



LATVIJAS DZELZCEĻŠ

Dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumi



VAS "Latvijas dzelzceļš"
ilgtspējas un
gada pārskats
par 2016. gadu

SATURS

VAS "Latvijas dzelzceļš" prezidenta Edvīna Bērziņa uzruna	3
--	---

VAS "Latvijas dzelzceļš" viceprezidenta Aivara Strakšas uzruna	7
---	---

VAS "Latvijas dzelzceļš" viceprezidenta Ērika Šmuksta uzruna	8
---	---

VAS "Latvijas dzelzceļš" viceprezidenta Aina Stūrmaņa uzruna	9
---	---

INFORMĀCIJA PAR PĀRSKATU 10

Indikatoru satura rādītājs	12
----------------------------	----

UZŅĒMUMA PROFILS 13

Uzņēmuma pārvalde un struktūra	15
--------------------------------	----

LDz padome	16
------------	----

LDz valde	17
-----------	----

LDz meitas uzņēmumi un to darbības rezultāti 2016. gadā	19
--	----

Darbības rezultāti	21
--------------------	----

Darbinieki	22
------------	----

LDz sociālā atbildība	22
-----------------------	----

2016. gadā Korporatīvās sociālās atbildības aktivitāšu plāna ietvaros atbilstoši politikā definētajām jomām īstenotās aktivitātes	23
---	----

Ētika	27
-------	----

Piegādes ķēdes, partneri	27
--------------------------	----

Atbildība pret ārējām iniciatīvām	27
-----------------------------------	----

Darbība nozares un sabiedriskajās organizācijās	30
--	----

Būtisko aspektu identificēšana, ietekmes pušu iesaiste	34
---	----

Kravu pārvadājumu īpatsvars pēc satiksmes veidiem 2016. gadā	38
---	----

EKONOMISKĀ IETEKME 38

Vadības pieeja	38
----------------	----

Rādītā ekonomiskā vērtība	38
---------------------------	----

Valsts iesaiste – ES līdzfinansējuma pieejamības nodrošināšana dzelzceļa investīciju projektiem	41
---	----

Valsts iesaiste nozares normatīvās bāzes izstrādē	47
--	----

Infrastruktūras attīstības ietekme	48
------------------------------------	----

Netiešā ekonomiskā ietekme	49
----------------------------	----

LDz iepirkumu politika	49
------------------------	----

IETEKME UZ VIDI 51

Vadības pieeja	51
----------------	----

Rūpes par vidi	51
----------------	----

Atkritumu apsaimniekošana	52
---------------------------	----

Gaisa un gruntsūdeņu piesārņojuma samazināšana	53
---	----

Trokšņi un vibrācijas	53
-----------------------	----

Apkārējās vides sakopšana	54
---------------------------	----

Energoefektivitāte	55
--------------------	----

Materiālu izmantošana	56
-----------------------	----

Ūdens apgāde	56
--------------	----

SOCIĀLĀ IETEKME 57

Vadības pieeja	57
----------------	----

Darbinieki	57
------------	----

Darbinieku un vadības attiecības	58
----------------------------------	----

Iekšējā komunikācija	59
----------------------	----

Ideju banka	60
-------------	----

Darba drošība	61
---------------	----

Apmācības un izglītības iespējas	62
----------------------------------	----

Produkta atbildības dimensija	64
-------------------------------	----

Vadības pieeja	64
----------------	----

Informācijas tehnoloģiju attīstība	65
------------------------------------	----

Nelaimes gadījumi uz sliedēm	67
------------------------------	----

Sabiedrības drošība	68
---------------------	----

SABIEDRĪBAS DIMENSIJA 69

Vadības pieeja	69
----------------	----

Sūdzību mehānismi	72
-------------------	----

Politiskā atbildība	73
---------------------	----

Zemes izmantošanas tiesības	73
-----------------------------	----

Vides pieejamība	73
------------------	----

NEATKARĪGA REVIDENTA APLIECINĀJUMA ZIŅOJUMS	75
--	----

VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" 2016. GADA PĀRSKATS	78
---	----

VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" KONSOLIDĒTAIS 2016. GADA PĀRSKATS	142
---	-----

EDVĪNS BĒRZIŅŠVAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs,
prezidents

G4-1

NOTIKUMIEM BAGĀTS GADS, KAS LDZ IEZĪMĒJIS PASAULES KARTĒ

2016. gada sākumā VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDZ) pieņēma lēmumu – pilnveidot labas korporatīvās pārvaldības praksi un attīstīt izpratni par sociālo atbildību gan uzņēmumā, gan visā "Latvijas dzelzceļa" koncernā, nostiprināt ilgtspējīgu un vienlaikus inovatīvu domāšanu tradīcijām bagātajā dzelzceļa nozarē, kā arī **uzsākt LDZ nefinanšu pārskatu gatavošanu pēc starptautiski atzītajām Global Reporting Initiative (GRI) G4 vadlīnijām.**

Tiesa, 2016. gads LDZ izvērtās izaicinājumu pilns. Iespējams, šajā gadā mēs piedzīvojām vairāk pārmaiņu nekā pēdējos desmit gados kopā. Pieaugošās konkurences un starptautiskās nestabilās ekonomiskās situācijas apstākļos bija jādomā ne tikai par uzņēmuma finansiālo rādītāju noturēšanu, bet arī par turpmāko izaugsmi un augšupeju, jaunu tirgu apguvi un pakalpojumu attīstību, turklāt turpinot raudzīties no ilgtspējīgas attīstības perspektīvas.

Esam pildījuši savu apņemšanos, un šis ir pirmais gads, kad LDZ piedāvā iepazīties ar uzņēmuma finanšu un nefinanšu sniegumu GRI G4 ilgtspējas ziņojuma formātā. Gatavojot šo pārskatu, paši ar

gandarījumu atzinām, ka, neraugoties uz ekonomiski sarežģītajiem apstākļiem, tieši 2016. gadā esam ieviesuši daudz jauna un uzlabojuši līdzšinējo pieeju korporatīvās pārvaldības jomā, un turpinām to darīt arī šogad.

Kā apliecinājumu tam, ka ejam pareizajā virzienā, 2016. gadā pieredzējām, ka **ilgtspējas indeksā pirmo reizi LDZ dalības vēsturē uzņēmums pakāpās no sudraba kategorijas uz pārliecinošu zeltu**, straujāku vērtējuma uzlabojumu piedzīvojot tieši tajās kategorijās, kas saistītas ar uzņēmuma pārvaldību. Vēl vairāk – patīkamu pārsteigumu sagādāja mūsu meitas uzņēmums "LDZ Cargo", kurš uzreiz iekļuva Ilgtspējas indeksa sudraba kategorijā, apliecinot pareizu virzības kursu ne tikai uzņēmuma, bet visa koncerna līmenī.

Kā vēl vienu apliecinājumu ilgtspējas, pārvaldības un sociālās atbildības jomā pērn saņēmām lielāko valsts kapitālsabiedrību tēla pētījuma rezultātus, kuros LDZ ir vienīgā no lielajām valsts kapitālsabiedrībām, kuras reputācija sabiedrības acīs gada griezumā ir uzlabojusies.

Veicot sagatavošanās darbu GRI pārskata izstrādei un aptaujājot uzņēmuma ietekmes puses – klientus, partnerus, valsts institūcijas un nevalstiskās organizācijām, – pārliecinājāmies, ka visnozīmīgāko lomu tās piešķir uzņēmuma ekonomiskajai ietekmei. Tas lielā mērā saskan ar mūsu skatījumu – LDz nav tradicionāls uzņēmums, kura mērķis būtu maksimāli pelnīt, bet gan infrastruktūras pārvaldītājs, kura sekmīgas darbības rezultātā citiem uzņēmumiem, kas šo infrastruktūru izmanto, jāspēj attīstīties un radīt arvien jaunu papildu pienesumu valsts ekonomikā.

Viens no būtiskākajiem faktoriem jebkura uzņēmuma, organizācijas un ikviena cilvēka sekmīgai darbībai ilgtermiņā ir uzticamība viņa rīcībai. Kaut arī 2016. gadā piedzīvojām jau iepriekšējā gadā nozarē iesākušās lejupslīdes sekas un samērā asu cīņu par apjomu saglabāšanu kravu pārvadājumu jomā un jaunu partneru piesaisti, iepriekš minētie ilgtspējas un reputācijas rādītāji ļauj ticēt, ka esam uz pareizā ceļa.

Patlaban LDz strādā pie nozarei un uzņēmumam būtisku stratēģisku dokumentu sagatavošanas, kas nākotnē noteiks nozares attīstību un tās turpmāko ieguldījumu Latvijas tautsaimniecībā. To vidū ir gan LDz stratēģija, gan daudzgadu līgums ar valsti, kas noteiks turpmāko piecu gadu sadarbības modeli, sekmējot tautsaimniecības vajadzībām atbilstošas infrastruktūras izveidi un uzturēšanu. //

Tomēr, neraugoties uz to, ka pamatā runājam par infrastruktūru, darbiniekus, kuru skaits LDz mērāms vairākos tūkstošos un kuri LDz izpratnē ir viena no būtiskākajām sociālekonomiskās ietekmes jomām, mēs neapšaubāmi uzskatām par savu lielāko vērtību, jo izaugsme ir iespējama, tikai pateicoties viņiem.

Pateicoties LDz speciālistu entuziasmam un neatlaidībai, mēs panācām, ka par spīti nozares piesardzīgumam, pagā-

jušajā gadā izdevās noorganizēt **kravas testa vilcienu no Jīvu pilsētas Ķīnā uz Rīgu**. Šis maršruts jau ir oficiāli iekļauts pasaules loģistikas kartē, un mēs turpinām veidot arvien jaunas partnerības Eiropas pārvadājumu attīstīšanā.

LDz ir arī aktīvs Ķīnas un Centrālās un Austrumeiropas valstu sadarbības platformas 16+1 dalībnieks. Latvijas Republikas Satiksmes ministrija tajā ir uzņēmusies loģistikas sekretariāta funkcijas, tādējādi valsts līmenī akcentējot šo attīstības perspektīvu, savukārt LDz 2016. gadā piedalījās 16+1 pasākumu norisē gan Ķīnā, gan Latvijā, sekmējot šī sadarbības formāta lomu jaunu pārvadājumu virzienu attīstībā.

Paplašinot ne tikai uzņēmuma, bet visas Latvijas tautsaimniecības attīstības ģeogrāfiju, ir pieņemts stratēģisks lēmums ilgtermiņā attīstīties dienvidaustrumu virzienā un tādēļ uzsāktas sarunas par kravas konteineru vilcienu satiksmes organizēšanu no Indijas uz Latviju. Tas LDz ir jauns izaicinājums, kas paver plašas iespējas attīstīt jaunus maršrutus, jo kravu plūsma no Indijas uz Eiropu šķērso Irānu, Azerbaidžānu, Krieviju, Gruziju un Baltkrieviju. Tas ir augsts mērķis, taču esmu pārliecināts, ka Latvija un tās transporta nozare var uzņemties vienu no vadošajām lomām šajā procesā.

Pagājušā gada darba rezultāts ir arī **LDz pastāvīgās pārstāvniecības atvēršana Minskā, Baltkrievijā, kuras uzdevums ir sekmēt biznesa attiecības ar Baltkrievijas dzelzceļu un citiem transporta nozares uzņēmumiem un organizācijām**, apkopot nepieciešamo informāciju par LDz interesējošiem segmentiem Baltkrievijas tirgū un veicināt kravu piesaisti Latvijas tranzīta nozarei. Baltkrievija ir viens no nozīmīgākajiem LDz partneriem; pa dzelzceļu caur Baltkrieviju uz Latviju tiek nogādātas kravas no Krievijas, Ukrainas, Kazahstānas un citām Āzijas valstīm. Kopējais šādu kravu apjoms pagājušajā gadā bija 21,7 miljons tonnu.

Vienlaikus pieredze rāda, ka, ikdienā esot tuvāk partneriem un viņu klientiem, pieaug sadarbības iespēju potenciāls. Jau 2017. gada pirmo divu mēnešu darbības rezultāti liecina, ka sadarbības apjoms ar Baltkrieviju gan kopējā kravu apjoma, gan pārvadāto konteineru skaita ziņā gada griezumā ir pieaudzis. Līdz ar to lēmums par pārstāvniecības izveidi jau īsā laikā ir pierādījies kā pareizs un paaugstina uzņēmuma pozitīvo ekonomisko ietekmi.

Viens no būtiskākajiem attīstības projektiem, pie kura sākts strādāt jau iepriekšējos gados, bet šogad līdz ar Ministru kabineta pieņemto lēmumu ir sagaidāma aktīva tālākā virzība, **ir Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija**. Tas ir visai Latvijas tautsaimniecībai nozīmīgs projekts, kas, paaugstinot pārvadājumu efektivitāti un samazinot to izmaksas, ļaus ilgtermiņā paaugstināt Latvijas transporta nozares eksporta apjomu. Vienlaikus elektrifikācija dos iespēju jau tagad videi draudzīgākā transporta veida – dzelzceļa – kaitīgo izmešu apjomu vēl samazināt.

Piesaistot Eiropas Savienības finansējumu, līdz 2023. gadam plānots elektrificēt pilnībā funkcionējošu tranzīta koridoru no Latgales uz vienu no Latvijas ostām, bet nākotnē atkarībā no finansējuma pieejamības – veikt pilnu galveno dzelzceļa līniju elektrifikāciju. Sarunas par šī projekta virzību tiek risinātas arī ar kaimiņvalstu partneriem – īpaši Baltkrievijas dzelzceļu, kurš arī tuvākajos gados plāno vairāku posmu elektrifikāciju.

Šis projekts ir nozīmīgs ne tikai konkurētspējas aspektā, bet ir solis videi draudzīgākas domāšanas un uzņēmējdarbības virzienā, ko esam definējuši kā vienu no ilgtermiņa mērķiem. Tādēļ līdzās elektrifikācijai notiek darbs pie udeņraža lokomotīves izstrādes, un arī ikdienā tiecamies savu darbību organizēt tā, lai LDz būtu

iespējami videi draudzīgāks uzņēmums. Ticu, ka “zaļā” domāšana arī transporta un loģistikas nozarē ir perspektīvākais attīstības virziens, jo arī daudzi globāla mēroga ražotāji arvien biežāk sāk izvēlēties tos loģistikas partnerus, kuri spēj nodrošināt nepieciešamo pakalpojumu, vienlaikus nodarot iespējami mazāko kaitējumu apkārtējai videi.

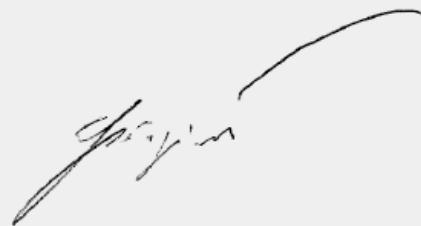
Vienlaikus šajā gadā **LDz uzsāk vēl trīs liela mēroga infrastruktūras modernizācijas projektus divos lielākajos tranzīta mezglos** – Rīgā un Daugavpilī, uzlabojot to caurlaides spēju un tādējādi sekmējot efektīvāku kravu transportēšanu un apstrādi. Šiem projektiem ir pozitīvs efekts gan uz LDz ekonomisko ietekmi, jo tie dos iespējas efektīvāk attīstīties nozarei kopumā, gan vides ietekmi, jo to īstenošanas gaitā tiks papildus pievērsta uzmanība trokšņa mazināšanai iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošanai (īpaši Daugavpilī), un efektīvākas infrastruktūras ekspluatācijas rezultātā mazināsies arī kaitīgo izmešu apjoms.

Līdzās kravu pārvadājumu efektivitātes un dzelzceļa pozitīvās ekonomiskās ietekmes paaugstināšanai LDz darbība ir būtiska arī no sabiedrības – pasažieru pārvadājumu lietotāju viedokļa. Kaut arī LDz pats veic tikai nelielu daļu starptautisko pasažieru pārvadājumu, bet vietējos pārvadājumus Latvijas teritorijā neveic, uzņēmuma infrastruktūra, kas tiek izmantota pasažieru pārvadājumiem, – peroni, stacijas utt. – tiek nepārtraukti uzturēta un iespēju robežās pilnveidota. Tā 2015. gadā tika pabeigts pasažieru infrastruktūras modernizācijas projekts Jūrmalas un Jelgavas līnijās, nodrošinot gan paaugstināto peronu izbūvi, gan ērtu vides pieejamību, tostarp cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, vecākiem ar bērnu ratiņiem, senioriem u.c. Turpmākajos gados plānots turpināt infrastruktūras uzlabošanu, taču tas atkarīgs no pieejamā finansējuma.

LDz kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir netieši iesaistīts arī starptautiskajā Rail Baltica projektā. Tuvākajā nākotnē tā ietvaros izmaiņas piedzīvos ne tikai Rīgas Centrālā dzelzceļa stacija, bet, LDz apgūstot jaunus tirgus Āzijas reģionā, var veidoties spēcīga dzelzceļa līniju sinerģija, kravu īpašniekiem nodrošinot efektīvāko preču transportēšanas ceļu caur Latviju.

2017. gads LDz būs ne mazāk izaicinošs un aktīvs kā iepriekšējais gads. Ņemot vērā ekonomiskos apstākļus, pārveidājumu apjomus un finanšu rezultātus prognozējam piesardzīgi, jo virkni jaunu maršrutu un partnerību esam tikko uzsākuši un pārbaudām to darbības ilgtspēju. **Vienlaikus jau pagājušā gada beigu un šī gada sākuma kravu rādītāji liecina par nelielu augšupeju**, kas liek cerīgi lūkoties uz prognozēm arī gada griezumā. //

Tomēr esmu pārliecināts, ka pērn esam guvuši būtisku pārliecību – mēs kopā spējam tikt pāri grūtībām, rast jaunas pieejas efektīvākai un ilgtspējīgākai darbībai, elastīgi reaģēt uz tirgus izmaiņām un jauniem izaicinājumiem, nevis pielāgojoties apstākļiem, bet aktīvi veidojot savu un nozares nākotni virzienos, kuri iepriekš pat nav tikuši apsvērti. Visbūtiskākais – pateicoties šiem izaicinājumiem, 2016. gadā LDz un “Latvijas dzelzceļa” koncerns ir sācis apzināties sevi ne tikai kā nacionāla vai reģionāla mēroga, bet gan kā starptautiska, pat globāla līmeņa transporta un loģistikas nozares spēlētājs.



AIVARS STRAKŠASVAS "Latvijas dzelzceļš" valdes loceklis,
viceprezidents

LDZ-1

Viens no LDz galvenajiem uzdevumiem 2016. gadā bija nodrošināt, lai tirgus izmaiņu procesā uzņēmums spētu saglabāt finanšu stabilitāti, kredīspēju un uzticamību partneru acīs. Esmu gandarīts, ka tas ir izdevies gan LDz, gan "Latvijas dzelzceļa" koncerna uzņēmumiem, apliecinot, ka spējam būt tik elastīgi, cik vien dzelzceļa nozare to pieļauj. Bez šaubām, dzelzceļā, kur izšķiroša ir drošība, nedrīkst taupīt uz sliežu ceļu kvalitātes, vilcienu kustības organizācijas un citu drošībai nozīmīgu pozīciju rēķina. Tomēr pozīcijās, kas neskar drošības jautājumus, esam raduši iespēju samazināt izdevumus – tā par 19% esam samazinājuši administratīvās izmaksas, kā arī LDz ir pilnveidojis iekšējā iepirkumu biroja darbu, gada laikā panākot ne tikai pārskatāmāku iepirkumu procedūru organizēšanu, bet arī ietaupot ap sešiem miljoniem eiro salīdzinājumā ar iepirkumiem paredzēto kopējo budžetu.

Tā rezultātā, neraugoties uz LDz apgrozījuma samazinājumu, kas cieši saistīts ar kravu pārvadājumu apjomu kritumu

2016. gadā, uzņēmums gadu noslēdza ar 0,9 miljonu eiro peļņu, pierādot savu finanšu ilgtspēju pat pie īslaicīgiem negatīviem attīstības scenārijiem.

Elastīgums nenoliedzami ir viens no ilgtspējas faktoriem – nezaudējot kvalitāti un negraujot esošo sistēmu, pielāgoties pārejošiem ekonomiskajiem apstākļiem, vienlaikus meklējot jaunas attīstības iespējas. LDz pagājušajā gadā ir pierādījis, ka to spēj.

Vienlaikus būtiski ir nodrošināt uzticamību un finanšu stabilitāti ilgtermiņā. Tādēļ īpaši nozīmīgs ir darbs pie Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna izstrādes, ko veic Satiksmes ministrija un kurā visa 2016. gada laikā LDz ir aktīvi iesaistījies, sniedzot plašu un pamatotu informāciju par esošo infrastruktūru, tās uzturēšanas un modernizācijas vajadzībām, kā arī būtiskākajiem Latvijas tranzīta nozares konkurētspējai nepieciešamajiem investīciju projektiem nākotnē. //

Pieņemot Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu un noslēdzot uz tā bāzes izstrādāto daudzgadu līgumu starp Satiksmes ministriju un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju (LDz), tiks izpildīta Eiropas Komisijas direktīva, kas paredz nepieciešamību uzturēt un attīstīt dzelzceļa infrastruktūru valsts tautsaimniecības interesēs, vienlaikus nodrošinot infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvaru. Tādējādi dzelzceļam un līdz ar to nozarei būs definēti skaidri darbības un attīstības nosacījumi vismaz piecu gadu periodā. Tas ir nozīmīgākais darbs, kurš kopīgi jāpaveic 2017. gadā.

