņa daļa	19 208 171	21 028 598	-	(20 377 184)	19 859 585
Kopā	348 879 058	-	(1 003 486)	(20 377 184)	327 498 388

2017.gadā nav saņemti līdzekļi projektiem no ES fondiem un valsts budžeta.



ES un valsts budžeta projektu līdzekļu kustība 2016. gadā

(EUR)

Nākamo periodu ieņēmumi	Atlikums uz 01.01.2016.	Saņemts pārskata gadā ES fondu līdzekļi	Valsts budžeta līdzekļi	Pārklasi- ficēts (pārvietots)	Koriģēšana	Samazinājums pamatlīdzekļu nolietojuma apmērā	Atlikums uz 31.12.2017.
Ilgtermiņa daļa	318 618 331	28 767 054	4 027 058	(21 695 367)	(46 189)	-	307 638 803
Īstermiņa daļa	16 659 246	-	-	21 695 367	-	(19 146 442)	19 208 171
Kopā	335 277 577	28 767 054	4 027 058	-	(46 189)	(19 146 442)	348 879 058

Projektiem saņemtie ES fondu un valsts budžeta līdzekļi 2016. gadā

(EUR)

Projekta nosaukums	ES fondu līdzekļi	Valsts budžeta līdzekļi
Projekts 3DP/3.3.2.1.0/13/IPIA/SM/002 Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija	5 429 932	-
Projekts CCI2009LV161PR001 Otrā sliežu ceļa būvniecība Skrīveri-Krustpils	4 717 082	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/003 Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija	3 342 549	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/10/IPIA/SM/002 Stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība	2 988 024	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/10/IPIA/SM/001 Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija	2 370 000	685 578
Projekts 2007-LV-27060-P Sliežu ceļa atjaunošana Rail Baltica koridorā Latvijā	2 234 673	3 341 480
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/14/IPIA/SM/001 Sliežu ceļu rekonstrukcija	2 156 435	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/005 Liepājas stacijas signalizācijas sistēmas modernizācija ar sliežu ceļu rekonstrukciju	1 940 075	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/001 Pārmiju pārvedu nomaiņa – pārmiju piegāde	1 349 659	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/10/IPIA/SM/003 Signalizācijas, telekomunikācijas un elektroapgādes sistēmu modernizācija iecirknī Bolderāja 1-Zasulauks	1 135 500	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/004 Maģistrālā datu pārraides tīkla modernizācija	883 531	-
Projekts 2011-LV-93133-S LDZ tīkla elektrifikācijas skiču projekta izstrāde	219 594	-
Kopā	28 767 054	4 027 058



27. NODOKĻI UN VALSTS SOCIĀLĀS APDROŠINĀŠANAS OBLIGĀTĀS IEMAKSAS (EUR)

Nodokļa veids	Nodokļu pārmaxsa(-) saistības (+) 31.12.2016.	Aprēķināts	Samaksāts	Nodokļu pārmaxsa(-) saistības (+) 31.12.2017.
Uzņēmumu ienākuma nodoklis no nerezidentiem	-	1 540	(1 540)	-
Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	3 962 762	27 821 798	(28 485 692)	3 298 868
Iedzīvotāju ienākuma nodoklis	2 255 230	14 782 797	(15 181 533)	1 856 494
Nekustamā īpašuma nodoklis	-	593 294	(593 446)	(152)
Dabas resursu nodoklis	2 577	14 863	(14 279)	3 161
Pievienotās vērtības nodoklis	2 502 828	27 509 795	(25 779 922)	4 232 701
Ievedmuitas nodoklis	-	869	(869)	-
Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis	-	48 846	(48 471)	375
Uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodoklis	3 178	32 403	(35 431)	150
Uzņēmējdarbības riska valsts nodeva	2 398	28 239	(28 357)	2 280
Kopā	8 728 973	70 834 444	(70 169 540)	9 393 877
Nodokļu pārmaxsa	-	-	-	(152)
Nodokļu saistības	8 728 973	-	-	9 394 029

Nodokļu saistības izveidojušās 2017.gada decembrī. Latvijas dzelzceļam uz 31.12.2017. nav kavētu maksājumu valsts budžetā.

28. FINANŠU RISKU VADĪBA

Sabiedrības nozīmīgākie finanšu instrumenti ir aizņēmumi no bankām, citi aizņēmumi, nauda un noguldījumi bankās, kā arī debitoru un kreditoru parādi. Šo finanšu instrumentu galvenais uzdevums ir nodrošināt Sabiedrības saimnieciskās darbības finansējumu. Sabiedrībai ir arī vairāki citi finanšu aktīvi un saistības, piemēram, pircēju un pasūtītāju parādi un parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem, kas izriet

tieši no tās saimnieciskās darbības.

Sabiedrība ir pakļauta tirgus, kredīta un likviditātes riskiem saistībā ar tās finanšu instrumentiem.

Finanšu risku pārvaldību nodrošina Latvijas dzelzceļa Finanšu direkcija un Finanšu komiteja.