ĒRIKS ŠMUKSTSVAS "Latvijas dzelzceļš" valdes loceklis,
viceprezidents

2016. gadā starptautisko ekonomisko procesu un energoresursu cenu krituma rezultātā pa LDz infrastruktūru pārvadāto kravu apjoms samazinājās no vairāk nekā 55 miljoniem tonnu 2015. gadā uz 47,8 miljoniem tonnu pērn. Tomēr jau rudenī un īpaši gada pēdējos mēnešos pārvadājumu apjomi sāka pieaugt, pārsniedzot pat iepriekšējā gada rādītājus.

Tiesa, tas lika saskarties ar problēmu, ko radīja nozares uzņēmumu savstarpējās sadarbības kapacitāte – bija periodi, kad tika pievests vairāk kravu, nekā termiņāli spēja izkraut, tādējādi veidojot dīkstāvi dzelzceļa infrastruktūrā.

Šī situācija parādīja nepieciešamību ne tikai pēc efektīvas ikdienas darba organizācijas, ko LDz esošās infrastruktūras ietvaros jau nodrošina, bet arī ilgtspējīgas un savstarpēji saskaņotas platformas nozares iekšējās sadarbības veicināšanai. Lielā mērā to uzsākusi veidot mūsu meitas sabiedrība "LDz Loģistika", kā arī gadu mijas akmeņogļu kravu pieplūduma laikā LDz aktīvi sadarbojās ar Rīgas Brīvostu, rodot ārkārtas risinājumu kravu nogādei uz Krievu salu, kas pagaidām vēl nav pilnībā aprīkota ikdienas pārkraušanas vajadzībām. //

Vienlaikus par šībrīža lielāko aktualitāti uzskatāma kravu piesaiste no jauniem tirgiem – Ķīnas, Indijas, Vidusāzijas valstīm, tai pašā laikā attīstot sadarbību ar mūsu partneriem vēl arvien nozīmīgākajos mērķa tirgos – Krievijā un Baltkrievijā. Mūsu rīcībā ir kvalitatīva infrastruktūra, ko pēdējos gados esam būtiski uzlabojuši, un jauni risinājumi līdz šim LDz nebijušu maršrutu attīstībai.

Lūkojoties tuvāko gadu perspektīvā, par nozīmīgu izaicinājumu dzelzceļa caurlaidības nodrošināšanā uzskatāmi vienlaikus īstenojamie dzelzceļa tīkla elektrifikācijas un Rail Baltica izbūves projekti, īpaši Rīgā un tās tuvākajā apkārtnē. Paredzams, ka, elektrificējot posmu Krustpils-Šķirotava un vienlaikus veicot Rīgas Centrālās stacijas mezgla pārbūvi, tiks būtiski samazināta infrastruktūras caurlaides spēja – atsevišķos periodos kravu vilcieniem samazinājums var būt pat 80-90% apmērā. Tomēr, apzinoties šo situāciju, jau tagad – abu projektu sagatavošanas stadijā – tiek strādāts pie tā, lai vilcienu satiksme tiktu iespējami mazāk traucēta un savlaicīgi plānoti nepieciešamie pārkārtojumi.

AINIS STŪRMANISVAS "Latvijas dzelzceļš" valdes loceklis,
viceprezidents

2016. gads ir bijis dinamisks, aktīvs un uzpārmaiņām orientēts gads, kurā paveikts daudz darba, lai stiprinātu uzņēmuma pozīcijas, veicinātu tā izaugsmi un palielinātu kopējo valsts tranzīta nozares konkurētspēju. Esam būtiski stiprinājuši saites ar sadarbības partneriem, kopīgi izvērtējot un plānojot dzelzceļa infrastruktūras attīstību, koncentrējoties uz transporta nozares – dzelzceļa, ostu un autotransporta-sinēģijas nozīmību.

Nozīmīgs darbs ir ieguldīts, lai sagatavotos un nodrošinātu sekmīgu ES fondu apguvi plānotajiem dzelzceļa infrastruktūras projektiem – "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija", "Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija", "Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība" un "Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība" uzsākšanu. //

Efektīvi strādājām, lai piesaistītu arī finansējumu inovatīvām nākotnes projektu iecerēm, izmantojot atjaunojamus energoresursus un progresu udeņraža tehnoloģijās.

Vienlaikus, apzinoties, ka arī dzelzceļa nozarē arvien lielāku lomu ieņem informācijas tehnoloģijas un dažādu procesu automatizācija, norit darbs pie LDz IT sistēmu attīstības, ieviešot jaunākās tehnoloģijas un

cenšoties sasaistīt dažādas sistēmas. Paredzot, ka nākotnē IT nozīme dzelzceļa efektīvā darbībā tikai palielināsies, 2017. gada sākumā tika reformēts līdzšinējais LDz Informatīvās skaitļošanas centrs, pārveidojot to par IT centru un uzsākot darbu pie tā kompetences paaugstināšanas un jaunu pakalpojumu izstrādes.

Būtisks darbs ieguldīts informācijas apmaiņā ar kaimiņu dzelzceļiem, ar mērķi nodrošināt elektronisku pārvadājumu dokumentu apriti, galvenokārt, ar Krievijas un Baltkrievijas dzelzceļu, lai dažādās juridiskās telpās pielietotu un atzītu elektroniski parakstītus pārvadājumu dokumentus.

Nozīmīgs darbs veikts LDz nekustamo īpašumu apsaimniekošanas jomā, realizēta virkne nekustamo objektu rekonstrukcijas un renovācijas, esošo objektu labiekārtošanas projekti.

Nākotnē jāturpina uzsāktais dzelzceļa nozares attīstības ceļš, jo dzelzceļa darbība ir būtiska visai valstij, tā sekmē arī citu nozaru darbību – dzelzceļš nodrošina nozīmīgu pasūtījumu apjomu būvniecībā, transporta un sakaru nozarē, IKT nozarē, arī rūpniecībā un pakalpojumu nozarēs.

G4-22

G4-23

G4-28

G4-29

G4-30

G4-31

G4-32

G4-33

INFORMĀCIJA PAR PĀRSKATU

2016. gadā, VAS “Latvijas dzelzceļš” ir uzsācis gatavot un publiskot ilgtspējas pārskatu par savu darbību saskaņā ar starptautiski atzītajām Global Reporting Initiative (GRI) G4 vadlīniju Pamata (Core) prasībām, kas ietver informācijas publicēšanu par uzņēmuma sociālo, eko-

nomisko 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.

Pārskata periods	2016. gada 1. janvāris – 31. decembris
Pārskata regularitāte	Plānots veidot ikgadēju ilgtspējas pārskatu, kas balstīts GRI G4 vadlīnijās vai tam sekojoša ilgtspējas ziņošanas standarta prasībās
Publicēšanas datums	2017. gada 27. aprīlis (latviešu valodā). Pārskats pieejams vietnē parskati.ldz.lv latviešu, angļu un krievu valodās, 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 nav izmantoti noteikti standarti
Pārskata veidošanas principi	Uzsākot veidot 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 (detalizēts procesa apraksts 34. lpp.). Tā rezultātā tika izstrādāta būtisko aspektu matrica, kas ir pamatā šī pārskata saturam (37. lpp.). 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 36 būtisko aspektu (pilns aspektu uzskaitījums 37. lpp.). Uzņēmums pārskatā ir ietvēris arī informāciju par aktivitātēm, kas tā skatījumā ir saistītas ar uzņēmuma ilgtspējīgu darbību, ieguldījumu sabiedrībā vai noteiktu risku apzināšanu un mazināšanu, bet kas netika akcentēti kā būtiskie aspekti ietekmes pušu pētījuma ietvaros vai arī neietilpst GRI G4 vadlīnijās. Ilgtspējas pārskatā GRI G4 vadlīniju indikatori atzīmēti pie atbilstošajām sadaļām.
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 dzelzceļš” 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 auditori kompānija “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 2016. gadu: maris.ozols@ldz.lv

G4-17

G4-36

G4-39

G4-42

G4-48

Lēmums par LDz ilgtspējas pārskata izstrādi atbilstoši starptautiski atzītajām GRI vadlīnijām sākotnēji tika pieņemts 2013. gada beigās, kad ar LDz Prezidentu padomes lēmumu tika izveidota „Latvijas dzelzceļš” Koncerna Korporatīvās sociālās atbildības komisija VAS „Latvijas dzelzceļš” prezidenta vadībā.

Korporatīvās sociālās atbildības komisija ir LDz prezidenta vadīta un apstiprināta struktūra, kura 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 apstiprina LDz Prezidentu padome. Korporatīvās sociālās atbildības komisijā līdzdarbojas LDz augstākās vadības, kā arī Attīstības, Tehniskās vadības, Finanšu, Juridisko un administratīvo lietu, Personāla, Nekustamā īpašuma, Komunikācijas un starptautisko

attiecību, Drošības direkciju, kā arī Tehniskās inspekcijas un Iepirkumu biroja pārstāvji, kuri arī ir iesaistīti ilgtspējas pārskata izstrādē un satura apstiprināšanā. Tāpat komisijā piedalās deleģēti LDz meitas uzņēmumu pārstāvji, kuru atbildība ir koncerna līmenī definēto politiku un aktivitātes ieviest meitas uzņēmumu darbībā.

Mainoties uzņēmuma pārvaldībai, kā arī to ietekmējošajiem ārējiem apstākļiem (ekonomiskā situācija), lēmums par pirmā GRI pārskata izveidi tika atlikts, taču 2016. gadā Korporatīvās sociālās atbildības komisija nolēma uzsākt darbu pie pirmā GRI pārskata izveides par 2016. gadu saskaņā ar GRI G4 vadlīnijām (atbilstība Core vadlīnijām).

Šis pārskats sniedz informāciju par koncerna valdošo uzņēmumu – valsts akciju sabiedrību “Latvijas dzelzceļš”, ieskats par meitsabiedrību darbību sniegts 19. lpp.

INDIKATORU SATURA RĀDĪTĀJS

VISPĀRĪGĀ STANDARTA INFORMĀCIJA

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

BŪTISKIE ASPEKTI

Indikators	Lappuse	Indikators	Lappuse	Indikators	Lappuse
Vadības pieeja		Ietekme uz vidi		Produkta atbildības dimensija	
G4-DMA	38	G4-EN1	56	G4-PR1	64
G4-DMA	51	G4-EN3	55	G4-PR1	68
G4-DMA	57	G4-EN4	55	G4-PR2	67
G4-DMA	64	G4-EN6	55	Sabiedrības dimensija	
G4-DMA	69	G4-EN8	56	G4-SO4	71
Ekonomiskā ietekme		G4-EN10	56	G4-SO6	73
G4-EC1	38	G4-EN15	51	G4-SO11	72
G4-EC4	41	G4-EN15	51	Uzņēmumam specifiskie indikatori	
G4-EC7	48	G4-EN16	51	MM6	73
G4-EC8	48	G4-EN23	51	LDZ-1	7
G4-EC8	49	G4-EN24	51	LDz-2	49
		G4-EN27	51	LDz-3	56
		G4-EN29	51	LDZ-4	73
		G4-EN34	51		
		G4-EN34	52		
		Sociālā ietekme			
		G4-LA1	57		
		G4-LA4	58		
		G4-LA5	61		
		G4-LA7	61		
		G4-LA8	61		
		G4-LA6	62		
		G4-LA10	62		
		G4-LA12	63		

ŠĶIROTAVA PĒC MODERNIZĀCIJAS



G4-3

G4-4

G4-5

G4-6

UZŅĒMUMA PROFILS

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

LDz juridiskā adrese ir Rīga, Gogoļa iela 3, LV-1050, taču tā struktūrvienības atrodas arī citur Rīgā un Latvijā. Nozīmīga uzņēmuma darbība un līdz ar to darbinieku skaits izvietots Latgales reģionā, īpaši otrajā lielākajā Latvijas pilsētā – Daugavpilī. LDz ir valdošais LDz koncerna uzņēmums. 2016. gadā LDz koncernā vidējais darbinieku skaits bija 11 782, līdz ar to LDz koncerns ir lielākais darba devējs

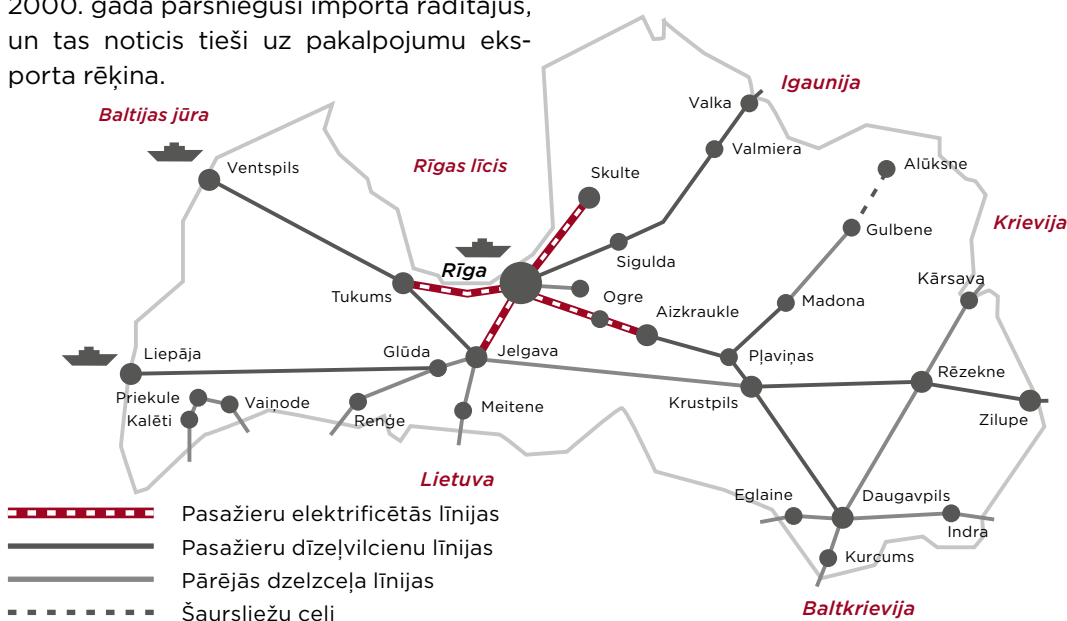
Latvijā, kā arī viens no lielākajiem nodokļu maksātājiem valstī. 2016. gadā aprēķināti nodokļi samaksai valsts budžetā 94,8 miljonu eiro apmērā.

LDz ir publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs Latvijas teritorijā, un 68% no neto apgrozījuma 2016. gadā ir pārvadātāju samaksātā maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu. 71% no tās gūti no kravu pārvadājumiem, bet tikai 29% – no pasažieru pārvadājumiem (t.sk., 27% no neatkarīgas, valstij piederošas akciju sabiedrības “Pasažieru vilciens”). Minētā pārvadājumu proporcija atšķir Latviju no lielākās daļas Eiropas Savienības valstu, kur publisko dzelzceļa infrastruktūru pamatā izmanto pasažieru pārvadājumiem. To nosaka Latvijas ģeogrāfiskā situācija un vēsturiskā tranzīta nozares attīstība, nodrošinot kravu loģistikas pakalpojumus no Austrumeiropas un Āzijas uz Eiropu. Pēdējos gados arvien aktīvāk tiek attīstīti pārvadājumi arī pretējā virzienā.

LDz misija ir nodrošināt dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu un loģistikas pakalpojumus visas Latvijas sabiedrības un tautsaimniecības interesēs.

Ap 97% LDz pārvadājumu veido transporta pakalpojumu eksports (2016. gadā dzelzceļa transports veidoja 333 miljonus eiro jeb 7,8% no Latvijas pakalpojumu eksporta apjoma). Turklāt būtiski, ka 2017. gada sākumā Latvijas tautsaimniecības eksporta rādītāji pirmo reizi kopš 2000. gada pārsnieguši importa rādītājus, un tas noticis tieši uz pakalpojumu eksporta rēķina.

Par nozīmīgākajiem LDz mērķa tirgiem patlaban uzskatāmi Krievija, Baltkrievija, Kazahstāna, 2016. gadā pieaudzis pārvadājumu apjoms ar Uzbekistānu, bet lielākās nākotnes perspektīvas tiek saistītas ar pārvadājumu attīstību Ķīnas un Indijas virzienā.



G4-8

LDz pārvaldītā infrastruktūra ietver sliežu ceļus, dzelzceļa stacijas un pieturpunktus, inženierbūves, elektroapgādes sistēmas, signalizācijas, centralizācijas un

bloķēšanas sistēmas, telekomunikāciju infrastruktūru u.c. visā Latvijas teritorijā, tostarp:



137
DZELZCEĻA
STACIJAS



128
PIETURAS
PUNKTI



1860 km
DZELZCEĻA LĪNIJU
EKSPLOATĀCIJAS
GARUMS



3170 km
DZELZCEĻA
LĪNIJU IZVĒRSTĀIS
GARUMS



251 km
ELEKTRIFICĒTO CEĻA
POSMU EKSPLOATĀCIJAS
GARUMS



11
VILCES
APAKŠSTACIJAS

Izveidotā infrastruktūra nodrošina iespēju pasažieru un kravu pārvadātājiem sniegt pakalpojumus saviem klientiem, aptverot lielāko daļu Latvijas lielo pilsētu un reģionālo centru, tostarp no valsts austrumu robežas dodot iespēju ērti sasniegt trīs lielākās Latvijas ostas – Rīgu, Ventspili un Liepāju. Lielākoties šie ceļi tiek izmantoti kravu pārvadājumiem, kuros dominē

beramkravas (akmeņogles) un lejamkravas (naftas produkti) no austrumos no Latvijas esošajām valstīm. Vienlaikus Latvijas dzelzceļa infrastruktūra tiek izmantota arī Pierīgas un reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem un nelielā mērā – starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem Krievijas un Baltkrievijas virzienā.

G4-7

G4-34

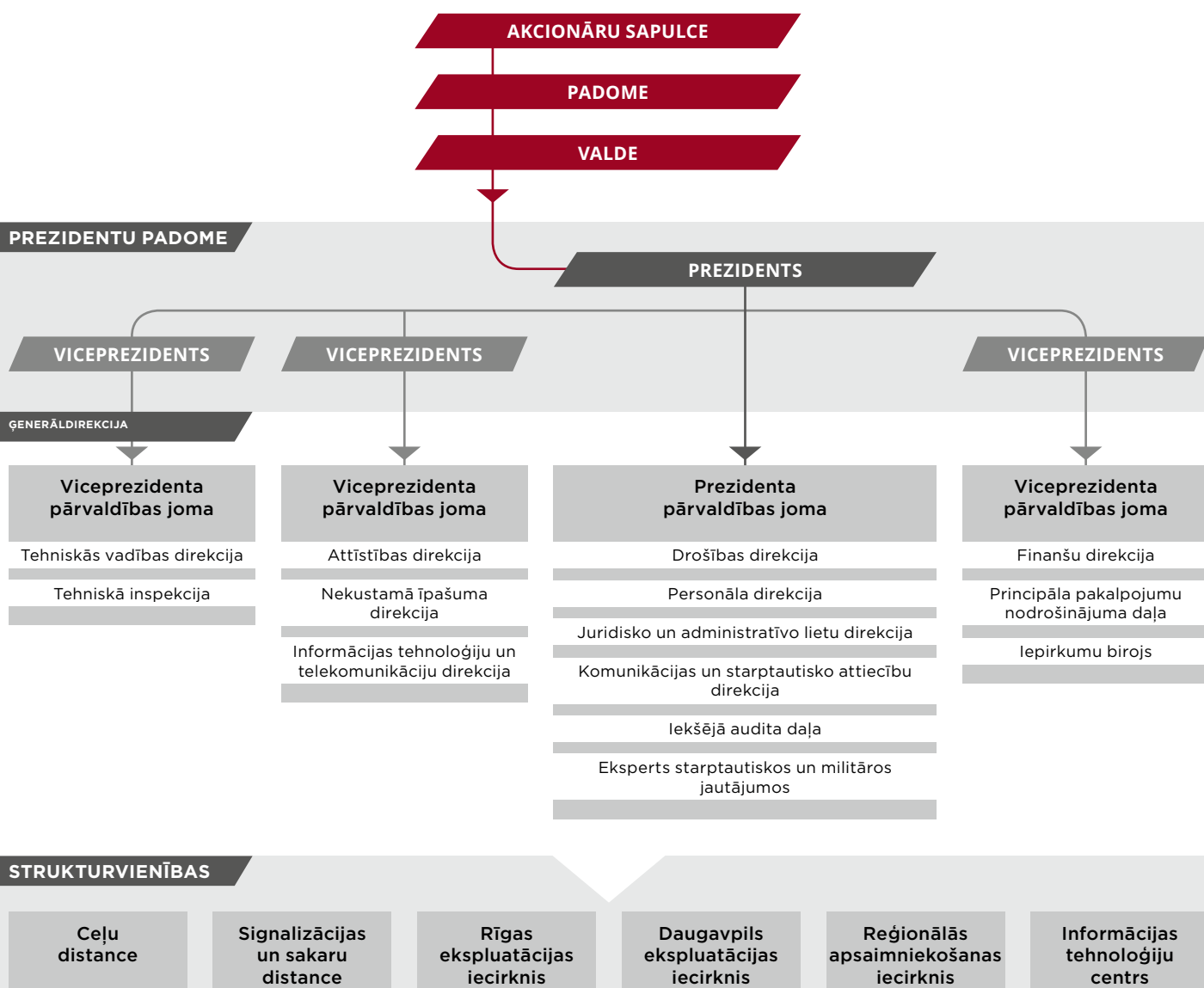
G4-13

UZŅĒMUMA PĀRVALDE UN STRUKTŪRA

LDz darbību izvērtē un tās turpmākos virzienus nosaka akcionāru sapulce, kurai ir padota 2016. gadā izveidotā LDz padome, savukārt tai padota LDz valde. Uzņēmuma struktūru veido Prezidentu padome, kuras sastāvā ir LDz prezidents un trīs viceprezidenti, un ikviens no viņiem atbild par noteiktām uzņēmuma darbības jomām.

Uzņēmuma ikdienas darbu nodrošina LDz Ģenerāldirekcija, kura sastāv no deviņām direkcijām un piecām struktūrām, kas nodrošina iekšējā audita, iepirkumu u.c. funkciju izpildi. Savukārt sešas struktūrvienības, kas izvietotas gan Rīgā, gan Daugavpilī un citviet Latvijā, veic ikdienas darbu uz sliežu ceļiem, stacijās un pieturpunktos, kā arī nodrošina uzņēmuma informācijas sistēmu efektīvu darbību.

VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" ORGANIZATORISKĀ STRUKTŪRA



Ņemot vērā Pārresoru koordinācijas centra ierosinājumu, kas izteikts saskaņā ar Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) rekomendācijām un ievērojot Ministru kabineta pieņemtos noteikumus, 2016. gada 22. jūlijā Satiksmes ministrija apstiprināja LDz Padomi. Par tās priekšsēdētāju iecelts Ansis Zeltiņš, bet padomes locekļu amatus pilda Rodžers Jānis Grigulis un Aigars Laizāns (neatkarīgais padomes loceklis).

2016. gadā notika pārmaiņas arī uzņēmuma valdes sastāvā – par valdes priekšsēdētāju un prezidentu gada sākumā tika iecelts līdzšinējais LDz viceprezidents Edvīns Bērziņš. Valdes locekļu un viceprezidentu amatus saglabāja Aivars Strakšs un Ēriks Šmuksts, bet gada otrajā pusē ceturtnā valdes locekļa un viceprezidenta amatā tika iecelts līdzšinējais koncerna uzņēmuma “LatRailNet” valdes priekšsēdētājs Ainis Stūrmanis.

G4-7

G4-13

LDZ PADOME



ANSIS ZELTIŅŠ
Padomes priekšsēdētājs

LDz padomes priekšsēdētāja amatā iecelts 2016. gadā. Lielbritānijā, Salfordas universitātē ieguvis maģistra grādu biznesa vadībā, Latvijas Jūras akadēmijā ieguvis profesionālo maģistra/bakalaura grādu jūras transportā. Kopš 2000. gada strādājis jūras transporta jomā dažādos šīs nozares uzņēmumos, tostarp VAS “Latvijas jūras administrācija”, kā arī AS “Latvijas kuģniecība” meitas uzņēmumos SIA “LSC Marine training” un SIA “LSC Shipmanagement”.



AIGARS LAIZĀNS
Padomes loceklis

Kā neatkarīgais LDz padomes loceklis iecelts 2016. gadā. Latvijas Lauksaimniecības universitātē ieguvis inženierzinātņu doktora grādu, kā arī ieguvis uzņēmējdarbības vadības maģistra grādu (MBA) RTU Rīgas Biznesa skolā. Iepriekš 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. Patlaban ir Latvijas Lauksaimniecības universitātes studiju prorektors, Senāta un Konventa loceklis, Tehniskās fakultātes Enerģētikas institūta profesors.



RODŽERS JĀNIS GRIGULIS
Padomes loceklis

Padomē iecelts 2016. gadā. Ieguvis sociālo zinātņu maģistra grādu vadībzinātnēs Latvijas Universitātes Starptautisko ekonomisko attiecību katedrā, kā arī izglītojies starptautisko darījumu, mārketinga un konkurences jomā Francijas Sorbonnas universitātē. Bijis līdzīpašnieks teritoriālās plānošanas, būvniecības un tūrisma nozaru uzņēmumos, pārvaldot to finanšu vadību, biznesa stratēģiju izstrādi, loģistikas vadību un ES struktūrfondu piesaistes procesus.

LDZ VALDE



EDVĪNS BĒRZIŅŠ

LDz valdes priekšsēdētājs, prezidents

E. Bērziņš kopš 2011. gada ir LDz valdes loceklis, bet 2016. gadā iecelts par LDz valdes priekšsēdētāju. Ieguvis maģistra grādu tiesību zinātnē un profesionālo maģistra grādu uzņēmumu un iestāžu vadībā (MBA) Norvēģijas-Latvijas maģistra programmā „Inovācijas un uzņēmējdarbība” (RTU). Iepriekš 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, kā arī Biznesa augstskolas „Turība” Padomnieku konventa un Juridiskās fakultātes domes loceklis.



AIVARS STRAKŠAS

LDz valdes loceklis, viceprezidents

LDz valdes locekļa amatā kopš 2005. gada. Ieguvis maģistra grādu ekonomikā (LLU). Iepriekš bijis LR zemkopības ministra padomnieka amatā, 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

LDz valdes loceklis, viceprezidents

LDz sāka strādāt 1993. gadā kā pārmijas posteņa dežurants, kopš 2008. gada ir LDz valdes loceklis. Izglītību ieguvis Ļeņingradas dzelzceļa transporta inženieru institūtā. Pirms tam absolvējis Daugavpils dzelzceļa transporta tehnikumu. Iepriekš vadījis VAS „Latvijas dzelzceļš” Kravu pārvaldījumu pārvaldi, no 2007. līdz 2008. gadam bijis LDz meitas uzņēmuma „LDz Cargo” valdes priekšsēdētājs.



AINIS STŪRMĀNS

LDz valdes loceklis, viceprezidents

LDz koncernā strādā kopš 2005. gada, bet 2016. gadā iecelts LDz valdē. RTU Starptautisko sakaru un muitas institūtā iegūts inženierzinātņu bakalaura grāds ekonomikā, kā arī ekonomista kvalifikācija muitas vadīšanas specializācijā. Studējis arī RTU Vadības kvalitātes institūtā Vispārējās kvalitātes vadības maģistra programmā. Iepriekš vadījis Valsts ieņēmumu dienesta Kurzemes reģionālo nodokļu kontroles pārvaldi, Ventspils nodokļu inspekciju, kā arī citas struktūrvienības. 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.

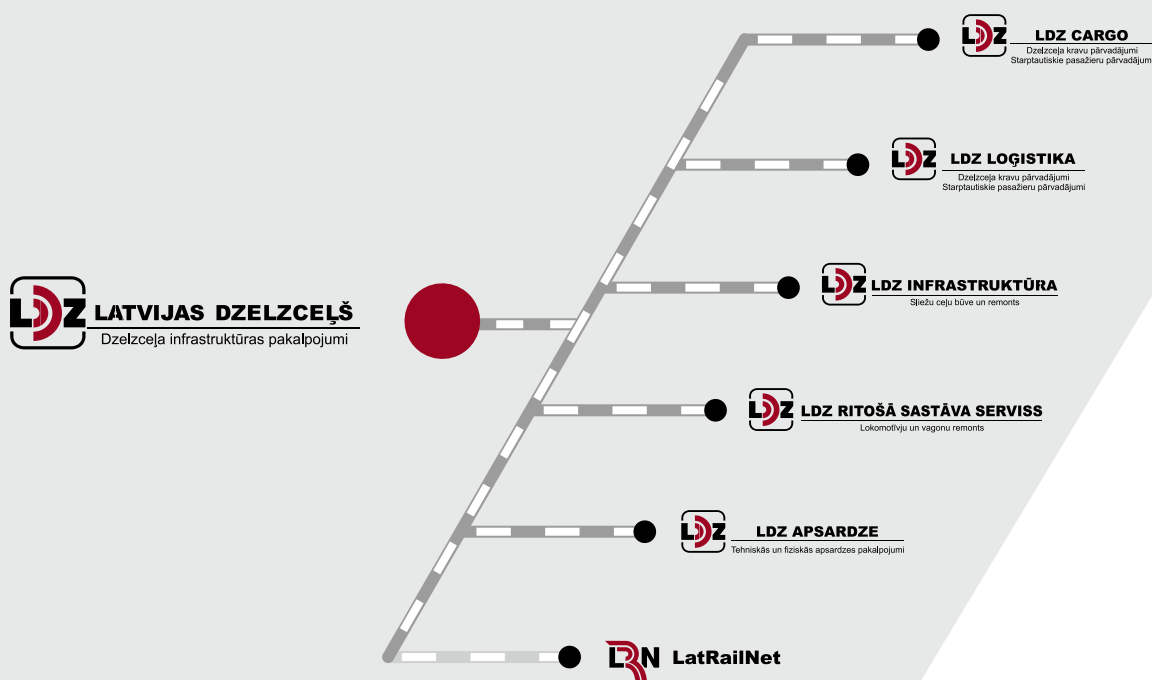
**LDz ir vadošais LDz koncerna uzņēmums,
un tajā ietilpst seši meitas uzņēmumi:**

- SIA „LDz Cargo” (kravu un starptautiskie pasažieru pārvadājumi),
- SIA „LDz Loģistika” (loģistikas pakalpojumi kravu pārvadājumu jomā),
- SIA „LDz infrastruktūra” (sliežu ceļu u.c. dzelzceļa infrastruktūras būvniecība un remontdarbi),
- SIA „LDz ritošā sastāva serviss” (lokomotīvu un vagonu būve, modernizācija, remonts un apkope),
- SIA „LDz apsardze” (dzelzceļa tehniskā un fiziskā apsardze),
- AS „LatRailNet” (infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs).

Koncerna struktūra izveidota 2007. gadā ar mērķi pasažieru un pārvadājumu uzņēmumu funkcijas nodalīt no dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas funkcijām, tādējādi nodalot finanšu plūsmas un izslēdzot šķērssubsīdiju risku.

2016. gadā notikušas vairākas būtiskas izmaiņas koncernā. Par “LDz ritošā sastāva serviss” meitas uzņēmumu kļuva vagonu būves uzņēmums “RVU Baltija”, savukārt “LDz Cargo” līdzšinējo meitas uzņēmumu “LDz Cargo loģistika”, saskatot plašākas iespējas jaunu kravu pārvadājumu maršrutu attīstībai, pērn iegādājās LDz un reformēja to, izveidojot jaunu meitas uzņēmumu “LDz Loģistika”.

KONCERNA “LATVIJAS DZELZCEĻŠ” ORGANIZATORISKĀ STRUKTŪRA



G4-7

G4-13

LDz MEITAS UZŅĒMUMI UN TO DARBĪBAS REZULTĀTI 2016. GADĀ



SVETLANA BERGA
Valdes priekšsēdētāja

SIA „LDz Cargo” veic iekšzemes un starptautiskos kravu pārvadājumus, kā arī starptautiskos pasažieru pārvadājumus. Uzņēmums arīdzan sniedz ar pārvadājumiem saistītus pakalpojumus. SIA „LDz Cargo” ir lielākais dzelzceļa kravu pārvadātājs Baltijas valstīs un piektais lielākais Eiropas Savienībā, kā arī viens no vadošajiem pakalpojumu eksporta uzņēmumiem Latvijā.

2016. gadā turpināja nostiprināt savas pozīcijas beramkravu un lejamkravu pārvadājumos un pievērst īpašu uzmanību jaunu kravu piesaistei no jauniem tirgiem – tostarp Ķīnas virzienā. Neto apgrozījums no pamatdarbības 2016. gadā bija 275,5 miljoni eiro, savukārt peļņa – 4 miljoni eiro.



VERNERS LŪSIS
Valdes priekšsēdētājs

SIA „LDz Loģistika” sniedz kravu ekspedēšanas un loģistikas pakalpojumus, tostarp nodrošina apvienoto intermodālo servisu, kas aptver dažādu transporta veidu un infrastruktūras izmantošanu, tostarp nodrošina “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-TRANZIT operators Latvijā. “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 transportēšanas pakalpojumus gan Latvijā, gan ārvalstīs.

SIA „LDz Loģistika” (līdz 2016. gada jūlijam SIA “LDz Cargo loģistika”) pagājušajā gadā koncentrējās uz testa kravas vilciena no Ķīnas uz Latviju organizēšanu, iezīmējot to globālajā loģistikas kartē, kā arī turpina strādāt pie jaunu maršrutu attīstības un kravu piesaistes Latvijas tranzīta nozarei. Uzņēmums 2016. gadā organizēja pirmo konteinervilcienu no Ķīnas pilsētas Jivu līdz Rīgai, kā arī plāno attīstīt konteinervilcienu satiksmi ar citām Āzijas valstīm, īpaši Indiju. “LDz Loģistika” neto apgrozījums no pamatdarbības 2016. gadā bija 13,5 milj. eiro, bet peļņa – 127 tūkstoši eiro.



JĀNIS CEICĀNS
Valdes priekšsēdētājs

SIA „LDz infrastruktūra” specializējas sliežu ceļu būvniecībā un atjaunošanā. Tā darbība ir vērsta uz sliežu ceļa, pārmiju pārvedu un ceļa mašīnu un mehānismu remonta pakalpojumu sniegšanu patērētājiem. “LDz Infrastruktūra” pienākumos ietilpst sliežu ceļu remonts, pārmiju pārvedu nomaiņas, sliežu ceļa mašīnu un nestandarta iekārtu remonts, kā arī sliežu metināšana un garsliežu pārvešana.

2016. gadā turpināja sliežu ceļu remontdarbus, taču saistībā ar iepriekšējos gados veiktajiem apjomīgajiem darbiem to apjoms bija ievērojami mazāks. Uzņēmums 2016. gadā strādāja ar 132 tūkstošu eiro zaudējumiem, tā neto apgrozījums no pamatdarbības bija 12 miljoni eiro.



EDGARS ABRAMS
Valdes priekšsēdētājs

„LDz ritošā sastāva serviss” veic dzelzceļa ritošā sastāva remontu, modernizāciju, apkopi un ekipēšanu, maģistrālo kravas un manevru lokomotīvu nomu, modernizāciju, kā arī nodarbojas ar degvielas uzglabāšanu un tās realizāciju dzelzceļa pārvadātājiem un citiem klientiem, kā arī 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.

2016. gadā turpināja pirms diviem gadiem uzsākto dīzeļlokomotīvu parka atjaunošanu – dīzeļlokomotīvu 2M62U modernizāciju. Pirmās lokomotīves pārbaūve noslēdzās 2016. gadā, bet pirmajā reisā tā devās 2017. gada sākumā. Tāpat “LDz ritošā sastāva serviss” 15.jūnijā iegādājās 75% kapitāla daļu un ieguva izšķirošu ietekmi SIA “Rīgas Vagonbūves uzņēmums “Baltija””, kļūstot par vienīgo tā dalībnieku. “LDz ritošā sastāva serviss” neto apgrozījums 2016. gadā bija 68,5 miljoni eiro, bet peļņa – 255,7 tūkstoši eiro.



ARNIS MACULĒVIČS
Valdes priekšsēdētājs

SIA „LDz apsardze” ir viens no vadošajiem uzņēmumiem Latvijā apsardzes pakalpojumu jomā un tam ir liela pieredze apsardzes pakalpojumu sniegšanā. Uzņēmums pakalpojumus sniedz gandrīz visā valsts teritorijā – apsardzes grupas atrodas Rīgā, Rēzeknē, Daugavpilī, Jēkabpilī, Jelgavā, Liepājā un Ventspilī. Sadarbībā ar Kazahstānas uzņēmumu „Samai” tiek nodrošināta dzelzceļa kravu apsardze no Baltijas valstīm līdz Kazahstānai.

2016. gadā saglabāja savas pozīcijas kā viena no vadošajām apsardzes kompānijām Latvijā, aktīvi attīstot tehniskās apsardzes pakalpojumus un palielinot klientu skaitu ārpus LDz koncerna par 10%. Pārskata gadā neto apgrozījums no pamatdarbības bija 6,6 miljoni eiro, bet peļņa – 15 tūkstoši eiro.



JUSTĪNA HUDENKO
Valdes priekšsēdētāja

AS “LatRailNet” veic publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas – lēmumu pieņemšanu par jaudas sadali, vilcienu ceļu iedalīšanu, tai skaitā gan par piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan par atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, un lēmumu pieņemšanu par infrastruktūras maksām, tai skaitā maksas noteikšanu un iekasēšanu.

2016. gadā notika izmaiņas vairāku LDz koncerna meitas uzņēmumu vadībā, tostarp SIA “LDz Cargo”, SIA “LDz Loģistika”, SIA “LDz ritošā sastāva serviss” un AS “LatRailNet” apstiprināti jauni valdes priekšsēdētāji koncerna iekšējās rotācijas vai jaunu, uzņēmumu konkurētspēju stiprinošu vadītāju piesaistes ietvaros.

G4-9

DARBĪBAS REZULTĀTI

2016. gadā LDz darbības rezultātus – pārvadājumu apjomu un finanšu rezultātus – būtiski ietekmēja ģeopolitiskie procesi un tirgus konjunktūras izmaiņas reģionā. 2016. gadā LDz neto apgrozījums bija 192,6 milj. EUR, kas ir par 25,2 milj. EUR (11,6%) mazāk nekā 2015.gadā. Tomēr uzņēmums guvis peļņu 0,9 miljonu eiro apmērā.

Būtiskākais neto apgrozījuma samazinājums saistīts ar kravu pārvadājumu apjomu samazinājumu (mazāki ieņēmumi no kravu pārvadātājiem par infrastruktūras izmantošanu). LDz saimnieciskās darbības izmaksu struktūra, ko veido salīdzinoši augsts fiksēto infrastruktūras

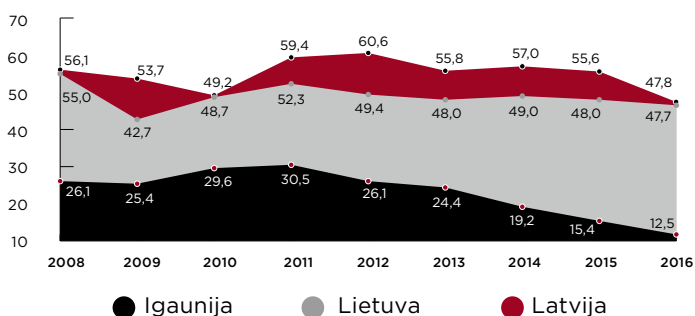
uzturēšanas izmaksu īpatsvars, ierobežo izmaksu optimizēšanas iespējas.

Neskatoties uz to, 2016. gadā uzņēmumam izdevās panākt administratīvo izmaksu samazinājumu 19% apmērā, kā arī efektīva iepirkumu biroja darba rezultātā nodrošināt ap 6 miljonu eiro ekonomiju attiecībā pret iepirkumiem plānoto līdzekļu apjomu.

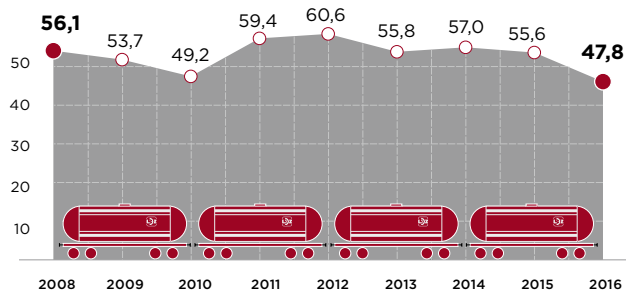
2016. gadā LDz infrastruktūra tika izmantota, lai pārvadātu 47,8 milj. tonnu kravu, veicot 9 677 tūkst. vilcienu-km, un 17,2 milj. pasažieru, veicot 6 059 tūkst. vilcienu-km (t.sk. šaursliežu SIA „Gulbenes-Alūksnes bānītis” – 49 tūkst. vilcienu-km).

KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMI

Dzelzceļa kravu pārvadājumi Baltijas valstīs
2008. g. – 2016. g. (miljoni tonnu)



Kravu pārvadājumi, izmantojot LDz infrastruktūru
(miljoni tonnu)



Līdzās pamatieņēmumiem no infrastruktūras lietošanas maksas, kas tiek saņemta no pārvadātājiem, jāņem vērā, ka LDz kā valstij stratēģiski nozīmīga uzņēmuma pārraudzībā ir 3377 ēkas un būves, kā arī virkne mazākas nozīmes ēku, konstrukciju, platformu, laukumu un inženierkomunikāciju. Līdz ar to LDz apgrozījumu veido arī ar nekustamā īpašuma apsaimniekošanu saistīti darījumi. 2016. gadā kopumā administrēti 632 līgumi, no tiem 420 par telpu, zemes un citu pamatlīdzekļu nomu. 2017. gadā LDz

neto apgrozījums plānots 188,5 milj. EUR, kas ir par 4,1 milj. EUR (2,1%) mazāk nekā 2016. gadā. Tomēr LDz un tā koncerna uzņēmumi strādā, lai šī gada laikā tiktu piesaistīti jauni partneri galvenajos mērķa tirgos, tādējādi veicinot kravu pārvadājumu apjoma un līdz ar to finanšu rezultātu pieaugumu.