Sabiedrības finanšu instrumenti tiek iedalīti šādās kategorijās:

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Aizdevumi un debitoru parādi		
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie debitori, izņemot avansus	58 898 607	51 713 674
Nauda un naudas ekvivalenti	19 701 435	7 103 593
Pārdošanai pieejamie ieguldījumi		
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	494 227	494 227
Kopā finanšu aktīvi	79 094 269	59 311 494
Pārējās finanšu saistības amortizētajā iegādes vērtībā		
Aizņēmumi no kredītiestādēm	208 248 230	204 940 429
Pārējie aizņēmumi	2 437 575	2 554 578
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori, izņemot avansus (ieskaitot ilgtermiņa daļu)	22 437 905	19 666 075
Kopā finanšu saistības	233 123 710	227 161 082

Tirgus risks

Tirgus risks ir risks, ka tirgus faktoru izmaiņas, piemēram, ārvalstu valūtas kursu, procentu likmju un preču cenu izmaiņas ietekmēs Sabiedrības ieņēmumus vai tam piederošo finanšu instrumentu vērtību. Tirgus risks ietver valūtas risku un procentu likmju risku.

Procentu likmju risks

Procentu likmju risks ir risks ciest zaudējumus saistībā ar Sabiedrības aktīvu un saistību procentu likmju izmaiņām. Sabiedrība ir pakļauta tirgus procentu likmju izmaiņu riskam saistībā ar tās ilgtermiņa saistībām, kurām piemērota mainīga procentu likme.

Visi Sabiedrības aizņēmumi ir ar mainīgām procentu likmēm, izņemot vienu aizņēmumu, kas noslēgts 90 gadu beigās, kuram piemērota fiksēta procentu likme. Detalizētu aprakstu aizņēmumu procentu likmēm skatīt 24.pielikumā. Sabiedrība pārvalda procentu likmju izmaiņu risku, regulāri izvērtējot tirgū pieejamās aizņēmumu procentu likmes. Ja ir pieejamas zemākas procentu likmes par esošajām, tad Sabiedrība izvērtē pārkreditēšanas finansiālo izdevīgumu.

Sabiedrības vadība ir nolēmusi neizmantot atvasinātos finanšu instrumentus procentu likmju risku pārvaldībai.

Procentu likmju jutīgums

Nākamajā tabulā atspoguļots Sabiedrības peļņas pirms nodokļiem jutīgums pret pamatoti iespējamām procentu likmju izmaiņām katra uzrādītā pārskata perioda beigās, ja visi pārējie mainīgie lielumi nemainās. Sabiedrības pašu kapitāls, izņemot pārskata gada rezultātu, netiek ietekmēts.

(EUR)

	2017		2016	
	Bāzes likmes pieaugums/samazinājums (bāzes punkti)	Ietekme uz peļņu pirms nodokļiem (EUR)	Bāzes likmes pieaugums/samazinājums (bāzes punkti)	Ietekme uz peļņu pirms nodokļiem (EUR)
EURIBOR	(+100)	(2 067 402)	(+100)	(2 015 089)
	(-100)	2 067 402	(-100)	2 015 089
LIBOR	(+50)	(7 540)	(+50)	(17 158)
	(-50)	7 540	(-50)	17 158

Valūtas risks

Valūtas risks ir risks ciest zaudējumus nelabvēlīgu valūtas kursu izmaiņas rezultātā saistībā ar aktīviem un saistībām ārvalstu valūtās. Valūtas risks, kuram Sabiedrība ir pakļauta, galvenokārt izriet no tās saimnieciskās darbības – ieņēmumi un izmaksas ir denominēti atšķirīgās valūtās no aizņēmumiem ārvalstu valūtās. Sabiedrības pircēju un pasūtītāju parādi ir galvenokārt euro, savukārt, aizņēmumi no bankām ir euro un ASV dolāros. Detalizēts finanšu instrumentu sadalījums pa valūtām sniegts 31.pielikumā.

Galvenais valūtas riska pārvaldības instruments, kuru izmanto Sabiedrība, ir valūtas līdzekļu apzināšana un izmantošana saistību segšanai ārvalstu valūtās.

Sabiedrības vadība ir nolēmusi neizmantot atvasinātos finanšu instrumentus valūtas risku pārvaldībai.

Valūtas jūtīgums

Nākamajā tabulā atspoguļots Sabiedrības ieņēmumu pirms nodokļiem jutīgums pret pamatoti iespējamām valūtas kursu izmaiņām attiecībā uz tās monetāro pozīciju, ja visi pārējie

mainīgie lielumi nemainās. Sabiedrības pašu kapitāls, izņemot pārskata gada rezultātu, netiek ietekmēts.

	2017		2016	
	Izmaiņas valūtas kursā	Ietekme uz peļņu pirms nodokļiem (EUR)	Izmaiņas valūtas kursā	Ietekme uz peļņu pirms nodokļiem (EUR)
ASV dolārs	(+5%)	63 497	(+5%)	164 000
	(-5%)	63 497	(-5%)	164 000

Kredītrisks

Kredītrisks ir risks, ka darījumu partneris varētu nepildīt savas saistības pret Sabiedrību, radot tai ievērojamus finansiālus zaudējumus. Sabiedrība ir pakļauta kredīriskam, kas izriet

tieši no tās saimnieciskās darbības – galvenokārt pircēju un pasūtītāju parādiem, un kredīriskam saistībā ar Sabiedrības finansēšanas darbībām – galvenokārt naudas depozītiem bankās.

Pircēju un pasūtītāju parādi

Sabiedrība pārvalda pircēju un pasūtītāju parādu kredītrisku saskaņā ar Koncerna politikām. Pirms līgumu slēgšanas tiek izvērtēta pircēju un pasūtītāju maksāspēja. Sabiedrība nodrošinās pret kredītrisku, saņemot priekšapmaksu no saviem klientiem.

Sabiedrība nepārtraukti uzrauga debitoru parādu atlikumus, lai mazinātu neatgūstamo parādu rašanās iespēju. Iespējamais pircēju un pasūtītāju parādu vērtības samazinājums tiek pastāvīgi analizēts.