Vienlaikus jāņem vērā, ka LDz ir infrastruktūras pārvaldītājs, taču galvenie kravu plūsmas veidotāji ir ostas, tajās strādājošie uzņēmumi un kravu pārvadātāji.

G4-10

G4-11

DARBINIEKI

2016.gadā LDz vidējais darbinieku skaits 6808 darbinieki, no kuriem lielākā daļa (57%) ir vecumā starp 40 un 60 gadiem, bet trešā daļa darbinieku strādā Latgales reģionā. LDz ir nozīmīgs darba devējs visas Latvijas mērogā, taču jo īpaši – raugoties no salīdzinoši mazāk ekonomiski attīstītā Latgales reģiona perspektīvas.

LDz nav definētas dzimumu kvotas, taču pastāv dzimumu līdztiesība. Uzņēmumā darbinieki tiek nodarbināti pēc profesionālām zināšanām, prasmēm un pieredzes, nodrošinot vienādas iespējas visiem darbiniekiem.

Uz visiem LDz darbiniekiem neatkarīgi no viņu iesaistes Latvijas Dzelzceļnieku

un satiksmes nozares arodbiedrībā attiecas noslēgtā koplīguma noteikumi un papildu labumi.

Darbinieku sadalījums atbilstoši dzimumam:

- Augstākās vadības līmenī nodarbināti 47 cilvēki, kas ir 0,7% no kopējā uzņēmuma darbinieku skaita;
- Uzņēmuma augstākajā vadībā strādā 12 sievietes, kas ir 0,5% no uzņēmumā strādājošām sievietēm, un 35 vīrieši, kas ir 0,8 % no VAS strādājošajiem vīriešiem;
- Vidējā vadības līmenī strādā 128 cilvēki, kas ir 1,9% no uzņēmuma darbiniekiem. No šiem darbiniekiem 53 (2,24%) ir sievietes, bet 75 (1,7%) ir vīrieši.

G4-43

G4-45

G4-47

LDz SOCIĀLĀ ATBILDĪBA

LDz koncerna Korporatīvās sociālās atbildības komisija ir izstrādājusi un 2013. gada 27. decembrī apstiprinājusi „Latvijas dzelzceļš” Koncerna Korporatī-

vās sociālās atbildības (KSA) politiku, nosakot četras galvenās uzņēmuma ietekmes jomas, kas lielā mērā saskan ar starptautiski pieņemtajām ilgtspējas jomām:



UZŅĒMĒJDARBĪBAS VIDE

- Atbildīga, ētiska un godīga lēmuma pieņemšana
- Iesaistīto pušu interešu sabalansēšana
- Ieguldījums nozares attīstībā



DARBINIEKI

- Lojāli un motivēti profesionāļi
- Droša darba vide
- Ģimenei draudzīgs uzņēmums

KSA GALVENĀS JOMAS



VIDE

- Atbildība pret nākamajām paaudzēm
- Būtisko vides risku mazināšana



SABIEDRĪBA

- Nozares industriālā mantojuma saglabāšana
- Atbalsts aktīvas un kultūrizglītotas sabiedrības veidošanai
- Izpratnes veicināšana par drošību pie sliežu ceļiem

Katru gadu KSA komisijas eksperti izstrādā un gada pirmajā sēdē apstiprina noteiktajām ietekmes jomām atbilstošu Korporatīvās sociālās atbildības aktīvi-

tāšu plānu kalendārajam gadam, bet nākamā gada sākumā izskata tā īstenošanas gaitu un rezultātus.

2016. GADĀ KORPORATĪVĀS SOCIĀLĀS ATBILDĪBAS AKTIVITĀŠU PLĀNA IETVAROS ATBILSTOŠI POLITIKĀ DEFINĒTAJĀM JOMĀM ĪSTENOTĀS AKTIVITĀTES



UZŅĒMĒJDARBĪBAS
VIDE

— LDz vadība un speciālisti 2016. gadā piedalījās Baltijas Korporatīvās pārvaldības institūta un Tieslietu ministrijas organizētā **diskusiju ciklā par korporatīvās pārvaldības principu ieviešanu Latvijas uzņēmumos**. Diskusiju cikla noslēgumā organizētajā konferencē piedalījās un savā redzējumā dalījās LDz padomes priekšsēdētājs Ansis Zeltiņš.

— LDz prezidents Edvīns Bērziņš piedalījās Pārresoru koordinācijas centra organizētajā **labas pārvaldības prakses organizētajā konferencē**, daloties pieredzē par augstāka atklātības līmeņa ieviešanu uzņēmumā (saskaņā ar Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta veiktā pētījuma rezultātiem LDz atklātības indekss ir 92,9 punkti no 100).

— Uzņēmuma eksperti piedalījās **Atbildīga biznesa nedēļas pasākumos**, daloties sadarbības pieredzē ar Invalīdu un viņu draugu apvienību “Apeirons”.

— 2016. gadā LDz izstrādāja un uzsāka **Krāpšanas novēršanas politikas**

ieviešanu visos koncerna uzņēmumos (sīkāk sk. 71. lpp.).

— 14. septembrī LDz organizēja **ikgadējo starptautisko nozares konferenci “Globālās transporta kustības vīzijas. Nākotnes izaicinājumi”**, kurā piedalījās transporta nozares un ekonomikas eksperti no ASV, Lielbritānijas, Krievijas, Nīderlandes, Baltkrievijas un Latvijas.

— LDz iniciēja Transporta infrastruktūras komitejas izveidi Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamerā un, uzņemoties tās vadību, kopā ar citiem nozares uzņēmumiem **izstrādāja nozares pamatnostādnes** vienotai interešu pārstāvībai sadarbībā ar lēmumu pieņēmējiem. Komitejas ietvaros LDz arī iesaistījās nacionāla līmeņa Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020. gadam apspriešanā, sniedzot nozares attīstībai būtiskus komentārus un priekšlikumus Satiksmes ministrijai.

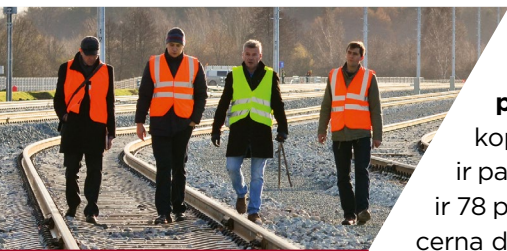
— Sekmējot atbildīgas biznesa prakses ieviešanu Latvijas uzņēmumos, LDz jau trešo gadu iesaistījās Latvijas Darba devēju konfederācijas organizētās **“LDDK Gada balvas” organizēšanā**.



KONFERENCE “GLOBĀLĀS TRANSPORTA KUSTĪBAS
VĪZIJA. NĀKOTNES IZAICINĀJUMI”



INVALĪDU UN VIŅU DRAUGU APVIENĪBA “APEIRONS”
VADĪTAIS SEMINĀRS LDz SPECIĀLISTIEM



DARBINIEKI

— 2016. gadā tika veikts ikgadējais **darbinieku apmierinātības pētījums**. Tā rezultāti liecina, ka kopējais darbinieku iesaistes indekss ir palicis iepriekšējā gada līmenī, un tas ir 78 punkti. 2016. gadā ir pieaugusi koncerna darbinieku apmierinātības (+5p) un Kolēģu motivācijas (+10p) indeksa rādītāji. Tāpat uzņēmums var lepoties ar savu darbinieku lojalitāti, jo 91% respondentu lepojas, ka ir LDz darbinieki. Darbinieku vidū visaugstāk tiek novērtēts tas, ka uzņēmums ir droša, stabila darba vieta, kas sniedz plašu sociālo garantiju klāstu. Šajā gadā ir pieaudzis pozitīvais novērtējums vairumā aspektu, kas saistīti ar darba drošību.

— Atzīmējot 155 gadus kopš pirmās dzelzceļa līnijas izveides Latvijā, tika organizētas vairākas aktivitātes ar LDz darbinieku iesaisti. Par atraktīvo un interesantāko uzskatāma **dzelzceļnieku modes skate**, kas maijā Muzeju nakts ietvaros notika Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejā, bet septembrī tika atkārtota Rīgas Centrālajā dzelzceļa stacijā.

— Nozīmīgās dzelzceļa gadadienas ietvaros tika pārveidota arī ikgadējā “Dzelzceļa lepnuma” pasniegšana labākajiem dzelzceļa darbiniekiem. Šoreiz tika **godinātas dzelzceļnieku dinastijas**, kuru pārstāvji LDz un ar to saistītos uzņēmumos strādā

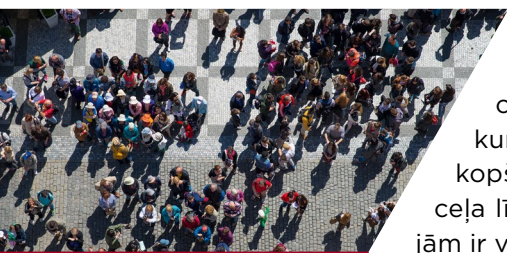
trīs, četrās un pat piecās paaudzēs. Tika apbalvotas deviņas dzelzceļnieku dinastijas jeb kopumā 21 dzelzceļa speciālists.

— 2016. gadā turpināta **vadības izaugsmes programmas īstenošana**, nodrošinot vadības prasmju apmācību perspektīvākajiem vidējā līmeņa vadītājiem, kā arī – senioru programmas īstenošana, veicinot savlaicīgu prasmju nodošanu jaunākajām dzelzceļnieku paaudzēm;

— Uzņēmuma, kā arī visa LDz koncerna darbinieki, turpinot tradīciju, 2016. gadā piedalījās **lielākajās Latvijas tautas sporta aktivitātēs** – “Lattelecom” Rīgas maratonā, Latvijas riteņbraucēju Vienības braucienā, Sieviešu skrējienā, kā arī pavasarī notiekošajā “Stipro skrējienā”. Kopīgajās sporta aktivitātēs ik gadu aicināts piedalīties ikviens darbinieks. Tāpat LDz darbinieki piedalījās LDz un Latvijas Dzelzceļa un satiksmes nozares arodbiedrības (LDzSA) rīkotajās sporta spēlēs, kurās iesaistījās arī kaimiņvalstu dzelzceļu komandas. Savukārt ikdienā LDz darbiniekiem ir iespēja iesaistīties **LDzSA sporta kluba “Lokomotīve” organizētajās aktivitātēs**, tostarp basketbola, volejbola un hokeja komandās, kā arī saņemt izdevīgus nosacījumus aktivitātēm sporta centros un citās LDzSA sadarbības organizācijās.



LDz DARBINIEKI MUZEJU NAKTS IETVAROS PIEDALĀS DZELZCEĻNIEKU TĒRPU MODES SKATĒ



SABIEDRĪBA

— Par 2016. gada nozīmīgāko aktivitāti uzskatāms pasākumu cikls **“Dzelzceļam Latvijā - 155”**, kura ietvaros tika atzīmēti 155 gadi, kopš Latvijā izveidota pirmā dzelzceļa līnija Rīga-Daugavpils, kas joprojām ir viena no galvenajām valsts dzelzceļa līnijām. Pasākumu cikla ietvaros LDz sabiedrībai deva iespēju iepazīt dzelzceļu no citas puses, nekā ierasts ikdienā. Maijā Rīgā, Krustpilī un Daugavpilī notika dzelzceļa transportlīdzekļu parāde un Muzeju nakts ietvaros norisinājās vēsturisko dzelzceļnieku tērpu modes skate, septembrī tika atvērta bērniem paredzētā Paula Timrota grāmata “Dzelzceļš un vilcieni”, prezentēta nozīmīgajai gadadienai veltīta Latvijas Pasta pastmarka, vēlreiz atkārtota modes skate un organizēta arī 155 gadu zīmē notikusī LDz ikgadējā starptautiskā konference.

Novembrī tika atvērta grāmata “Ilustrētā Latvijas dzelzceļa vēsture” un noslēgts dzelzceļa vēsturei veltīts lektoriju cikls Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejā. Savukārt visa gada garumā iedzīvotājiem ar viedtālrunu aplikācijas “Dzelzceļa spēle. Toreiz un tagad” starpniecību

bija iespēja iepazīt tieši 155 vēsturiskus dzelzceļa objektus visā Latvijā un izveidot fotokolāžu savā tālrunī, pusei attēla atveidojot vietas vēsturisko veidolu, bet pusei — tiekot fiksētai spēlētāja fotokamerā, šodienas izskatā.

— Līdzās 155. gadadienas pasākumiem LDz kā ik gadu arī 2016. gadā organizēja **trīs dzelzceļa satiksmes drošības kampaņas**, šoreiz akcentējot jaunu mērķa grupu – vecāka gadagājuma cilvēkus, kuri dzelzceļa tuvumā nereti rīkojas “kā ieradusi” vai ir nepietiekami uzmanīgi, tādējādi apdraudot savu dzīvību. Atsevišķa kampaņa, iesaistot populārus mūziķus Arstarulsmirus un Edavārdi, tika veidota, lai uzrunātu jauniešu auditoriju, bet ziemas sākumā sabiedrības uzmanība tika pievērsta tam, ka gada tumšajā laikā dzelzceļa tuvumā jābūt īpaši vērīgiem. Drošības kampaņas guvušas īpaši augstu novērtējumu arī ikgadējā Baltic Communication Awards konkursā, kur 2017. gada martā LDz un kampaņu partneris, reklāmas aģentūra “TBWA” ieguva četras balvas par senioru un jauniešu kampaņām – tostarp divas pirmās vietas;



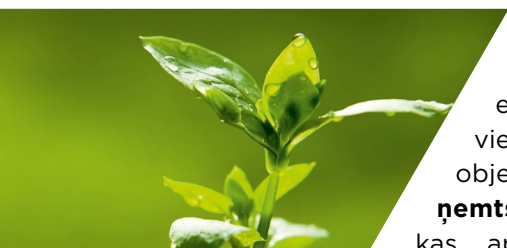
TRANSPORTA ENTUZIASTA
PAULA TIMROTA GRĀMATA
“DZELZCEĻŠ UN VILCIENI”



LDZ DARBINIEKI PIEDALĀS DZELZCEĻNIEKU
TĒRPU MODES SKATĒ RĪGAS CENTRĀLAJĀ
DZELZCEĻA STACIJĀ



2016. GADĀ IZDOTA IZGLĪTOJOŠĀ
GRĀMATA “ILUSTRĒTĀ LATVIJAS
DZELZCEĻA VĒSTURE”



VIDE

— 2016. gadā LDz uzsāka apjomīgu darbu pie uzņēmuma energopārvaldības sistēmas ieviešanas, veicot auditu uzņēmuma objektā. 2017. gada sākumā ir **sāņemts ISO 50 001:2012 sertifikāts**, kas apliecina uzņēmuma atbilstību energopārvaldības sistēmas standartam.

— Pērn arī tika **pārskatīta uzņēmuma vides programma**, lielāku uzmanību pievēršot dzelzceļa radītajam troksnim – 2017. gadā paredzēts izstrādāt trokšņu

kartes un priekšlikumus trokšņa efekta mazināšanai;

— 2016. gadā **LDz un tā koncerna uzņēmumi kā ik gadu piedalījās Lielajā talkā** – šoreiz uzmanība tika veltīta ne tikai dzelzceļa tuvumā esošo teritoriju sakopšanai, bet arī jauno dzelzceļa infrastruktūras objektu labiekārtošanai. Tostarp LDz valde devās apzaļumot 2015. gadā noslēgtā pasažieru infrastruktūras modernizācijas projekta ietvaros no jauna uzbūvētās Imantas stacijas teritoriju.



**LDz VALDE STĀDA KOŠUMKRŪMUS
PIE IMANTAS STACIJAS**



**LIELAJĀ TALKĀ ZAĻĀKU DARBA VIDI IEGŪST
LDz MĀCĪBU CENTRS**

Lai veicinātu uzņēmuma augstākās vadības, kā arī Korporatīvās sociālās atbildības komisijā iesaistīto ekspertu kompetences paaugstināšanu sociālās atbildības un ilgtspējas jautājumos, ik gadu tiek rīkotas vismaz četras komisijas sēdes, kuru ietvaros tiek gan diskutēts par uzņēmuma aktivitātēm dažādos ilgtspējas aspektos, gan pieaicināti eksperti no Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta, Baltijas Korporatīvās pārvaldības institūta u.c. Vienlaikus komisijas eksperti un uzņēmuma vadība piedalās šo un citu partneru organizētās ārējās apmācībās, iepazīstot gan plašākas labas pārvaldības tēmas, gan apgūstot zināšanas pretkorupcijas, vides pārvaldības un dzīves cikla analīzes, „zaļā iepirkuma” organizēšanas u.c. jomās.

Korporatīvās sociālās atbildības komisijā tiek arī izskatīti ar ilgtspējas riskiem saistīti jautājumi, kas skar iespējamos vai esošos riskus vides pārvaldības, atbildīgas iepirkumu prakses, darbinieku ētikas, pretkorupcijas u.c. jomās.

Būtiski, ka uzņēmumā ir atsevišķi speciālisti, kuru ikdienas darbs un līdz ar to arī atalgojums ir saistīts ar ilgtspējas aspektiem (piemēram, Attīstības direkcijas Vides pārvaldības vadītājs, Personāla direkcijas Personāla atalgojuma un attīstības vadītājs, Komunikācijas un starptautisko attiecību direkcijas Ilgtspējas un sociālās atbildības projektu vadītājs un leikšējās komunikācijas daļas vadītājs u.c.).

ĒTIKA

2014. gada 2. decembrī „Latvijas dzelzceļš” Koncernā tika pieņemts **Ētikas kodekss**, kurš ir saistošs ikvienam LDz un tā meitas uzņēmumu darbiniekiem. Ētikas kodekss paredz atbildīgu un korektu ikdienas rīcību jebkurā situācijā – gan darba vidē, gan saskarē ar partneriem un klientiem. Par Ētikas kodeksu un tajā ietvertajiem nosacījumiem tiek informēts ikviens jaunais LDz darbinieks Jaunā darbinieka dienas apmācību ietvaros, kā arī informācija pieejama Jaunā darbinieka rokasgrāmatā.

Ētikas kodekss paredz, ka par tā pārkāpumiem jāziņo Korporatīvās sociālās atbildības komisijai, kura izskata pārkāpuma apsūdzības un būtību un lemj par tālāko rīcību.

2016. gadā komisijai nav iesniegta neviena sūdzība par Ētikas kodeksa pārkāpumiem.

Turpinot labās prakses ieviešanu šajā jomā, 2016. gada 4. martā tika pieņemta „Latvijas dzelzceļš” Koncerna **Krāpšanas novēršanas politika**, konkretizējot koncerna uzņēmumu nostāju un rīcību gadījumos, kas saistīti ar iespējamu krāpšanu, korupciju, interešu konfliktu, tirgošanos ar ietekmi u.c.

Krāpšanas novēršanas politika paredz virkni aktivitāšu, kas izstrādātas un ieviestas 2016. gada laikā, kā arī darbs tiek turpināts 2017. gadā, tostarp ieviests anonīms ziņošanas rīks LDz ārējā mājas lapā ldz.lv un uzņēmuma iekštīklā.

Ziņojumi, kas saņemti, izmantojot šo rīku, tiek izskatīti uzņēmumā izveidotajā Krāpšanas novēršanas daļā, pierādījumu gadījumā lemjot par tālāko rīcību un iesaistot tiesībsargājošās institūcijas.

PIEGĀDES KĒDES, PARTNERI

LDz līdz šim nav detalizēti analizējis savas piegādes ķēdes, taču, uzsākot veidot ilgtspējas pārskatu pēc GRI G4 vadlīnijām, ir izstrādāts ietekmes pušu – tostarp klientu, partneru un piegādātāju – “radars”, kurā identificēti arī nozīmīgi piegādes ķēdes posmi, par kuriem nākotnē tiks analizēta detalizēta informācija (sk. ietekmes pušu radaru 35. lpp.).

Vienlaikus, apzinoties iespējamos riskus, LDz koncerna Krāpšanas novēršanas politikas ietvaros (plašāk skatīt 71. lpp.) 2016. gadā uzsākts darbs pie sadarbības partneru (tātad arī piegādātāju) biznesa ētikas pamatprincipu izstrādes, kas pieņemti un tiek ieviesti praksē 2017. gadā – tai skaitā iekļauti visos līgumos, kas tiek slēgti ar partneriem.

ATBILDĪBA PRET ĀRĒJĀM INICIATĪVĀM

VAS „Latvijas dzelzceļš” galvenās vērtības, ko uzņēmums ievēro savā ikdienas darbā un saskarē gan ar iekšējām, gan ar ārējām ietekmes pusēm, ir:

ATTĪSTĪBA



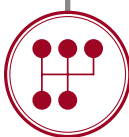
ATBILDĪBA



DROŠĪBA



SADARBĪBA



Ņemot vērā, ka uzņēmumam ir būtiska ietekme uz valsts ekonomiku (tā vadītajā koncernā strādā vairāk nekā 1,3% Latvijas nodarbināto, un tas gadā nodrošina vairāk nekā 90 miljonu eiro iemaksas valsts budžetā), LDz atbildīgi veido attiecības ar ārējām ietekmes pusēm un to iniciatīvām.