Sabiedrība nav saņēmusi ķīlas kā nodrošinājumu pircēju un pasūtītāju parādiem.

2017.gada 31.decembrī Sabiedrībai bija 3 klienti (2016: 4 klienti), kuri katrs bija parādā Sabiedrībai vairāk nekā 700 tūkst. EUR un veidoja apmēram 84,0% (2016: 94,3 %) no kopējā debitoru parāda. Ņemot vērā meitas sabiedrību parādus, kam 2017.gada 31.decembrī vēl nav iestājies samaksas termiņš, vairāk par 700 tūkst. EUR parāds bija vienam klientam, kas veidoja 19,4% no kopējā debitoru parāda.

Sabiedrībai nav izstrādāta iekšējā kredītreitingu sistēma pircēju un pasūtītāju parādu izvērtēšanai.

Naudas depozīti

Kredītrisku, kas izriet no Sabiedrības naudas depozītiem bankās, pārvalda Koncerna Finanšu komiteja saskaņā ar Koncerna Finanšu vadības politiku. Saskaņā ar šo politiku Sabiedrības brīvos resursus pieļaujams ieguldīt tikai depozītos vai naudas tirgus fondos. Pirms naudas līdzekļu izvietojšanas bankās (depozītos vai norēķinu

kontos) Koncerna Finanšu komiteja izvērtē banku kredītreitingus un piedāvātās procentu likmes.

Sabiedrības naudas līdzekļu atlikumi bankās atbilstoši aģentūras Moody's piešķirtajiem banku kredītreitingiem:

	(EUR)	
Kredītreitings	31.12.2017.	31.12.2016.
Aa2	-	2 183 775
Aa3	19 689 583	4 914 476
A1	10 723	-
A2	-	4 617
A3	1 129	118
Kopā	19 701 435	7 102 986

Sabiedrība ir pakļauta kredītriskam, kā tas atspoguļots nākamajā tabulā:

	(EUR)	
	31.12.2017.	31.12.2016.
Nauda un naudas ekvivalenti	19 701 435	7 103 593
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie parādi (bruto summa), izņemot avansus un priekšapmaksas	59 372 305	52 203 486
Kopā	79 073 740	59 307 079



Papildus tiek atklāta informācija attiecībā uz kredītrisku:

(EUR)

	31.12.2017.	31.12.2016.
Finanšu aktīvi, kuriem nav kavēts maksājuma termiņš un kuriem nav izveidots uzkrājums vērtības samazinājumam		
Nenokavētie parādi, to skaitā	78 462 323	55 176 266
Nauda un naudas ekvivalenti	19 701 435	7 103 593
Pircēju un pasūtītāju parādi	58 760 888	48 072 673
Vecuma struktūras analīze finanšu aktīviem, kuriem nokavēts maksājuma termiņš, bet nav izveidots uzkrājums vērtības samazinājumam		
Līdz 3 mēnešiem	118 525	3 638 711
No 3 līdz 12 mēnešiem	19 194	2 290
Kopā finanšu aktīvi, kuriem nav izveidots uzkrājums vērtības samazinājumam	78 600 042	58 817 267
Finanšu aktīvi, kuriem izveidots uzkrājums vērtības samazinājumam (pilnā apjomā)	473 698	489 812
Kopā	79 073 740	59 307 079

Likviditātes risks

Likviditātes risks ir risks, ka Sabiedrība nespēs pildīt savas finanšu saistības noteiktajā termiņā.

Koncerna Finanšu komiteja pārvalda likviditātes risku, uzturot atbilstošas naudas rezerves un nodrošinot pietiekamu finansējumu, izmantojot piešķirtos kredītus, kredītlīnijas, finanšu nomu utt., kā arī pastāvīgi uzraugot prognozētās un faktiskās naudas plūsmas un saskaņojot finanšu aktīvu un saistību termiņstruktūru.

Sabiedrība sagatavo ilgtermiņa naudas plūsmas prognozi gadam un operatīvo naudas plūsmas prognozi vienai nedēļai, lai nodrošinātu, ka Sabiedrības rīcībā ir pietiekami daudz naudas līdzekļu, lai finansētu gaidāmās saimnieciskās darbības izmaksas, nokārtotu finanšu saistības un veiktu nepieciešamās investīcijas.

2017.gadā Sabiedrības darbības rezultāts ir peļņa pēc nodokļiem 23 184 tūkst. EUR. 2017. gada 31.decembrī Sabiedrības īstermiņa saistības pārsniedza tās apgrozāmos līdzekļus par 61 929 tūkst. EUR. Īstermiņa saistībās ir iekļauti nākamo periodu ieņēmumi 20 388 tūkst. EUR,

kas saistīti ar ES projektu un valsts budžeta līdzekļu ieguldījumiem dzelzceļa publiskajā infrastruktūrā, tāpēc finanšu līdzekļi šo saistību segšanai pārskata gadā nav paredzami. Kopējās likviditātes rādītājs ir 0,4, bet īstermiņa saistībās neiekļaujot nākamo periodu ieņēmumus, tas ir 0,5. Savukārt izslēdzot arī īstermiņa uzkrājumus, kuri nav saistīti ar naudas plūsmu, likviditātes rādītājs ir 0,6. Sabiedrības operatīvās darbības naudas plūsmas ir pozitīvas. Turklāt Sabiedrībai ir pieejama kredītlīnija AS Luminor Bank īstermiņa saistību segšanai. Ievērojot iepriekš minētos apstākļus, uzskatām, ka Sabiedrībai 2017.gadā, neskatoties uz pārvaldājumu apjoma samazinājumu, ir izdevies nodrošināt finanšu līdzsvaru, tāpēc Sabiedrība spēs segt savus kārtējos maksājumus un saglabāt finansiālo stabilitāti.