ILGTSPĒJAS INDEKSA 2016 NOSLĒGUMA CEREMONIJA

G4-15

2016. gadā LDz ir uzsācis vai turpinājis dalību vairākās ārējās iniciatīvās, kas uzņēmuma vadības ieskatā sniedz plašāku ieskatu atbildīgas un godprātīgas uzņēmējdarbības prakses veidošanā, labas korporatīvās pārvaldības ieviešanā un to popularizēšanā sabiedrībā.

- Sesto gadu pēc kārtas LDz piedalījās Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta veidotajā Ilgtspējas indeksā, pirmo gadu no sudraba kategorijas iekļūstot zelta kategorijā, kā arī indeksa ietvaros iegūstot LR Labklājības ministrijas piešķirto Ģimenei draudzīga komersanta statusu.
- Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta organizētās Atbildīga biznesa nedēļas ietvaros LDz dalījās sadarbības pieredzē ar Invalīdu un viņu draugu apvienību „Apeirons”, pakāpeniski attīstot ikvienam pieejamu dzelzceļa infrastruktūru, kā arī piedaloties „Apeirona” veidotās aplikācijas „Mapeirons” izveidē un attīstītā, veicinot vides pieejamības jautājumu aktualizēšanu sabiedrībā.

- Iesaistījās Baltijas Korporatīvās pārvaldības institūta darbā, kļūstot par organizācijas korporatīvo attīstības biedru, piedaloties labās prakses apmaiņas pasākumos uzņēmumos „Latvenergo”, „airBaltic” u.c., kā arī iesaistoties institūta rīkotajā izglītības programmā augstākā līmeņa vadītājiem, kas trīs nedēļas pēc kārtas norisinās Rīgā, Tallinā un Viļņā.
- Kā partneris iesaistījās ikgadējā Latvijas Darba devēju konfederācijas Gada balvas organizēšanā un norisē, nosakot 2016. gada labākos darba devējus visā Latvijā un atsevišķos tās reģionos, tādējādi sekmējot atbildīgas un godprātīgas uzņēmējdarbības prakses ieviešanu visā valstī.
- Augstākās vadības līmenī piedalījās LR Tieslietu ministrijas organizētā diskusiju ciklā un tā noslēguma konferencē par labas korporatīvās pārvaldības ieviešanu Latvijā atbilstoši Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) noteiktajiem principiem.

Paužot atbildīgu attieksmi pret interešu pārstāvniecību uzņēmuma attīstībai būtiskos jautājumos, LDz 2016. gadā:

- Aktīvi iesaistījās darba grupās un citos konsultāciju mehānismos ar LR Satiksmes ministriju, kura patlaban izstrādā vismaz turpmākos piecus gadus LDz saistošu Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu;
- Viena no turpmāko gadu nozīmīgākajiem infrastruktūras attīstības projektiem ne tikai dzelzceļa nozarē, bet Latvijā kopumā – dzelzceļa elektrifikācijas projekta izstrādes gaitā – konsultējās ne tikai ar atbildīgajām Eiropas Savienības un Latvijas valsts institūcijām (Eiropas Komisija, Eiropas Investīciju banka, Eiropas Savienības līmeņa konsultatīvā institūcija JASPERS, LR Satiksmes, Ekonomikas, Finanšu ministrijas u.c.), bet arī ar uzņēmējdarbības un citām sabiedriskajām organizācijām, kuru biedrus skars plānotais projekts (tostarp Latvijas Darba devēju konfederāciju, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameru, Latvijas Lielo pilsētu asociāciju, Latvijas Tranzīta biznesa asociāciju, Baltijas asociāciju „Tranzīts un loģistika” u.c.);
- LDz iniciēja Transporta infrastruktūras komitejas izveidi Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamerās, veidojot aktīvu diskusiju platformu nozares uzņēmumiem un veicinot tiem kopīgi nozīmīgu jautājumu aktualizēšanu un risināšanu politikas plānošanas dokumentu līmenī;
- Minētās komitejas ietvaros, kā arī uzņēmuma līmenī rosināja aktīvu darbu pie nacionāla līmeņa plānošanas dokumenta – Transporta attīstības pamatnostādņu – vidusposma pārskata izstrādes un dokumenta pārskatīšanas, sniedzot nozares priekšlikumus un komentārus;
- Starptautiskās sadarbības veicināšanai iesaistījās vairākos Latvijas Darba devēju konfederācijas veidotos divpusējās sadarbības formātos – Latvijas-Baltkrievijas un Latvijas-Kazahstānas Lietišķās sadarbības padomju vadībā.

Līdzās atbildīgai uzņēmuma un nozares interešu pārstāvībai un labās prakses popularizēšanai LDz iesaistās arī sabiedriski nozīmīgās ārējās iniciatīvās, tostarp ir aktīvs Rīgas Tehniskās universitātes Atbalsta fonda dalībnieks, veicinot jaunās profesionāļu paaudzes izaugsmi, kā arī piedalās nozīmīgu nacionāla mēroga kultūras aktivitāšu stiprināšanā. Informācija par visiem ziedojumiem (dāvinājumiem) un nozīmīgākajiem sadarbības projektiem tiek regulāri publicēta koncerna mājas lapas ldz.lv Sociālās atbildības sadaļā.



LDz 2016. GADĀ AKTĪVI IESAISTĪJĀS LATVIJAS DARBA DEVĒJU KONFEDERĀCIJAS VEIDOTAJĀ LATVIJAS-BALTKRIEVIJAS LIETIŠKĀS SADARBĪBAS PADOMES VADĪBĀ

DARBĪBA NOZARES UN SABIEDRISKAJĀS ORGANIZĀCIJĀS

Sadarbība ar nacionāla mēroga organizācijām

LDz un tā koncernam kā lielākajam darba devējam valstī un uzņēmumam ar nozīmīgu ietekmi uz tautsaimniecību ir būtiski, lai uzņēmējdarbības vidē, kurā tas darbojas, būtu pārskatāma, caurspīdīga un savstarpējā sadarbībā balstīta. Lai to nodrošinātu, koncerns aktīvi iesaistās uzņēmēju organizāciju darbā, kā arī apzina savu sadarbības partneru viedokļus un veic uzlabojumus LDz darbībā.

Biedra statusā LDz darbojas un savas intereses aizstāv vairākās nevalstiskajās organizācijās, tostarp Latvijas Tranzīta biznesa asociācijā (LTBA), Latvijas Darba devēju konfederācijā (LDDK), Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamerā (LTRK) un Latvijas-Ķīnas Biznesa padomē. Korporatīvās sociālās atbildības politikas ietvaros LDz nodrošina labas pārvaldības prakses ieviešanu koncerna uzņēmumos un tās

popularizēšanu Latvijas uzņēmējdarbības vidē. Šim nolūkam 2016. gadā uzņēmums ir iestājies Baltijas Korporatīvās pārvaldības institūtā un Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūtā.

LDz ir pārstāvēts arī 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, bet LDz viceprezidents Ainis Stūrmanis ir LTRK Transporta infrastruktūras komitejas priekšsēdētājs, savukārt viceprezidents Aivars Strakšas līdzdarbojas LTRK Nacionālās stratēģijas padomē. E.Bērziņš ir arī nozares vadošās asociācijas LTBA valdes loceklis.



LATVIJAS TRANZĪTA BIZNESAS ASOCIĀCIJA (LTBA)

LDz ir šīs organizācijas biedrs, un LDz valdes priekšsēdētājs Edvīns Bērziņš ir LTBA valdes loceklis kopš 2016. gada.

Asociācija apvieno nozares dalībniekus (infrastrukturā pārvaldītāji, pārvadātāji, ostās strādājoši uzņēmumi, loģistikas uzņēmumi u.c.), kuri kopīgi risina nozares attīstībai nozīmīgus jautājumus. 2016. gadā LDz asociācijas sēdēs rosinājis diskusiju par dzelzceļa elektrifikācijas un citiem attīstības projektiem, par dzelzceļa attīstības plāniem un sadarbību ar valsti, par loģistikas nākotnes attīstības virzieniem u.c.



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, kā arī ir LDDK veidoto sadarbības formātu – Latvijas-Baltkrievijas un Latvijas-Kazahstānas Lietišķās sadarbības padomju un Transporta un sakaru nozares trīspusējās sadarbības padomes darba devēju puses priekšsēdētājs.

2016. gadā LDz LDDK ietvaros piedalījies valsts nodokļu politikas apspriešanas diskusijās, konsultējies ar LDDK par dzelzceļa elektrifikācijas projekta īstenošanu, kā arī veicinājis starptautisko sadarbību ar Austrumeiropas un Vidusāzijas valstu uzņēmumiem.



Latvijas Tirdzniecības
un rūpniecības
kamera

LATVIJAS TIRDZNIECĪBAS UN RŪPNIECĪBAS KAMERA (LTRK)

LDz ir LTRK biedrs kopš 2014. gada, LDz valdes priekšsēdētājs E.Bērziņš ir LTRK padomes un prezidija loceklis kopš 2015. gada.

2016. gadā uzņēmums iniciēja Transporta infrastruktūras komitejas izveidi LTRK, tādējādi sekmējot nozares diskusiju platformas izveidi un tās ietvaros gan izskatot nozarei būtiskus attīstības jautājumus, gan izstrādājot LTRK prezidija apstiprinātas Transporta un loģistikas infrastruktūras pārvaldības pamatnostādnes.



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.

2016. gadā sadarbības ietvaros tika organizēta Ķīnas mediju vizīte LDz, kā arī iespēja Ķīnas žurnālistiem iepazīt LDz infrastruktūru. Tāpat uzņēmums sadarbojās ar Biznesa padomi pirmā Ķīnas konteinerlīciena sagaidīšanā Rīgā un 16+1 sadarbības formāta pasākumos, kas saistīti ar transporta nozares sadarbības virzieniem.



KORPORATĪVĀS ILGTSPĒJAS
UN ATBILDĪBAS INSTITŪTS

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 u.c.).



BALTIJAS KORPORATĪVĀS PĀRVALDĪBAS INSTITŪTS

LDz ir institūta korporatīvais attīstības biedrs kopš 2016. gada un piedalās tā organizētajos labās prakses apmaiņas pasākumos Latvijā un ārvalstīs (2016. gadā, Zviedrijā), apmācībās augstākā līmeņa vadībai, publiskos semināros un konferencēs.

2017. gadā uzņēmums plāno piedalīties institūta veidotajā korporatīvās pārvaldības izvērtējumā.



LATVIJAS DZELZCEĻNIEKU BIEDRĪBA (LDzB)

LDz ir biedrības periodiskais 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 sabiedriskās aktivitātēs dzelzceļnieku kopienas stiprināšanai.

2016. gadā viena no būtiskākajām tēmām, kas apspriesta uzņēmēju organizācijās LDDK un LTRK, skāra nodokļu politikas plānošanu valstī, un šo jautājumu apspriešanā aktīvi iesaistījās arī LDz, sniedzot savu pozīciju darba nodokļu, uzņēmumu ienākuma nodokļa, akcīzes nodokļa u.c. jomās.

Izmantojot LTRK biedru tīklu un pārstāvniecību visā Latvijā, pēc LDz iniciatīvas izveidota LTRK Transporta infrastruktūras komiteja, kurā izstrādātas un LR

Satiksmes ministrijai prezentētas Transporta un loģistikas infrastruktūras pārvaldības pamatnostādnes, kā arī komitejas ietvaros skatīti būtiski valsts politikas plānošanas dokumenti, kas skar nozares attīstību.

Savukārt LTBA ietvaros 2016. gadā skatīti LDz nozīmīgi attīstības projekti (galvenais no tiem – Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija) un LDz darbību regulējoši dokumenti, kas patlaban ir izstrādes stadijā (Indikatīvais dzelzceļa

infrastruktūras attīstības plāns un ar to saistītais daudzgadu līgums starp Satiksmes ministriju un LDz).

Izmantojot Baltijas Korporatīvās pārvaldības institūta (BKPI) sniegtās iespējas, LDz vadības pārstāvji 2016. gadā izmantoja iespēju apgūt vadības līmeņa tālākizglītības kursu labas pārvaldības ieviešanā, kā arī piedalījās BKPI un LR Tieslietu ministrijas kopīgi organizētajā diskusiju ciklā par labas pārvaldības ieviešanu Latvijā atbilstoši OECD standartiem.

Gan iepriekšminēto organizāciju ietvaros, gan individuāli LDz visas transporta un loģistikas nozares interesēs iniciē un organizē publiskas aktivitātes (īkgadējas konferences, nozares diskusijas un semi-

nārus, apaļā galda diskusijas, dalību sabiedrisko organizāciju padomēs un komitejās u.c.), lai veicinātu nozares kopējo viedokļu apmaiņu un attīstību.

LDz kā uz nepārtrauktu attīstību vērstu uzņēmums, izmanto iespējas piesaistīt Eiropas Savienības fondu līdzekļus, modernizējot dzelzceļa infrastruktūru, vienlaikus mazinot nozares ietekmi uz apkārtējo vidi un veicinot vides pieejamību. Tādēļ uzņēmums sadarbojas gan ar vides organizācijām, gan arī aktīvi iesaistās kopīgās norisēs ar Invalīdu un viņu draugu apvienību "Apeirons" un piesaista tās ekspertus jauno, īpaši pasažieru infrastruktūras projektu īstenošanā un savu speciālistu izglītošanā.

Sadarbība ar starptautiskajām organizācijām

Nolūkā veicināt sadarbību ar dzelzceļa nozares partneriem rietumu virzienā un sekmēt integrāciju Eiropas dzelzceļu vienotajā telpā, LDz ir iesaistījies vadošajās Eiropas Savienības dzelzceļa organizācijās – Eiropas dzelzceļu un infra-

struktūras uzņēmumu kopienā (CER), Starptautiskajā dzelzceļu savienībā (UIC), Starptautiskajā dzelzceļa transporta komitejā (CIT) un Starptautiskajā dzelzceļu policijas un drošības dienestu sadarbības organizācijā (COLPOFER).



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, kas būtu īpaši svarīgi pie tīkla pārskatu harmonizēšanas. Divas reizes gadā LDz piedalās UIC Ģenerālajā asamblejā un Drošības kongresā.



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.



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.



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.

Ņemot vērā, ka liela daļa LDz veikto kravu pārvadājumu ir saistīti ar NVS valstīm, un arī jaunie Āzijas maršruti ved caur tām, LDz ir aktīvs dalībnieks arī 1520 mm sliežu platuma un Eiropas Austrumvalstu dzelzceļu apvienojošās organizācijās.



OSJD (OCSKD) Dzelzceļu sadarbības organizācija attīsta sadarbību dzelzceļa transporta jomā, strādājot pie vienotas dzelzceļa telpas Eirāzijas reģionā izveides un paaugstinot transkontinentālo pārvadājumu konkurētspēju. Organizācijas struktūra sastāv no piecām komisijām un divām darba grupām, kuru darbībā piedalās arī LDz.



Dzelzceļa transporta padome (CSŽT/ЦСЖТ) koordinē 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa administrāciju darbu. Organizācijas dalībnieki savstarpēji risina gan operatīvos, gan nākotnes sadarbības jautājumus. CSŽT sastāv no deviņām komisijām, 15 darba grupām un piecām ekspertu 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.



Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes (KSTP/KCTT) galvenais darbības mērķis ir Transsibīrijas maģistrāles pārvadājumu apjoma palielināšana un kravu pārvadājumu Āzija – Eiropa attīstīšana, izmantojot dzelzceļa infrastruktūru. KSTP apvieno dzelzceļa uzņēmumus, ostas, kuģošanas kompānijas, valsts institūcijas, operatorus un ekspeditorus.

LDz ir biedrs arī šādās organizācijās:

- Latvijas dzelzceļa nozares darba devēju organizācija
- Daugavpils direktoru un uzņēmēju padome
- SCRL Bureau Central De Clearing International
- Latvijas-Baltkrievijas ekonomisko sakaru asociācija
- SO "Latvijas personāla vadīšanas asociācija"
- Latvijas telekomunikāciju asociācija
- Iekšējo auditoru institūts
- Starptautiskā muzeju padome
- Latvijas Muzeju biedrība

G4-18

G4-19

G4-24

G4-25

G4-26

BŪTISKO ASPEKTU IDENTIFICĒŠANA, IETEKMES PUŠU IESAISTE

Ilgtermiņa pārskata izstrādē pēc GRI G4 vadlīnijām līdzās uzņēmuma iekšējam skatījumam par būtiskajiem ilgtermiņa aspektiem un uzņēmuma sniegumu tajos tiek iesaistītas uzņēmuma ietekmes pu-

ses un apzināts to skatījums. LDz darbu pie iekšējo un ārējo ietekmes pušu apzināšanas uzsāka 2016. gada rudenī, organizējot vairāk nekā 10 individuālu un grupu interviju.

Metodoloģija, kas tika izmantota aspektu būtiskuma noteikšanai un atspoguļošanai, ietver piecus soļus:

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;

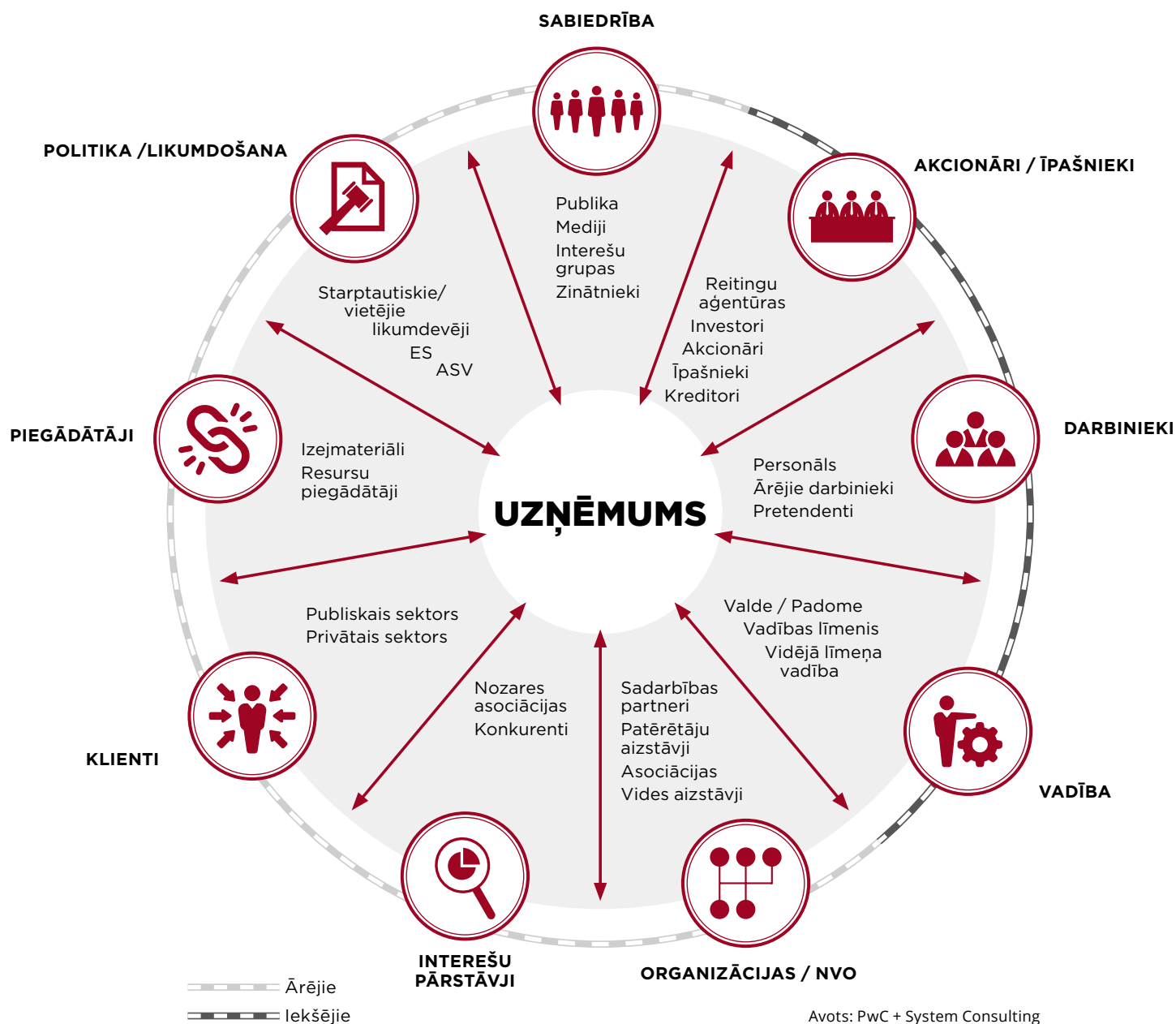
5.

Ziņošana par būtiskajiem aspektiem ilgtermiņa pārskatā par 2016. gadu.