Nākamajās tabulās analizētas Sabiedrības finanšu saistības pēc to atmaksas termiņiem, pamatojoties uz līgumos noteiktajām nediskontētajām finanšu saistību summām, ieskaitot procentu maksājumus:

(EUR)

2017.gada 31.decembrī	Līdz 3 mēnešiem	3 līdz 12 mēneši	1 līdz 5 gadi	Vairāk kā 5 gadi	Kopā
Aizņēmumi no kredītiestādēm	8 520 828	26 767 997	127 573 203	54 996 445	217 858 473
Pārējās saistības (iekļaujot pārējos aizņēmumus, parādus piegādātājiem un darbuzņēmējiem un citus kreditorus)	16 840 778	5 227 868	954 279	1 852 555	24 875 480
Kopā	25 361 606	31 995 865	128 527 482	56 849 000	242 733 953

(EUR)

2016.gada 31.decembrī	Līdz 3 mēnešiem	3 līdz 12 mēneši	1 līdz 5 gadi	Vairāk kā 5 gadi	Kopā
Aizņēmumi no kredītiestādēm	7 358 449	25 963 826	119 185 232	61 015 053	213 522 560
Pārējās saistības (iekļaujot pārējos aizņēmumus, parādus piegādātājiem un darbuzņēmējiem un citus kreditorus)	14 122 581	5 174 235	954 279	1 969 558	22 220 653
Kopā	21 481 030	31 138 061	120 139 511	62 984 611	235 743 213

29. PATIESĀS VĒRTĪBAS APSVĒRUMI

13.SFPS nosaka vērtēšanas tehniku hierarhiju, pamatojoties uz to, vai vērtēšanas tehnikā tiek izmantoti novērojami tirgus dati, vai arī tirgus dati nav novērojami. Novērojami tirgus dati ir iegūti no neatkarīgiem avotiem. Ja tirgus dati nav novērojami, vērtēšanas tehnika atspoguļo Sabiedrības pieņēmumus par tirgus situāciju.

Šī hierarhija nosaka, ka ir jālieto novērojami tirgus dati, ja vien tie ir pieejami. Veicot pārvērtēšanu, Sabiedrība ņem vērā atbilstošas novērojamas tirgus cenas, ja tas ir iespējams.

Patiesā vērtība - summa, kādu saņemtu, pārdodot aktīvu, vai maksātu, izpildot saistības parastā darījumā starp tirgus dalībniekiem minētā aktīva vai saistību novērtēšanas datumā.

Patiesās vērtības noteikšanas mērķis, pat ja tirgus nav aktīvs, ir noteikt darījuma cenu, pie kuras tirgus dalībnieki būtu ar mieru pārdot aktīvu vai uzņemt saistības konkrētā vērtēšanas datumā pašreizējos tirgus apstākļos.

Lai noteiktu finanšu instrumenta patieso vērtību, izmanto vairākas metodes: kotētās cenas vai vērtēšanas tehniku, kas iekļauj novērojamus tirgus datus un ir balstīta uz iekšējiem modeļiem. Balstoties uz patiesās vērtības hierarhiju, visas vērtēšanas tehnikas ir sadalītas 1.līmenī, 2.līmenī un 3.līmenī.

Finanšu instrumenta patiesās vērtības hierarhijas līmenim ir jābūt noteiktam kā zemākajam līmenim, ja to vērtības būtisko daļu sastāda zemāka līmeņa dati.

Finanšu instrumenta klasificēšana patiesās vērtības hierarhijā notiek divos posmos:

1. Klasificēt katra līmeņa datus, lai noteiktu patiesās vērtības hierarhiju;
2. Klasificēt pašu finanšu instrumentu, balstoties uz zemāko līmeni, ja to vērtības būtisko daļu sastāda zemāka līmeņa dati.



Kotētas tirgus cenas – 1. līmenis

Vērtēšanas tehnikā 1.līmenī tiek izmantotas aktīvā tirgū nekorrigētas kotācijas cenas identiskiem aktīviem vai saistībām, kad kotācijas cenas ir viegli pieejamas un cena reprezentē faktisko tirgus situāciju darījumiem godīgas konkurences apstākļos.

Vērtēšanas tehnika, kad tiek izmantoti tirgus dati – 2. līmenis

Vērtēšanas tehnikā 2.līmenī izmantotajos modeļos visi būtiskākie dati, tieši vai netieši, ir novērojami no aktīvu vai saistību puses. Modelī izmantoti tirgus dati, kas nav 1.līmenī iekļautās kotētās cenas, bet kas ir novērojami tieši (t.i. cena), vai netieši (t.i. tiek iegūti no cenas).

Vērtēšanas tehnika, kad tiek izmantoti tirgus dati, kas nav balstīti uz novērojamiem tirgus datiem – 3. līmenis

Vērtēšanas tehnikā, kad tiek izmantoti tirgus dati, kas nav balstīti uz novērojamiem tirgus datiem (nenovērojamie tirgus dati) ir klasificēti 3.līmenī. Par nenovērojamiem tirgus datiem tiek uzskatīti tādi dati, kas nav viegli pieejami aktīvā tirgū, nelikvīda tirgus vai finanšu instrumenta sarežģītības dēļ. 3.līmeņa datus pārsvarā nosaka, balstoties uz līdzīga rakstura novērojamiem tirgus datiem, vēsturiskiem novērojumiem vai izmantojot analītiskas pieejas.

Šādi finanšu aktīvi un saistības ir iekļauti 3. līmenī:

- Aktīvi: Nauda un naudas ekvivalenti 19 701 435 EUR; Aizdevumi radniecīgajām sabiedrībām 44 510 858 EUR, Pārējie vērtspapīri un ieguldījumi 494 227 EUR, Pircēju un pasūtītāju parādi neto 4 841 989 EUR; Radniecīgo sabiedrību parādi neto 9 545 760 EUR.
- Saistības: Aizņēmumi no kredītiestādēm 208 248 230 EUR; Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem 18 044 744; Parādi radniecīgajām sabiedrībām 4 393 161 EUR; Pārējās saistības 2 437 575 EUR.

Aktīvi un saistības, kuriem patiesā vērtība tiek uzrādīta

Likvīdu un īstermiņa (atmaksas termiņš nepārsniedz trīs mēnešus) finanšu instrumentu, piemēram, naudas un naudas ekvivalentu, īstermiņa depozītu, īstermiņa pircēju un pasūtītāju un parādu piegādātājiem un darbuzņēmējiem, uzskaites vērtība aptuveni atbilst to patiesajai vērtībai.

Aizņēmumu no kredītiestādēm, finanšu nomas saistību un citu ilgtermiņa saistību patiesā vērtība

tiek novērtēta, diskontējot nākotnes naudas plūsmas, piemērojot tirgus procentu likmes. Tā kā procentu likmes, kuras tiek piemērotas aizņēmumiem no kredītiestādēm, finanšu nomas saistībām un citām ilgtermiņa saistībām, pārsvarā ir mainīgas un būtiski neatšķiras no tirgus procentu likmēm, kā arī Sabiedrībai piemērojamais riska uzcenojums nav būtiski mainījies, ilgtermiņa saistību patiesā vērtība aptuveni atbilst to uzskaites vērtībai.

30. KAPITĀLA PĀRVALDĪBA

Latvijas Republikai pieder 100% VAS “Latvijas dzelzceļš” akciju.

Sabiedrības mērķi attiecībā uz kapitāla pārvaldīšanu ir nodrošināt Sabiedrības spēju turpināt tās darbību un dot akcionāru sapulces noteikto kapitāla atdevi. Latvijas valstij kā

vienīgajam Sabiedrības kapitāla īpašniekam ir tiesības pieņemt lēmumus, kas saistīti ar Sabiedrības kapitāla palielināšanu, samazināšanu, dividenžu izmaksu vai novirzīšanu Sabiedrības attīstībai.



Kapitāla pārvaldības kontekstā Sabiedrības izvērtē aizņemtā kapitāla attiecību pret kopējo kapitālu. Sabiedrības finanšu risku pārvaldības politika nenosaka minimālo vai maksimālo apmēru šim rādītājam. Noslēgtajos kredītīgumos ar bankām ir noteikti finanšu rādītāji, kurus Sabiedrībai jāievēro līguma darbības laikā, ja

rādītāji netiek izpildīti, gatavojot gada pārskatu tiek saņemtas vēstules no bankām, ka aizdevējs neprasīs atmaksāt naudas līdzekļus ātrākā periodā. Sastādot īstermiņa un ilgtermiņa finanšu plānu un budžetu, Sabiedrība ņem vērā banku izvirzītos finanšu nosacījumus attiecībā uz aizņemtā kapitāla attiecību pret kopējo kapitālu.

	(EUR)	
	31.12.2017.	31.12.2016.
Aizņēmumi no kredītiestādēm un citi aizņēmumi	210 685 805	207 495 007
Kreditoru parādi (ieskaitot nodokļus)	44 107 431	28 927 256
Pārējās saistības	335 126 359	385 317 313
Kopējās saistības	589 919 595	621 739 576
Pašu kapitāls	315 243 661	292 059 294
Kopā saistības un pašu kapitāls	905 163 256	913 798 870
Aizņemtā kapitāla attiecība pret kopējo kapitālu	65%	68%
Pašu kapitāla attiecība pret kopējām saistībām	53%	47%

31. FINANŠU AKTĪVU UN SAISTĪBU ANALĪZE SADALĪJUMĀ PA VALŪTĀM

Nākamā tabula atspoguļo Sabiedrības finanšu instrumentus pa valūtām 2017.gada 31.decembrī:

	EUR	USD EUR	Citas valūtas EUR	Kopā EUR
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie debitori, izņemot avansusaistībām	58 898 604	3	-	58 898 607
Nauda un naudas ekvivalenti	19 698 374	3 040	21	19 701 435
Kopā finanšu aktīvi	78 596 978	3 043	21	78 600 042
Aizņēmumi no kredītiestādēm	206 740 185	1 508 045	-	208 248 230
Citi aizņēmumi	2 437 575	-	-	2 437 575
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori, izņemot avansus	22 412 147	14 999	10 759	22 437 905
Kopā finanšu saistības	231 589 907	1 523 044	10 759	233 123 710



Nākamā tabula atspoguļo Sabiedrības finanšu instrumentus pa valūtām 2016.gada 31.decembrī:

	EUR	USD EUR	Citas valūtas EUR	Kopā EUR
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie debitori, izņemot avansusaistībām	51 713 673	1	-	51 713 674
Nauda un naudas ekvivalenti	7 103 050	521	22	7 103 593
Kopā finanšu aktīvi	58 816 723	522	22	58 817 267
Aizņēmumi no kredītiestādēm	201 508 879	3 431 550	-	204 940 429
Citi aizņēmumi	2 554 578	-	-	2 554 578
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori, izņemot avansus	19 605 706	29 721	30 648	19 666 075
Kopā finanšu saistības	223 669 163	3 461 271	30 648	227 161 082

32. KAPITĀLIEGULDĪJUMU SAISTĪBAS

Sabiedrība plāno arī nākošajā pārskata gadā veikt kapitālieguldījumus pamatlīdzekļos un nemateriālajos ieguldījumos, no tiem:

būtiskākie noslēgtie, bet vēl nepabeigtie līgumi:

Darījumu partnera nosaukums, līguma priekšmets	Līguma datums	Līguma izpildes termiņš	Līguma summa EUR
SIA "LDZ infrastruktūra" Skrīveru stacijas paaugstinātā salu perona izbūve	18.08.2017.	01.08.2018.	450 495
SIA "KATISS" Kabeļu optiskās līnijas izbūve iecirknī Rīga-Skulte	04.08.2017.	30.09.2018.	417 754
SIA "LVS Building" Jumta seguma un konstrukciju nomaiņa ēkā Brīvības ielā 103A, Liepājā	06.10.2017.	02.12.2018.	300 000
SIA "KATISS" Kontakttikla rekonstrukcija Ogres stacijā un Šķirotavas stacijā	31.10.2017.	29.06.2018.	274 644

būtiskākie apstiprinātie darījumi, bet pārskata gadā vēl nenoslēgtie līgumi:

Darījumu partnera nosaukums, līguma priekšmets	Iepirkuma procedūras veids, datums	Līguma izpildes termiņš	Piedāvājuma summa EUR
SIA "KATISS" Kabeļu optiskās līnijas izbūve iecirknī Pļaviņas- Madona	Sarunu procedūra 10.10.2017.	30.09.2018.	834 782



Pamatlīdzekļu izveidošana un nepabeigtās celtniecības objektu izmaksas

(EUR)

Nepabeigtās celtniecības objektu nosaukums	Nepabeigtās celtniecības objektu atlikums uz 31.12.2017.	Plānotās izmaksas 2018. gadā	Plānotais datums nodošanai ekspluatācijā
Kustības kontroles un centralizācijas pilnveidošana (papildus KIGAS) projektam	786 668	287 460	2018.gads
Kravu pārvadājumu informācijas aprites elektronizācija un optimizācija - Kravu kustības pārvaldības IS	473 566	439 520	2018.gads
Kraušanas laukuma paplašināšana Garkalnes stacijā	359 290	-	2018.gads
Skrīveru stacijas paaugstinātā salu perona izbūve	221 310	229 185	2018.gads
Vienotas LDZ Datu noliktavas izveide	163 712	215 350	2018.gads
Ārējo inženiertīklu kapitālais remonts	78 047	370 000	2018.gads
Staciju pārbrauktuvju apgaismošana un elektroapgādes iekārtu modernizācija	77 364	20 000	2018.gads
Apakšstaciju un centrālo sadales punktu atjaunošana	78 275	190 000	2018.gads
Dzelzceļa tehnoloģisko un staciju ēku un pasažieru peronu kapitālais remonts	73 009	1 100 000	2018.gads
Inženiertehnisko būvju kapitālais remonts	52 442	198 600	2018.gads
Optisko tīklu izbūve	22 300	1 230 236	2018.gads
Pārējie nepabeigtās celtniecības objekti	29 631	-	2018.gads
Kopā	2 415 614	4 280 351	x

33. NODOKĻU IESPĒJAMĀS SAISTĪBAS

Nodokļu institūcijas var jebkurā brīdī veikt grāmatvedības uzskaites revīziju trīs gadu laikā pēc taksācijas gada un papildus aprēķināt nodokļu saistības un soda naudas. Sabiedrības vadībai nav zināmi apstākļi, kas varētu radīt iespējamās būtiskas saistības nākotnē.

34. NĀKOTNES NOMAS MAKSĀJUMI

2017.gadā Sabiedrības izmaksas saistībā ar noslēgtajiem operatīvās nomas līgumiem ir 3 511 484 EUR, attiecīgi 2016.gadā – 3 511 824 EUR. Plānots, ka 2018.gadā izmaksas saglabāsies 2017.gada apmērā.

Operatīvās nomas līgumu pirmstermiņa izbeigšana nevar būtiski ietekmēt Sabiedrības finanšu stāvokli un tā darbības rezultātus.

35. NĀKOTNES NOMAS IEŅĒMUMI

Operatīvās nomas ieņēmumi 2017.gadā ir 5 360 973 EUR. Operatīvās nomas ieņēmumus laika periodā no 1-5 gadiem plānots saņemt 2017.gada apjomā.



36. SABIEDRĪBĀ NODARBINĀTO PERSONU SKAITS

Vidējais Sabiedrībā nodarbināto personu skaits 2017.gadā ir 6 494 (2016.gadā – 6 808).