Projekta pirmajā posmā, lai izvērtētu ar kurām ieinteresētajām pusēm ir nozīmīgi konsultēties, tika izveidota LDz piegādes vērtību ķēde – t.i., identificējot gan piegādātājus, gan klientus, gan citus partnerus, kuriem ir vislielākā abpusējā ietekme ar

LDz. Izmantojot ietekmes pušu apzināšanas matricu “Ietekmes pušu radars” un nosakot no piegādes ķēdes skatu punkta būtiskās ieinteresētās puses pievienotās vērtības radīšanā, tika noteiktas gan iekšējās, gan ārējās ieinteresētās puses.

IETEKMES PUŠU RADARS



Ņemot vērā, ka 2016. gadā uzņēmuma pārvaldībā saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumu un kārtību, kādā nominē kandidātus valdes un padomes locekļu amatam kapitālsabiedrībās, ku-

rās valstij kā dalībniekam (akcionāram) ir tiesības izvirzīt valdes vai padomes locekļus, tika izveidots jauns pārvaldes līmenis – LDz padome, – sadarbība ar to papildina līdzšinējo ietekmes pušu loku.

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 Transīta 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	

Lai noskaidrotu ietekmes pusēm būtiskos ar LDz darbību saistītos ekonomiskos, sociālos un vides aspektus, tika veikta izpēte un intervijas ar visām iepriekš minētajām iekšējām un ārējām ietekmes pusēm.

Ietekmes pušu 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, par kuriem 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 pārtraudzīt 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	1. Skaņas un vibrācijas
SOCIĀLĀ DIMENSIJA	2. Zemes izmantošanas tiesības
	3. Vides pieejamība cilvēkiem ar īpašām vajadzībām
CITS	4. Korporatīvā pārvaldība (dzimumu līdztiesība vadības pozīcijās)

G4-20

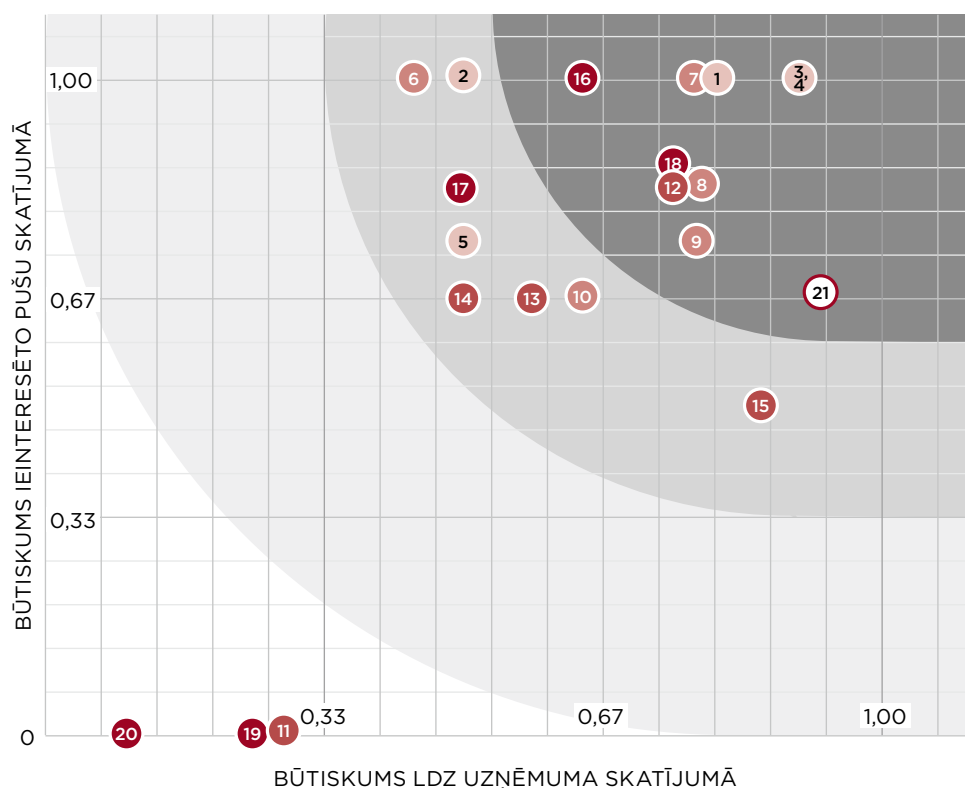
G4-21

G4-27

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 norādījuši 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.

ASPEKTU NOZĪMĪGUMA MATRICA



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 VIDĪ

6. Resursu patēriņš
7. Enerģija patēriņš un energoefektivitāte
8. Emisijas, notekūdeņi, atkritumi, augsnes 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

G4-DMA

Vadības pieeja

LDz ir viens no lielākajiem nodokļu maksātājiem un darba devējiem valstī, kas rada būtisku pienesumu valsts ekonomikas veicināšanā. Lai varētu līdzdarboties valsts ekonomiskās un nodokļu politikas īstenošanā un uzlabošanā, kā arī aizstāvēt savas kā uzņēmuma intereses, LDz ir iesaistījies dažādu nevalstisko organizāciju darbībā – Latvijas Darba devēju konfederācijā, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamerā, kā arī citās. Daļa no šīm organizācijām ir tā dēvētie valdības sociālie partneri, kuri regulāri augstākajā līmenī tiekas ar Ministru kabineta locekļiem un diskutē par tautsaimniecības attīstības jautājumiem.

Tāpat LDz ir būtiska arī paša uzņēmuma attīstība un ieguldījumi tās vei-

cināšanā, tādēļ LDz izmanto iespējas piesaistīt Eiropas Savienības fondu un kredītinstītūciju finansējumu, taču arī regulāri vērsies pie valdības ar aicinājumu novirzīt uzņēmuma peļņu attīstībai, tādējādi sekmējot ne tikai uzņēmuma izaugsmi, bet arī visas transporta nozares (kura nodarbina vairāk nekā 85 tūkstošus strādājošo) attīstību. Normatīvie akti paredz, ka valsts budžetā ir jāiemaksā 90% kapitālsabiedrības ikgadējās peļņas, tomēr 2016. gadā ar valdību panākta vienošanās, ka 2015. gada peļņa tika novirzīta uzņēmuma attīstībai. Vidējā termiņā atdevi nodokļu veidā no šādas rīcības iegūst gan valsts budžets, gan plašākā kontekstā – valsts ekonomika kopumā.

G4-EC1

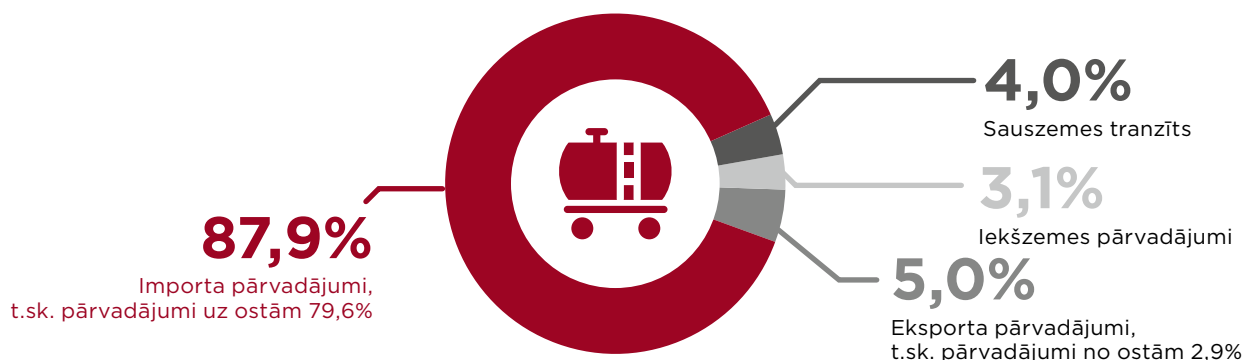
Radītā ekonomiskā vērtība

Izmantojot LDz infrastruktūru, 2016. gadā pārvadāti 47,8 miljoni tonnu kravu, no kurām iekšzemes pārvadājumi bija tikai 3,1%. Pārējās kravas nosūtītas vai saņemtas ārvalstīs, attiecīgi atspoguļojot LDz nozīmīgo lomu Latvijas pakalpojumu eksporta sektorā.

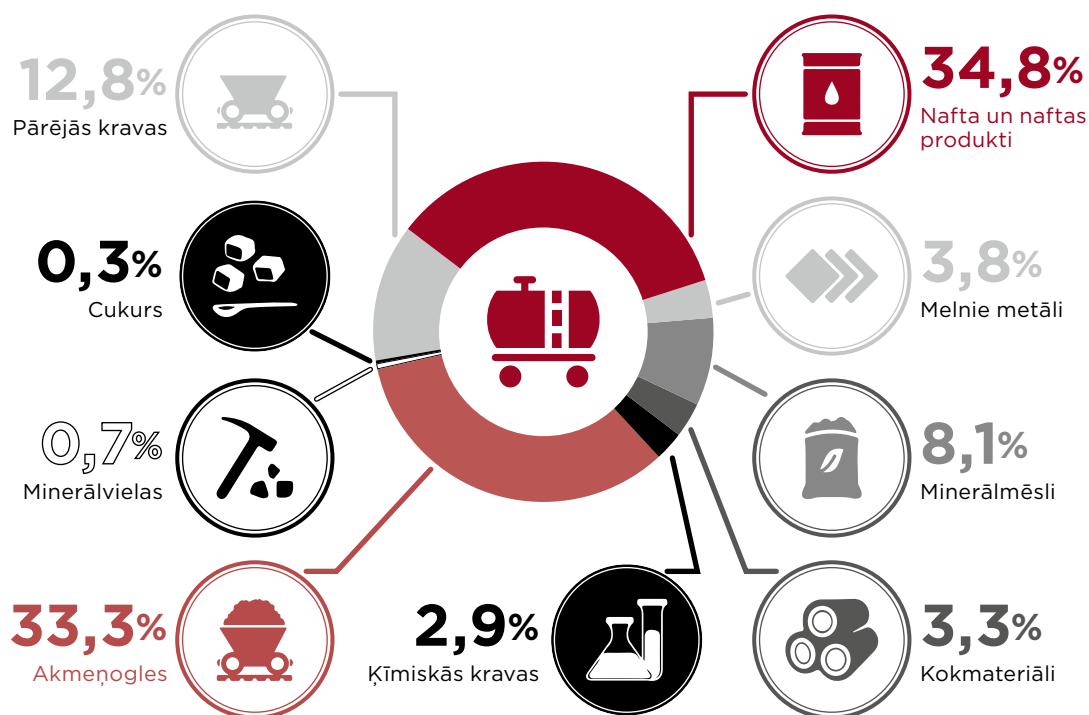
Eksporta pārvadājumu sektorā 2016. gadā kopumā pārvadāti gandrīz 2,4 miljoni tonnu jeb 83,7% attiecībā pret 2015. gadu. Iekšzemē pārvadāti 1,5 miljoni tonnu jeb 88,6% attiecībā pret 2015. gada kopējo apjomu. Importa pārvadājumu sektorā pārvadāti 42 miljoni tonnu, kas ir 87,1% pret 2015. gadu, kad pārvadāti 48 miljoni tonnu.

Salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu 2016. gadā kopējais pārvadāto kravu apjoms krities ekonomisku un ģeopolitisku tirgus konjunktūras izmaiņu dēļ, taču gada pēdējos mēnešos tika novērots straujāks apjoma pieaugums. Sākot no oktobra kravu pārvadājumu apjoms pārsniedza 2015. gada attiecīgajā periodā veikto pārvadājumu apjomu. 2016. gada oktobrī pārvadāti 4,2 miljoni tonnu kravu (+2,8%), novembrī 4,46 miljoni tonnu kravu (+7,6%) un decembrī 4,9 miljoni tonnu kravu (+1,5%). Līdzīga tendence turpinās 2017. gada sākumā.

KRAVU PĀRVADĀJUMU ĪPATSVARS PĒC SATIKSMES VEIDIEM 2016. GADĀ



PĀRVADĀTO KRAVU ĪPATSVARS 2016.GADĀ



Procentuāli lielākais pieaugums pagājušajā gadā vērojams melno metālu pārvadājumos, kur kopumā pārvadāti 1,8 miljoni tonnu, kas ir par 43,1% vairāk nekā 2015. gadā, kad pārvadāti 1,3 miljoni tonnu melno metālu.

Naftas produktu sektorā pārvadāti 16,6 miljoni tonnu jeb 76,4% salīdzinājumā ar 2015. gada kopējo apjomu šajā pārvadājumu segmentā.

Pārvadāto kokmateriālu apjoms gada laikā sasniedzis 1,6 miljonus tonnu jeb par 4,9% vairāk nekā 2015. gadā. Savukārt cukurs pārvadāts 144 tūkstošu tonnu apjomā, kas ir par 16,1% vairāk nekā gadu iepriekš.

Atbilstoši 2014. gadā veiktajam auditorskompanijas "Ernst&Young Baltic" pētījumam par dzelzceļa nozares ietekmi uz citām nozarēm, **dzelzceļa nozares ietekmei uz ekonomiku ir multiplikatora efekts**. Samazinoties vai palielinoties dzelzceļa pārvadājumu apgrozījumam par vienu miljonu eiro, visu citu nozaru

apgrozījums samazinās vai palielinās par 2,4 miljoniem eiro. Tie ir netiešie un inducētie efekti (SIA "Ernst&Young Baltic" partneris Guntars Krols intervijā "Neatkarīgās Rīta Avīzes" žurnālistam Jurim Pajderam 2015. gada 27. aprīlī).

LDz ir Latvijas tautsaimniecībai nozīmīgs un atbildīgs uzņēmums, kas reaģē gan uz ekonomiskajām norisēm valstī, gan arī uz procesiem, kas notiek ārpus Latvijas robežām, tomēr tieši ietekmē arī Latvijas ekonomiku un LDz. Uzņēmuma ekonomiskajai augšupejai vairs nepietiek ar vietējo tirgu apgūšanu Baltijā, Eiropā un Austrumeiropas reģionā - ir jāietecās tālāk, apzinot un apgūstot plašākas biznesa iespējas.

Tāpēc 2016. gadā tika paveikts nozīmīgs darbs pārvadājumu attīstīšanā no Āzijas, organizējot pirmo kravas testa vilcienu no Jīvu Ķīnā, kā arī sākti darbi pie ekonomisko sakaru attīstīšanas ar Vidusāzijas valstīm un Indiju, lai arī ar tām organizētu kravas vilcienu pārvadājumus.



KONTEINERVILCIENA JIVU-RĪGA SAGAIĒŠANA RĪGAS CENTRĀLAJĀ STACIJĀ 2016. GADA 5. NOVEMBRĪ

Ņemot vērā minēto valstu lielo aktivitāti rūpnieciskajās nozarēs, tiek prognozēts, ka sadarbībā ar jaunajiem mērķa tirgiem attīstīsies tieši konteineru vilcienu pārvadājumi. Par pirmajiem šī darba rezultātiem liecina 2016. gada nogales SIA "LDz Loģistika" pārvadājumu dati par pārvadāto konteineru apjomu ar Vidusāzijas valstīm. Procentuāli vislielākais pieaugums ir saņemto konteineru sektorā – ja 2015. gadā uz Latviju nosūtīti 426 konteineri, 2016. gadā to skaits pieaudzis par 108% un sasniedzis 885 konteinerus.

Savukārt "LDz Loģistikas" no Latvijas sūtīto konteineru skaits pieaudzis par 93% – 2016. gadā nosūtīti 5892 konteineri, kamēr 2015. gadā to skaits bija 3049.

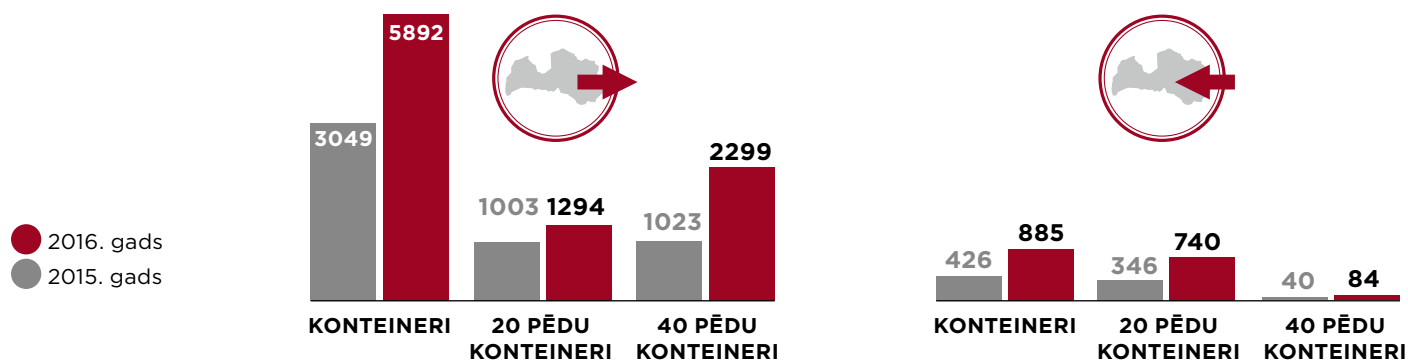
No Vidusāzijas uz Latviju sūtīto konteineru sektorā lielākais pieaugums ir 20 pēdu konteineriem. 2016. gadā saņemti 740 konteineri, kamēr gadu iepriekš –

346 konteineri. Savukārt no Latvijas sūtīto konteineru sektorā pērn 20 pēdu izmēra konteineru skaits sasniedza 1294 (gadu iepriekš – 1003).

Tikmēr 40 pēdu konteineru sektorā 2016. gadā "LDz Loģistika" saņēmusi 84 konteinerus (2015. g. – 40), bet no Latvijas nosūtījusi 2299 konteinerus (iepriekš – 1023).

Pārvadāto kravu apjoma pieaugums ir skaidrojams ar strauju ražošanas attīstību Centrālāzijas reģionā (Uzbekistāna, Kazahstāna un Turkmenistāna), kas ļauj SIA "LDz Loģistika" klientiem piedāvāt izdevīgu maršrutu ražošanas iekārtu piegādei no Eiropas caur Latvijas ostām un pēc tam pa dzelzceļu līdz gala saņēmējam. Pagājušajā gadā pa dzelzceļa infrastruktūru konteineros galvenokārt tika pārvadātas tekstilrūpniecības iekārtas, putnkopības nozares un siltumnīcu aprīkojums.

SIA "LDz LOĢISTIKA" KONTEINERVILCIENU PĀRVADĀJUMI



VAS "Latvijas dzelzceļš" darbībai ir ļoti nozīmīga loma Latvijas tautsaimniecībā – uzņēmums nodarbina vairāk nekā 6800 darbinieku.

LDz 2016. gadā radītā ekonomiskā vērtība ir 224,9 milj. EUR, kas veidojās no uzņēmuma pamatdarbības ieņēmumiem – 192,6 milj. EUR, pārējās saimnieciskās darbības ieņēmumiem – 27,8 milj. EUR, ieņēmumiem no līdzdalības radniecīgās vai citās sabiedrībās – 4,3 milj. EUR un finanšu darbības ieņēmumiem – 0,2 milj. EUR.

Izmaksas veidojās no sniegto pakalpojumu pašizmaksas – 198,6 milj. EUR (tai skaitā darba samaksa – 71,1 milj. EUR), administrācijas izmaksām – 14,7 milj. EUR, citām saimnieciskās darbības izmaksām – 3,1 milj. EUR un finanšu izmaksām – 2,2 milj. EUR.

2016. gadā samaksāti nodokļi un nodevas 67,2 milj. EUR. Pārskata gadā gūta peļņa 0,9 milj. EUR apmērā.

G4-EC4

Valsts iesaiste – ES līdzfinansējuma pieejamības nodrošināšana dzelzceļa investīciju projektiem

LDz kā vienam no lielākajiem nodokļu maksātājiem, darba devējiem valstī un ekonomiskās izaugsmes veicinātājiem ir būtiski sniegt kvalitatīvus pakalpojumus un rūpēties par dzelzceļa infrastruktūras drošību un atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem. Rūpējoties par infrastruktūras uzlabošanu, tiek piesaistīts arī Eiropas Savienības fondu pieejamais finansējums.