37. DARĪJUMI AR SAISTĪTĀM PERSONĀM

Sabiedrībai ir darījumi ar Satiksmes ministriju (Sabiedrības 100% akciju turētājs) un citām komercsabiedrībām, kuru akcijas pieder valstij. Lielākie darījumi ir ar AS “Pasažieru vilciens” (maksā par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu iekšzemes pasažieru pārvadājumiem, abonētu biļešu iegāde) par 48 492 457 EUR (2016.g. – 48 778 535 EUR) un VAS “Latvenergo” (elektroenerģijas iegāde) par 11 884 524 EUR (2016.g. – 12 955 449 EUR). Savstarpējie darījumi ir saistīti ar attiecīgo pušu pamatdarbībām.

Darījumi ar meitas sabiedrībām:

Darījuma partneris	2017 Preces/pakalpojumi		2016 Preces/pakalpojumi	
	Pārdotas/ sniegti	Pirkta/ saņemti	Pārdotas/ sniegti	Pirkta/ saņemti
SIA “LDZ CARGO”	94 606 923	7 024 609	111 658 481	9 660 083
SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”	3 209 387	2 738 891	2 646 969	3 571 960
SIA “LDZ infrastruktūra”	1 429 064	12 660 363	1 367 501	11 773 330
SIA “LDZ apsardze”	404 452	4 747 407	330 113	4 464 846
AS “LatRailNet”	74 375	1 198 524	70 425	1 198 395
SIA “LDZ apsardze”	137 781	-	64 616	-
SIA “Rīgas Vagonbūves uzņēmums “Baltija”	1 750	-	-	-

Radniecīgo sabiedrību parādi:

(EUR)

Meitas sabiedrība	31.12.2017.	31.12.2016.
Īstermiņa parādi		
SIA “LDZ CARGO”	3 009 757	4 260 227
SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”	6 284 797	9 654 088
SIA “LDZ infrastruktūra”	187 906	117 421
SIA “LDZ apsardze”	38 888	36 380
AS “LatRailNet”	11 446	7 515
SIA “LDZ Loģistika”	12 664	6 011
SIA “Rīgas Vagonbūves uzņēmums “Baltija”	302	-
Kopā	9 545 760	14 081 642
no tiem izveidojušies pārskata gada decembrī	6 798 043	14 081 642
Ilgttermiņa aizdevumi		
SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”*	44 510 858	29 158 575



*2016.gadā un 2017.gadā Latvijas dzelzceļš ir izsniedzis SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" ilgtermiņa aizdevumu četrpadsmit divsekciju 2M62U sērijas dīzeļlokomotīvu modernizācijas finansēšanai par kopējo summu 47 258 575 EUR apmērā.

Parādi radniecīgajām sabiedrībām:

	(EUR)	
Meitas sabiedrība	31.12.2017.	31.12.2016.
SIA "LDZ CARGO"	492 249	829 008
SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"	221 701	235 274
SIA "LDZ infrastruktūra"	3 198 281	1 383 875
SIA "LDZ apsardze"	480 930	518 942
Kopā	4 393 161	2 967 099
no tiem izveidojušies pārskata gada decembrī	4 392 734	2 966 140

38. NOTIKUMI PĒC PĀRSKATA GADA BEIGĀM

Laika periodā kopš pārskata gada pēdējās dienas nav bijuši notikumi, kas būtiski ietekmētu Sabiedrības finansiālo stāvokli 2017.gada 31.decembrī.

39. PRIEKŠLIKUMI PAR SABIEDRĪBAS PEĻŅAS IZLIETOŠANU

Pamatojoties uz Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 94.panta pirmās daļas 2.punktu, 56.panta pirmo daļu, 28.panta pirmo un otro daļu un Ministru kabineta 22.12.2015. noteikumu Nr.806 "Kārtība, kādā valsts kapitālsabiedrības un publiski privātās kapitālsabiedrības, kurās valsts ir dalībnieks (akcionārs), prognozē un nosaka dividendēs izmaksājamo peļņas daļu un veic maksājumus valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu" 5.punktu, lai nodrošinātu valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" konkurētspējas saglabāšanos, ilgtspējīgu attīstību un investīciju projektu realizēšanu, Sabiedrības vadība ierosina noteikt atšķirīgu dividendēs izmaksājamās peļņas daļas likmi 0% apmērā, iekļaujot to Sabiedrības Vidēja termiņa darbības stratēģijā atbilstoši Ministru kabineta rīkojumam par atļauju noteikt VAS "Latvijas dzelzceļš" Vidēja termiņa stratēģijā atšķirīgu prognozējamo dividendēs izmaksājamo peļņas daļu.

Rīgā, 2018. gada 3. aprīlī

Valdes priekšsēdētājs

E. Bērziņš

Valdes loceklis

A. Strakšas

Valdes loceklis

Ē. Šmuksts

Valdes loceklis

A.Stūrmanis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja

S. Gasjūna





“LATVIJAS DZELZCEĻA” SAĪSINĀTAIS KONSOLIDĒTAIS **2017.** GADA PĀRSKATS



KONSOLIDĒTIE FINANŠU PĀRSKATI

KONSOLIDĒTAIS PEĻŅAS VAI ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

par 2017. gadu

(EUR'000)

	2017	2016
Ieņēmumi	318 638	351 121
Pārdotās produkcijas ražošanas pašizmaksa	(320 571)	(340 409)
Bruto peļņa vai zaudējumi	(1 933)	10 712
Administrācijas izmaksas	(24 616)	(24 461)
Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi	33 628	37 015
Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	(6 277)	(13 914)
Ieņēmumi no ilgtermiņa ieguldījumiem	311	250
Finanšu ieņēmumi	2	1
Finanšu izmaksas	(2 272)	(2 295)
Peļņa vai zaudējumi pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa	(1 157)	7 308
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	32 334	(6 253)
Pārskata gada peļņa	31 177	1 055

Rīgā, 2018. gada 3. aprīlī

Valdes priekšsēdētājs

Valdes loceklis

Valdes loceklis

Valdes loceklis

E. Bērziņš

A. Strakšas

Ē. Šmuksts

A. Stūrmanis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja

S. Gasjūna

Pielikums

Saīsinātā konsolidētā finanšu pārskata sagatavošanas pamatnostādnes.

Šis saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats, kas sastāv no konsolidētā pārskata par finanšu stāvokli 2017.gada 31.decembrī, konsolidētā peļņas vai zaudējumu pārskata un konsolidētā apvienoto ienākumu pārskata par gadu līdz 2017.gada 31.decembrim, ir sagatavots balstoties uz revidētā VAS "Latvijas dzelzceļš" 2017.gada konsolidētā finanšu pārskata attiecīgo informāciju, neveicot tajā izmaiņas. Revidētais konsolidētais finanšu pārskats ir pieejams VAS "Latvijas dzelzceļš" administrācijā. Attiecīgi šis saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats atbilst konsolidētajam finanšu pārskatam.

KONSOLIDĒTAIS APVIENOTO IENĀKUMU PĀRSKATS

par 2017. gadu

(EUR'000)

	2017	2016
Pārskata gada peļņa	31 177	1 055
Pārējie ienākumi:		
Posteņi, kuri netiks pārklasificēti peļņas vai zaudējumu aprēķinā:	4 377	(9 371)
<i>Pārvērtēto pamatlīdzekļu norakstīšana</i>	-	(11 024)
<i>Atliktais nodoklis, kas tieši atzīts pārējos ienākumos no pārvērtētajiem pamatlīdzekļiem</i>	4 377	1 653
Pārskata gada pārējie ienākumi/(zaudējumi)	4 377	(9 371)
Pārskata gada apvienotie ienākumi/(zaudējumi)	35 554	(8 316)
Pārskata gada peļņa un apvienotie ienākumi/(zaudējumi), kas attiecināmi uz Koncerna mātes sabiedrības akcionāriem	35 554	(8 316)

Rīgā, 2018. gada 3. aprīlī

Valdes priekšsēdētājs

Valdes loceklis

Valdes loceklis

Valdes loceklis

E. Bērziņš

A. Strakšas

Ē. Šmuksts

A. Stūrmanis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja

S. Gasjūna



KONSOLIDĒTAIS PĀRSKATS PAR FINANŠU STĀVOKLI 2017. GADA 31. DECEMBRĪ

(EUR'000)

AKTĪVI	31.12.2017.	31.12.2016.
ILGTERMIŅA IEGULDĪJUMI		
Pamatlīdzekļi	895 784	908 066
Nemateriālie ieguldījumi	1 360	1 559
Avansa maksājumi par pamatlīdzekļiem	745	756
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	494	494
ILGTERMIŅA IEGULDĪJUMI KOPĀ	898 383	910 875
APGROZĀMIE LĪDZEKĻI		
Krājumi	24 244	34 355
Pircēju, pasūtītāju parādi un citi debitori	14 779	18 180
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	446	1 875
Nauda un naudas ekvivalenti	72 883	61 084
APGROZĀMIE LĪDZEKĻI KOPĀ	112 352	115 494
AKTĪVI KOPĀ	1 010 735	1 026 369

(turpinājums nākošajā lapā)



KONSOLIDĒTAIS PĀRSKATS PAR FINANŠU STĀVOKLI 2017. GADA 31. DECEMBRĪ (turpinājums)

(EUR'000)

PASĪVI	31.12.2017.	31.12.2016.
PAŠU KAPITĀLS UN SAISTĪBAS		
PAŠU KAPITĀLS		
Uz Koncerna mātes sabiedrības akcionāriem attiecināmais:		
Akciju kapitāls (pamatkapitāls)	256 720	256 720
Ilgttermiņa ieguldījumu pārvērtēšanas rezerve	51 350	46 973
Rezerves un iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa	53 327	52 272
Pārskata gada apvienotie ienākumi	31 177	1 055
PAŠU KAPITĀLS KOPĀ	392 574	357 020
SAISTĪBAS		
ILGTERMIŅA SAISTĪBAS		
Atliktā nodokļa saistības	-	36 752
Uzkrājumi	177	178
Aizņēmumi no kredītiestādēm	176 527	177 334
Citi aizņēmumi	2 321	2 438
Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem	486	491
Nākamo periodu ieņēmumi	307 639	329 671
ILGTERMIŅA SAISTĪBAS KOPĀ	487 150	546 864
ĪSTERMIŅA SAISTĪBAS		
Aizņēmumi no kredītiestādēm	35 114	33 399
Citi aizņēmumi	117	117
Uzkrājumi	8 486	15 187
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori	52 096	38 738
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	2	-
Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	14 808	15 836
Nākamo periodu ieņēmumi	20 388	19 208
ĪSTERMIŅA SAISTĪBAS KOPĀ	131 011	122 485
SAISTĪBAS KOPĀ	618 161	669 349
PAŠU KAPITĀLS UN SAISTĪBAS KOPĀ	1 010 735	1 026 369

Rīgā, 2018. gada 3. aprīlī

Valdes priekšsēdētājs

E. Bērziņš

Valdes loceklis

A. Strakšas

Valdes loceklis

Ē. Šmuksts

Valdes loceklis

A. Stūrmanis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja

S. Gasjūna