LDz līdz šim ir realizējis dažādus projektus un to arī turpinās darīt, izmantojot

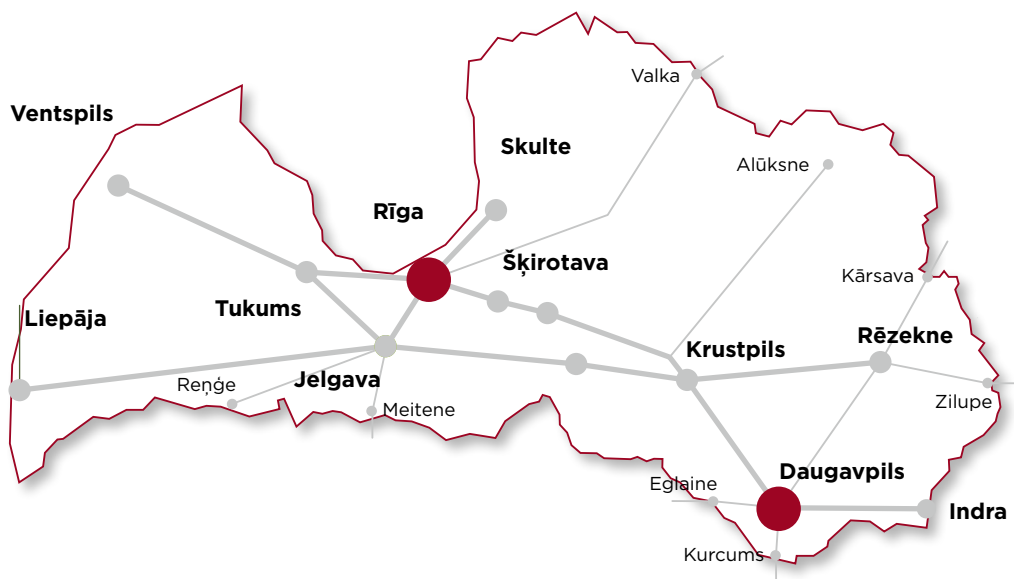
ES Kohēzijas fonda un citu finanšu instrumentu pieejamos līdzekļus. ES Kohēzijas fonds ir izveidots, lai finansētu liela mēroga infrastruktūras attīstības projektus, tostarp arī transporta nozarē.

Projektu īstenošanai tiek izmantoti arī Eiropas transporta tīkla jeb TEN-T līdzekļi – piemēram, izstrādājot Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas skiču projektu un atjaunojot Latvijas teritorijā esošos sliežu ceļus Rail Baltica koridorā.

2014.–2020. gada ES fondu plānošanas periodā ir sākta vairāku apjomīgu projektu īstenošana.

Darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena „Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķī „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” paredzēts realizēt šādus projektus:

- Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkanāugava – 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 infrastruktūra modernizācija.



Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava-Mangaļi-Ziemeļblāzma modernizācija

Modernizācijas nepieciešamība identificēta posmā Mangaļi-Ziemeļblāzma, kas ir vienceļa posms, kaut arī līnija Rīga-Skulte, kurā tas atrodas, ir divceļu. Iecirknis Mangaļi-Ziemeļblāzma ir viena no dzelzceļa līnijas Rīga-Skulte šaurajām vietām. Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava-Mangaļi-Ziemeļblāzma modernizācijas projekta ietvaros ir paredzēts izbūvēt otro sliežu ceļu minētajā posmā, kā arī modernizēt mikroproce-

soru 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 25,0 milj. EUR. Projekta īstenošanai ir piesaistīts ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums (85%).

Projektu plānots pabeigt līdz 2023. gadam.

Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība

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

Attīstot Daugavpils dzelzceļa mezgla infrastruktūru, tiks būtiski samazinātas tajā identificētās šaurās vietas, kā arī uzlabota drošība, nodrošinot vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas dzelzceļa infrastruktūras atbilstību tirgus prasībām,

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

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

Projektu plānots pabeigt līdz 2023. gadam.

Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība

Izbūvējot jaunu pieņemšanas parku tiks nodrošināta paaugstinātas efektivitātes dzelzceļa infrastruktūra vilcienu sastāvu, tai skaitā 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 Dau-

gavpils pilsētas iekšējo dzelzceļa tīklu, tādējādi nodrošinot to drošāku kustību pa ārpustilsētas savienojošajiem sliežu ceļiem.

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

Projektu plānots pabeigt līdz 2023. gadam.

Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana

Vilcienu kustības organizācija patlaban nav automatizēta, procesu nodrošina vairākas atsevišķas sistēmas, datu apmaiņa to starpā ir ierobežota. Process lielā mērā ir pakļauts subjektīvai lēmumu pieņemšanai, kas rada riskus drošībai. Kustības grafika operatīvo izmaiņu plānošana pašlaik 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 milj. EUR apmērā.

Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija

Turpinot uzsāktu "Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācijas" programmu, arī šajā periodā tiek meklētas iespējas paaugstināt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu kvalitāti un efektivitāti, nodrošinot ērtus un drošus dzelzceļa pakalpojumus pasažieriem, t.sk. uzmanību pievēršot personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzībām.

Paredzētā projekta ietvaros plānots modernizēt infrastruktūru stacijās, izbū-

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

Projekta indikatīvās izmaksas ir 24,2 milj. EUR, vienlaikus projekta realizācija ir atkarīga no publiskā finansējuma pieejamības.

Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija

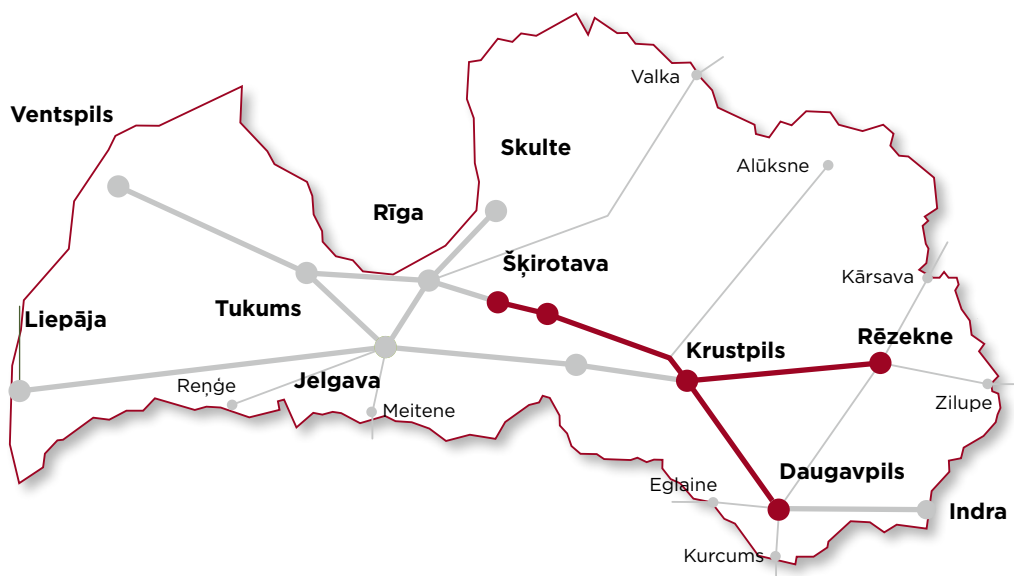
Lai paaugstinātu pārvadājumu efektivitāti, veicinātu videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošanu un paaugstinātu Latvijas dzelzceļa tranzīta koridora starptautisko konkurētspēju, VAS "Latvijas dzelzceļš" paredz veikt pilnīgu dzelzceļa galvenā tīkla (maģistrālo sliežu ceļu) elektrifikāciju ar 25kV maiņstrāvas tehnoloģiju, t.sk. rekonstruējot arī esošo elektrificēto dzelzceļa tīklu, aizstājot 3,3kV sistēmu ar 25 kV sistēmu. Pašlaik ar elektrovilci darbināmās lokomotīves ir iespējams izmantot tikai piepilsētas pasažieru satiksmē, kravu pārvadājumi pilnībā notiek tikai ar dīzeļdegvielu darbināmu lokomotīvu palīdzību.

Nemot vērā, ka Eiropas Savienības fondu un Kohēzijas politikas fondu 2014.-2020. gada plānošanas perioda darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" (apstiprināta Eiropas Komisijā 2014. gada 11. novembrī) specifiskā atbalsta 6.2.1.1. pasākuma "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" ietvaros paredzēts īstenot lielo projektu (pasākumam pieejamais KF finansējums ir 346 639 348 eiro), kura īstenošanu jānodrošina līdz 2023. ga-

dam, tad viss dzelzceļa tīkla elektrifikācijas plāns ir sadalīts neatkarīgi funkcionālos posmos, kurus plānots realizēt secīgi, izvērtējot to tehniskos īstenošanas nosacījumus, sinerģiju ar citiem būtiskiem projektiem un finanšu līdzekļu pieejamību. 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.

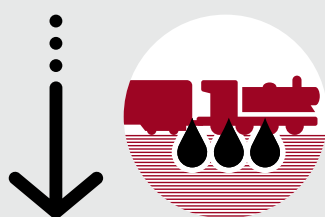
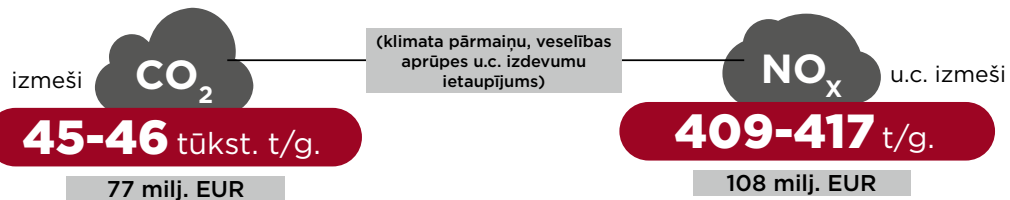
Papildus projekta tautsaimniecības efektam, projekts sniedz būtisku ieguldījumu CO₂ un NO_x izmešu samazināšanā, kā arī sniegs ieguldījumu valsts energoefektivitātes mērķu sasniegšanā.

Projekts ir būtisks ieguldījums reģionālajā attīstībā, jo projekta īstenošana galvenokārt skar apdzīvotās teritorijas, kuras atrodas ārpus Rīgas, tādējādi radot papildu ienākumus vietējiem iedzīvotājiem no projekta realizācijas, būvniecības laikā radot papildu darba vietas, kā arī veicinot reģionu bezdarba līmeņa samazināšanos.

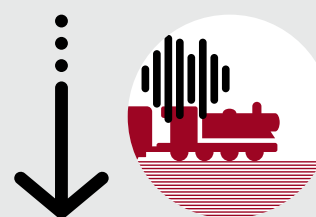


ELEKTRIFIKĀCIJAS IEGUVUMI

IETEKME UZ VIDI:



Eļļu, dīzeļdegvielas
u.c. vielu noplūdes
gruntī risks



Dzelzceļa
radītais
troksnis

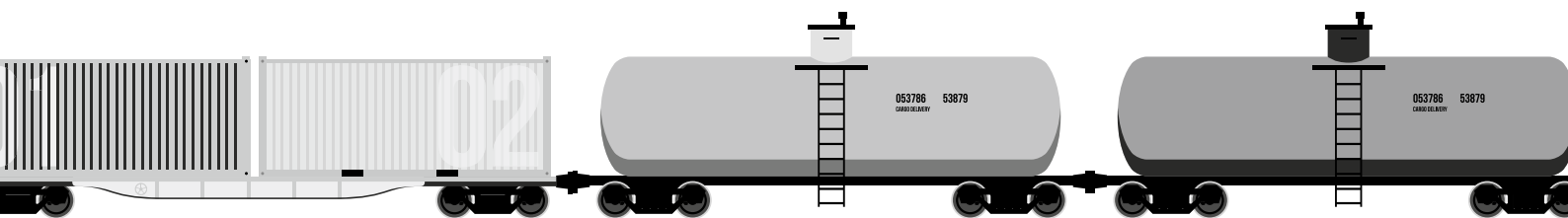
EKONOMISKĀ IETEKME:

139 milj. EUR

ietekme uz IKP
(38% investīciju tiks apgūtas lokāli)

300+ milj. EUR

investīcijas
Latgalē



KRAVU PĀRVADĀTĀJIEM:

418 milj. EUR

enerģijas un darbaspēka izmaksu
ietaupījums

159 milj. EUR

ritošā sastāva ekspluatācijas ietaupījums

ES plānotais Kohēzijas fonda finansējums: 454 miljoni EUR.
LDz finansējums ne mazāks kā 80 miljoni EUR.

Lai veicinātu konkurētspēju, vienlaikus ieviešot inovācijas dzelzceļa nozarē, LDz ir pārliecināts, ka darbības attīstībā jāizmanto zinātnes jaunākās tendences. Tāpēc ar ES finansējuma palīdzību, izmantojot programmā „Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments” pieejamos līdzekļus, ir sākts projekts „Ūdeņraža manevru lokomotīves un uzpildes stacijas izbūve”. Projekta laikā plānots modernizēt trīs LDz manevru lokomotīves ČME3M, nodrošinot to darbināšanu ar alternatīvo degvielu – ūdeņradi. Tāpat projekts paredz izveidot multidegvielu (CNG, H2) lokomotīvu uzpildes infrastruktūru, kuru varētu izmantot arī autotransports (autobusi, smagās un vieglās mašīnas)

un izstrādāt ar ūdeņradi darbināmās lokomotīves sertificēšanas procesu. Pašu ūdeņraža uzpildes staciju plānots ierīkot Rīgā, Šķirotavas stacijā.

Projekta kopējās indikatīvās izmaksas: ~15 milj. EUR. Projekta realizācijas termiņš: 2017.-2020. gads

Iepriekšējā ES fondu plānošanas periodā (2007.-2013.) no ES Kohēzijas fonda līdzekļiem ir īstenoti deviņi projekti, ieguldot dzelzceļa infrastruktūras modernizācijā un attīstībā 254.1 miljonus EUR, no kuriem Eiropas Savienības Kohēzijas fonds finansējums bija 191,8 milj. EUR, valsts budžeta finansējums – 6,9 milj. EUR, bet LDz līdzfinansējums 55.4 milj. EUR.

2007.-2013. G. PLĀNOŠANAS PERIODĀ ĪSTENOTIE PROJEKTI:

Projekts		milj. EUR	
Signalizācijas, telekomunikācijas un elektroapgādes sistēmu modernizācija iecirknī Bolderāja 1-Zasulauks	13,9	11,4	2,5
Maģistrālā datu pārraides tīkla modernizācija	14,2	8,8	5,4
Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija	15,6	15,4	0,2
Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija	39,6	23,7	15,9*
Liepājas stacijas signalizācijas sistēmas modernizācija ar sliežu ceļu rekonstrukciju	25,2	19,4	5,8
Sliežu ceļu rekonstrukcija	45,8	33,7	12,1
Pārmiju pārvedu nomaiņa – pārmiju piegāde	16,2	13,5	2,7
Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija	42,4	13,5	2,7
Stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība	41,2	29,9	11,3
KOPĀ:	254,1	191,8	62,3

* - t.sk. valsts budžeta līdzekļi 6,9 milj.

● ES

● LDZ

Veikto investīciju rezultātā ir būtiski uzlabots dzelzceļa infrastruktūras stāvoklis un tās kvalitāte 2017. gada sākumā ir tikai nepilni 65 km sliežu ceļu, kur vilcieniem

jāsamazina ātrums sliežu ceļu kvalitātes dēļ (pirms gada šis rādītājs bija ap 167 km).

Valsts iesaiste nozares normatīvās bāzes izstrādē

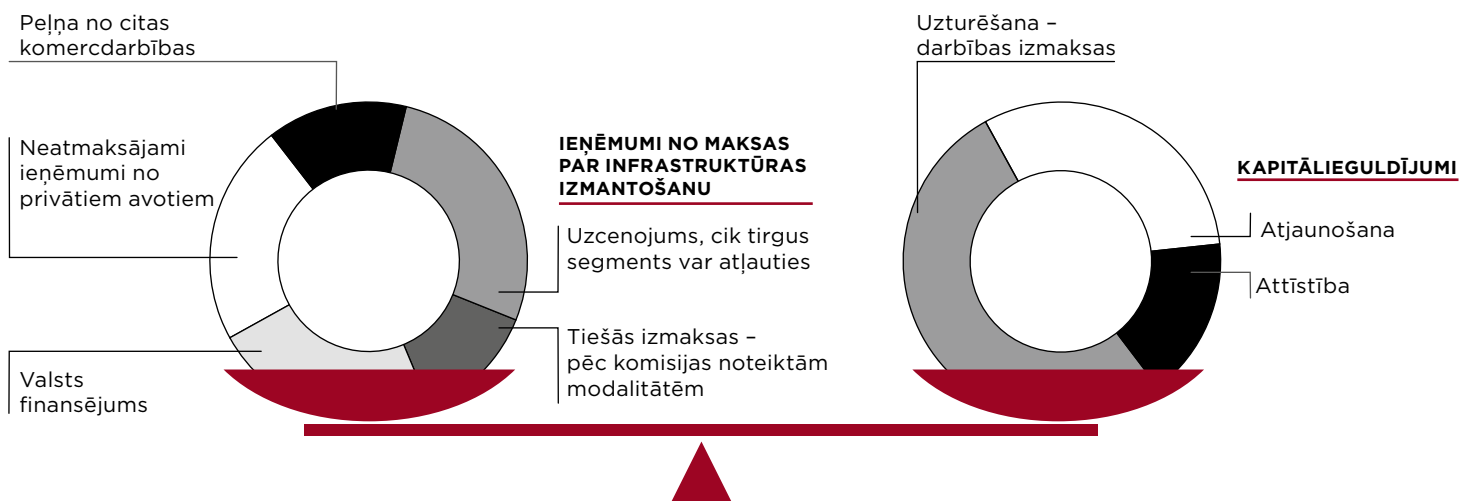
Līdztekus finansējuma piesaistei infrastruktūras projektu īstenošanai 2016. gadā saskaņā ar Eiropas Komisijas direktīvām

- 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā,
- 2008/110/EK, ar ko groza direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos,
- 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu,
- 2009/149/EK par Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas 2004/49/EK grozījumiem attiecībā uz kopīgiem drošības indikatoriem un vienotām metodēm nelaimes gadījumos radušos zaudējumu aprēķināšanai, tika pieņemti grozījumi Dzelzceļa likumā.

Balstoties uz tiem Satiksmes, ministrija uzsāka darbu pie **Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna izstrādes**, kas noteiks valsts prasības dzelzceļa infrastruktūrai turpmāko piecu gadu periodam un būs pamatā daudzgadu līgumam, kas 2017. gadā jānoslēdz starp Satiksmes ministriju un LDz kā publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.

Plāns un līgums skaidri noteiks prasības infrastruktūras uzturēšanai, kā arī tiks risināts jautājums par to, kādas publiskās dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas izmaksas LDz drīkst segt, iekļaujot tās infrastruktūras lietošanas maksā, bet kādas jāsedz no citiem avotiem, un kāda būs kārtība, kā nepieciešamības gadījumā nodrošināt LDz kā publiskās dzelzceļa infrastruktūras finanšu līdzsvaru.

INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪTĀJA FINANŠU LĪDZSVARA NODROŠINĀŠANA



G4-EC7

Infrastruktūras attīstības ietekme

G4-EC8

LDz pārvaldītā infrastruktūra ietver sliežu ceļus, dzelzceļa stacijas un pieturas punktus, inženierbūves, elektroapgādes

sistēmas, signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas sistēmas, telekomunikāciju infrastruktūru u.c., tostarp:


137

DZELZCEĻA
STACIJAS

128

PIETURAS
PUNKTI

1860 km

DZELZCEĻA LĪNIJU
EKSPLOATĀCIJAS
GARUMS

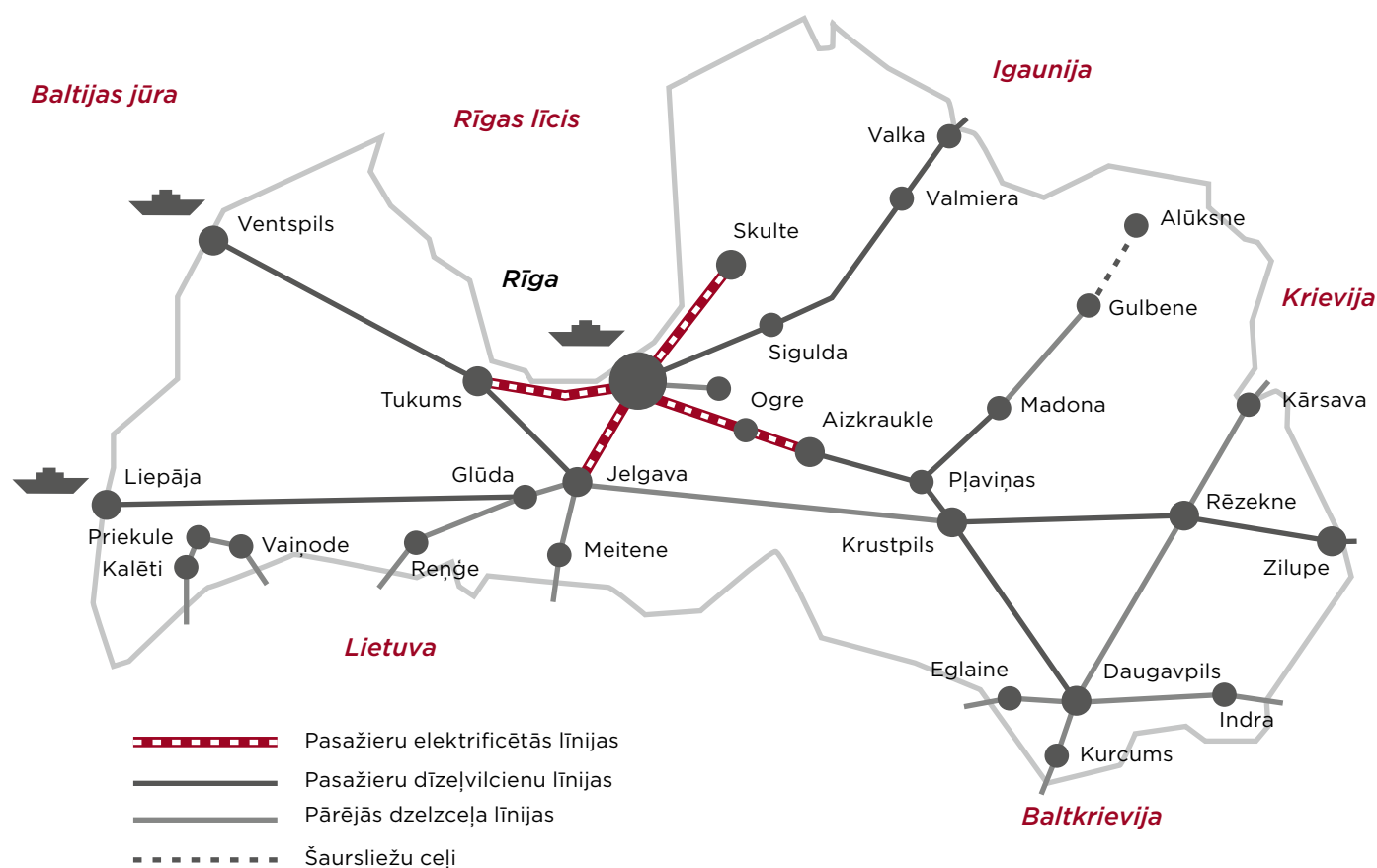
3170 km

DZELZCEĻA
LĪNIJU IZVĒRSTĀIS
GARUMS

251 km

ELEKTRIFICĒTO CEĻA
POSMU EKSPLOATĀCIJAS
GARUMS

11

VILCES
APAKŠSTACIJAS


Izveidotā infrastruktūra nodrošina iespēju pasažieru un kravu pārvadātājiem sniegt pakalpojumus saviem klientiem, aptverot lielāko daļu Latvijas lielo pilsētu un reģionālo centru, tostarp no valsts austrumu robežas dodot iespēju

ērti sasniegt trīs lielākās Latvijas ostas – Rīgu, Ventspili un Liepāju. Lielākoties šie ceļi tiek izmantoti kravu pārvadājumiem, kuros dominē beramkravas (akmeņogles) un lejamkravas (naftas produkti) no austrumos no Latvijas esošajām valstīm.

Vienlaikus Latvijas dzelzceļa infrastruktūra tiek izmantota arī Pierīgas un reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem un nelielā mērā – starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem Krievijas un Baltkrievijas virzienā.

2016. gada laikā turpinājās valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslas kadastrālā uzmērīšana un uzmērīto zemes gabalu reģistrēšana Zemesgrāmatā uz valsts vārda Satiksmes ministrijas personā. Saskaņā ar veiktajiem uzmērījumiem dzelzceļa

zemes nodalījuma joslā tiek administrētas 987 zemes vienības ar kopējo platību 15 186 ha. 2016. gada laikā ir uzmērīti 848 ha zemju jeb 5,6% no visām zemes vienībām, bet pavisam kadastrāli kopā ir uzmērīti 66% jeb 10 063 ha no kopējās platības. Kadastrāli gan netiks uzmērītas dzelzceļa līnijas kurās kustība ir slēgta, līdz ar to faktiski patlaban ir uzmērīti 85% no dzelzceļa nodalījuma joslas zemēm, kurās kustība nav slēgta.

2016. gadā kadastrāli ir uzmērītas 125 ēkas un 302 ēkas ir reģistrētas zemesgrāmatā.

G4-EC8

Netiešā ekonomiskā ietekme

LDz rīcībā patlaban nav pēdējos gados veikta visaptveroša pētījuma par uzņēmuma un tā īstenoto attīstības projektu netiešo ekonomisko ietekmi. Nozares rīcībā esošs pētījums liecina, ka ikviena tonna kravas, kas tiek ieviesta Latvijā, dod piensumu valsts ekonomikai aptuveni 14 eiro apmērā. Vienlaikus ir pieejami Latvijas Bankas dati, kas liecina, ka kopējā Latvijas pakalpojumu eksporta apjomā 2016. gadā dzelzceļa transporta pakalpojumu eksports veidojis 333 miljonus eiro jeb tuvu pie 8% no kopējā apjoma.

2014. gadā auditorkompānijas “Ernst & Young” pētījumā aprēķināts, ka gadījumā, ja Latvijas ekonomika zaudē daļu vai visas pa LDz infrastruktūru vestās Krievi-

jas tranzīta kravas un daļu Baltkrievijas kravu, iespējamā ekonomiskā ietekme ir mērāma 1,1-1,9% no IKP, 1-1,7% nodarbinātības un 1,5-2,6% valsts budžeta nodokļu ieņēmumu zaudējumu apmērā.

Apzinoties, ka visi minētie ir uz specifiskām tēmām orientēti vai nepilnīgi dati un ņemot vērā uzņēmuma stratēģisko lomu valsts tautsaimniecības attīstībā un iespējamo piensumu ar transportēšanas nozari nesaistītām tautsaimniecības nozarēm, LDz plāno šī gada laikā kopā ar sadarbības partneriem veikt pētījumu par uzņēmuma un nozares radīto tiešo un netiešo, kā arī inducēto ekonomisko ietekmi. Pētījuma rezultātus LDz ietvers arī nākamā gada pārskatā.

LDZ-2

LDz iepirkumu politika

Nolūkā ietaupīt finanšu līdzekļus, kā arī padarīt iepirkumu procedūras caurspīdīgākas un mazināt riskus, ir izveidota LDz struktūrvienība – Iepirkumu birojs, kuras kompetence un pilnvaras iepirkumu organizēšanā regulāri tiek palielinātas.

Sākot no 2016. gada 1. janvāra, konkrētu preču vai pakalpojumu grupu iepirkumus, kur paredzētā līgumcena var pārsniegt

117 592,71 eiro, organizē LDz Iepirkumu birojs. Šī kārtība attiecas uz iepirkumiem, kas saistīti ar vilces, ritošā sastāva, specializētās tehnikas un to rezerves daļu un aprīkojuma (ieskaitot instrumentu) iegādi, piegādi un remontu, būvniecības pakalpojumiem, eļļu, smērvielu, degvielas, gāzes un kurināmā piegādi.

Tāpat kopš 2016. gada janvāra Iepir-

kumu birojs ir atbildīgs par to iepirkumu organizēšanu VAS "Latvijas dzelzceļš", kur paredzētā līgumcena pārsniedz 22 000 eiro, neskaitot PVN.

2016. gada beigās ir palielināta šīs struktūrvienības kompetence, nosakot, ka Iepirkumu birojs ir atbildīgs arī par LDz meitasuzņēmuma SIA "LDz infrastruktūra" iepirkumiem, ja to paredzētā līgumsumma pārsniedz 22 000 eiro, neskaitot PVN.

Lai izvērtētu darba efektivitāti un kvalitāti, Iepirkumu biroja pienākums ir apkopot un izvērtēt LDz koncerna budžeta līdzekļu ekonomijas rādītājus, pabeidzot iepirkumu procedūras. Sekmīgas LDz Iepirkumu biroja darbības rezultātā 2016. gada laikā ir izdevies ietaupīt 6,279 miljonus eiro attiecībā pret plānoto LDz koncerna iepirkumu budžetu.

Regulāri tiek papildināts to preču un pakalpojumu saraksts, par kuru iepirkumiem ir atbildīgs tieši LDz Iepirkumu birojs.

Tiecoties uz caurspīdīgu un profesionālu iepirkumu organizēšanu un lai mazinātu neatbilstības, Iepirkumu birojs praksē tā saukto "četrus acu principu", kas nozīmē, ka dokumenti tiek caurskatīti gan horizontālā, gan vertikālā līmenī. Turklāt iepirkumu procedūras tiek sadalītas, ņemot vērā darbinieku noslodzi un kvalifikāciju konkrētajā iepirkuma jomā. Tāpat ik nedēļu Iepirkumu birojs organizē darbinieku sanāksmes, kurās apspriež normatīvo aktu jaunumus, uzklauša kolēģu pieredzi un aktuālās problēmas iepirkumu procesā.

Iepirkumu organizēšanā LDz Iepirkumu birojs ievēro normatīvo aktu prasības un LDz iekšējos normatīvos aktus, turklāt iepirkumi tiek organizēti atbilstoši nepieciešamībai un izvērtējot konkrētā iepirkuma prioritāti. Iepirkumi tiek savlaicīgi plānoti, vienlaikus paredzot vairāku līdztīgu iepirkumu apvienošanu, kā arī paredzot iespēju iepirkumu sadalīt vairākās daļās.

Īpaša uzmanība tiek pievērsta arī pretendentu lokam, nosakot obligātus kritērijus, kas jāievēro, lai varētu piedalīties LDz izsludinātajos iepirkumos. No iepirkumu procedūras izslēdz tos pretendentes, kuri pēdējo trīs gadu laikā ir atzīti par atbildīgiem koruptīvos noziegumos, ir fiksēti būtiski darba tiesību, konkurences pārkāpumi, ja ir pasludināts maksātnespējas process, apturēta vai pārtraukta saimnieciskā darbība, sākta tiesvedība par bankrotu, kā arī, ja ir nodokļu parādi.

Paredzams, ka LDz Iepirkumu birojs tuvākajā laikā sadarbībā ar LDz Krāpšanas novēršanas daļu pilnveidos LDz koncerna iekšējos normatīvos aktus iepirkumu jomā iespējamo risku mazināšanai jomās, kas saistītas ar krāpšanas, korupcijas, interešu konflikta u.c. riskiem.

LDz Iepirkumu birojs ir piedalījies jaunā Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma apspriešanā, sniedzot atzinumus par specifiskiem jautājumiem, tostarp rosinot paredzēt depozīta iemaksu, ja kāds vēlas apstrīdēt iepirkuma rezultātu, tādējādi mazinot riskus, ka nepamatotas sūdzības varētu kavēt darbu gaitu.

IETEKME UZ VIDI

G4-DMA

Vadības pieeja

Atbildība ir viena no LDz pamatvērtībām. Dzelzceļš ir viens no videi draudzīgākajiem transporta veidiem – tā radītie izmeši veido ne vairāk kā 6-8% kopējo transporta radīto kaitīgo izmešu. Turklāt gan vēsturiski, gan arī mūsdienās dzelzceļš veicina ekonomikas un sabiedrības uzplaukumu un attīstību. Atbildīga un saudzīga attieksme pret apkārtējo vidi un rūpes par sabiedrības dzīves kvalitātes uzlabošanu ir viena no nozīmīgākajām LDz prioritātēm.

LDz ir izstrādāta visam koncernam saistoša Vides politika un tai atbilstoša Vides un energopārvaldības programma.

Ikdienā, organizējot uzņēmuma darbu, tiek domāts arī par vides aizsardzības

jautājumiem – lai uzņēmums ar savu saimniecisko darbību radītu iespējami mazāku ietekmi uz vidi. Plānojot un īstenojot infrastruktūras attīstības projektus, kas vērsti uz kustības drošības palielināšanu, vilcienu aprites paātrināšanu, kā arī procesu efektīvizēšanu, LDz kā vienu no būtiskākajiem kritērijiem saskata arī uzņēmuma ietekmes uz vidi mazināšanu.

Lai saglabātu tīru vidi nākamajām paaudzēm, arī ikdienā, dažādu šķērtami maznozīmīgu procesu ietvaros arī tiek veicinātas rūpes par vidi. LDz sekmē gan atkritumu šķirošanu un nodošanu pārstrādei, gan ievieš efektīvu energopārvaldību un tiecas taupīt resursus.

G4-EN15

G4-EN15

G4-EN16

G4-EN23

G4-EN24

G4-EN27

G4-EN29

G4-EN34

Rūpes par vidi

Dzelzceļš ir viens no videi draudzīgākajiem transporta veidiem, proti, dzelzceļa nozare rada vien aptuveni 8% kopējā transporta nozares CO₂ izmešu apjoma.

Tomēr LDz regulāri veic lokomotīvu siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju (CO₂, NO_x, PM) aprēķinus. Savukārt izmešu aprēķināšanai tiek izmantoti degvielas patēriņa un nobraukto kilometru skaita dati. Tie ik gadu tiek iesniegti Starptautiskajai dzelzceļa organizācijai – UIC, bet CO₂ aprēķini – arī Valsts dzelzceļa administrācijai.

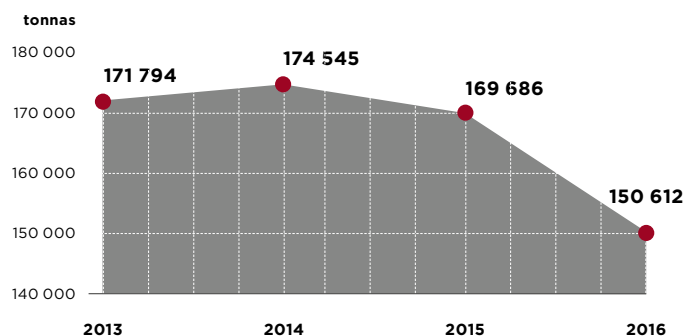
Saskaņā ar veiktajiem aprēķiniem LDz ritošā sastāva radītās CO₂ emisijas 2016. gadā bija 150 612 tonnas, kas ir mazākais apjoms kopš 2013. gada.

Apjoma samazinājums ir saistīts ar kravu apjoma samazinājumu, kā arī kravas vilcienu vadītāju apmācīšanu efektīvākā braukšanā. Tāpat izmešu apjomu ietekmē patērētās dīzeļdegvielas apjoms.

LDz arī nākotnē rūpēsies par apkārtējās vides saudzēšanu, būtiska loma šeit būs dzelzceļa tīkla elektrifikācijai un manevru ūdeņraža lokomotīves izstrādei. Ar ūdeņradi darbināmo lokomotīvu izmantošana samazinās ietekmi uz apkārtējo vidi un kaitīgo izmešu daudzumu. Arī dzelzceļa tīkla elektrifikācija veicinās būtisku CO₂, NO_x un citu izmešu samazinājumu.

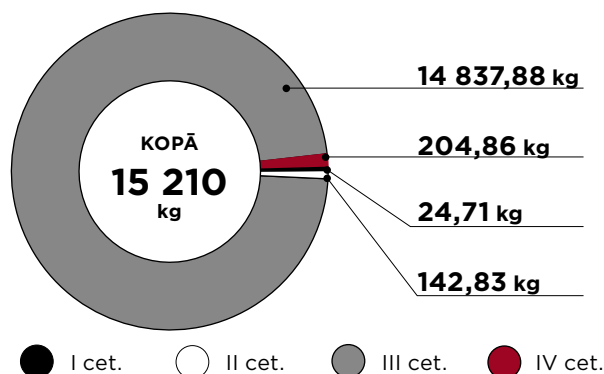
KAITĪGO IZMEŠU KONTROLE UN SAMAZINĀŠANA

LDz ritošā sastāva radītās CO₂ emisijas



ATKRITUMU APSAIMNIEKOŠANA

2016. gadā AS „Zaļais punkts”
nodotais atkritumu daudzums



*Otrreizējai pārstrādei nodots papīrs, kartons, koks un polimēri

Atkritumu apsaimniekošana

Vides piesārņojuma ziņā Latvijā aktuāls ir jautājums par radīto atkritumu daudzumu un to efektīvu apsaimniekošanu, tāpēc LDz ir ieviesta dalīta izlietotā papīra/makulatūras savākšana. Atsevišķi tiek nodrošināta arī metāllūžņu savākšana un tā pārdošana tālākai pārstrādei. Savukārt, lai nodrošinātu ievestā iepakojuma

un videi kaitīgo preču apsaimniekošanu atbilstoši spēkā esošiem vides tiesību un normatīvajiem aktiem, LDz ir noslēdzis līgumu ar AS „Latvijas Zaļais punkts”. 2016. gadā sadarbībā ar AS „Latvijas Zaļais punkts” ir veikta uzņēmuma darbinieku apmācība par iepakojuma un videi kaitīgo preču identifikāciju un uzskaiti.

Tāpat tiek savākti un nodoti pārstrādei arī citi atkritumu veidi. Pārstrādei nodoto at-

kritumu apjoms LDz Ģenerāldirekcijā (atkritumi tiek nodoti pārstrādei SIA “Dīlers”):



16,246 t

NAFTAS PRODUKTUS
SATUROŠI ATKRITUMI
(ABSORBENTI, EMULSIJAS)



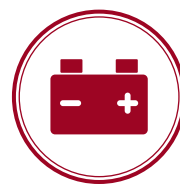
3,63155 t

EEL (ELEKTRISKĀS
UN ELEKTRONISKĀS
IEKĀRTAS)



0,129 t

Hg SATUROŠI ATKRITUMI,
Hg SATUROŠAS SPULDZES



0,713 t

SVINA AKUMULATORI



1,134 t

ATSTRĀDĀTĀS EĻĻAS

* Bez DNRAI datiem

Gaisa un gruntsūdeņu piesārņojuma samazināšana

Lai novērstu gruntsūdeņu un gaisa piesārņojumu no lokomotīvu darbināšanas, regulāri tiek veikts grunts un gruntsūdeņu monitorings Rīgā, Ventspilī, Jelgavā, Krustpilī, Indrā un Daugavpilī, bet gaisa kvalitāte saskaņā ar Valsts vides dienesta prasību tiek pārbaudīta Rēzeknē. LDz nav bijis pārkāpuma protokolu par vides aizsardzības prasību neievērošanu. Nolūkā mazināt grunts piesārņojumu no lokomotīvē, tiek regulāri apsektas vietas, kur ieklāti naftas produktus absorbējošie pakļāji šķirotavas stacijā.

2016. gadā tika fiksēts viens gadījums, kad no lokomotīves pilēja eļļa. Uzņēmuma atbildīgie dienesti operatīvi reaģēja likvidējot piesārņojumu un tā cēloņus. Šādas situācijas ir izņēmumi un nav saistītas ar sistemātiskām problēmām.

LDz aktīvi veic nepieciešamās darbības, lai novērstu iespējamās vides piesārņojuma riskus, tomēr uzņēmumam veicot saimniecisko darbību, pastāv iespēja radīt bīstamo atkritumu paliekas. Galvenie bīstamo atkritumu veidi ir saistīti ar naftas produktiem, kas var nonākt gruntī. Par bīstamajiem atkritumiem uzskatāmi arī citi naftas produktus saturoši atkritumi, nederīgie koka dzelzceļa gulšņi un elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumi.

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

- Stiklplasta vannas ir uzstādītas robežstacijā Indra (Baltkrievijas dzelzceļa īpašumā esošo lokomotīvu apstāšanās vietā) un stacijā Rēzekne, kur notiek lokomotīvu ekipēšana.
- Rēzeknē un Rīgā (Šķirotavā) ir uzstādītas stiklplasta vannas, kas paredzētas avārijas situāciju gadījumā bojāto vagonu novietošanai un bīstamās kravas pārsūkņēšanai.
- Stacijā Šķirotava divas vietas (kopā 110 metri) ir aprīkotas ar naftas produktu absorbējošiem pakļājiem, kas uzsūc naftas produktus un novērš to nokļūšanu augsnē.
- Stiklplasta vannas apseko SIA "Ūdensnēsējs", bet pakļājus atkarībā no to absorbcijas spējām maina LDz Ceļu distance.

Vides aizsardzības kontekstā LDz ir pieņēmis lēmumu savā sliežu ceļu saimniecībā ekspluatācijā esošos koka gulšņus pakāpeniski aizstāt ar dzelzsbetona gulšņiem, tādējādi kopš 2008. gada koka gulšņu apjoms, kas tiek ekspluatēti sliežu ceļos, ir samazinājies līdz 8% no 28,23% 2008. gadā.

Trokšņi un vibrācijas

Dzīvojot dzelzceļa līniju tuvumā, ir jārēķinās ar troksni un vibrācijām, ko rada vilcienu sastāva pārvietošanās pa slieđēm, jo īpaši vietās, kur ir intensīvi kravu pārvadājumi.

Pagājušajā gadā ir saņemti vairāki iedzīvotāju iesniegumi par dzelzceļa satiksmes radīto troksni un aicinājumi to likvidēt. Vairumā gadījumu iesniegumi saņemti no iedzīvotājiem, kuri nesen iegādājušies mājokli – nereti jaunbūvēs – dzelzceļa tuvumā,

tādēļ LDz 2017. gadā plāno veltīt īpašu uzmanību sadarbībai ar pašvaldībām, lai veicinātu ilgtspējīgu un atbildīgu teritoriālo plānošanu, izprotot neizbēgamus riskus.

Vienlaikus, lai esošo troksni mazinātu, LDz veic sliežu ceļu slīpēšanu, garsliežu metināšanu, balasta slāņa blīvēšanu un gulšņu pablīvēšanu. Šādas darbības atbilst vienai no LDz prioritātēm – izmantot jaunās tehnoloģijas, lai pēc iespējas mazinātu trokšņu negatīvo ietekmi.

Likuma „Par piesārņojumu” jaunā redakcija (spēkā kopš 30.06.2016.) paredz, ka infrastruktūras pārvaldītājam jāizstrādā trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāns trokšņa samazināšanai dzelzceļa līniju tuvumā.

2017. gadā LDz izstrādās trokšņa stratēģiskās kartes dzelzceļa līnijām ar kustības intensitāti virs 30 000 vilcieniem gadā, bet 2018. gadu veltīs detalizēta rīcības plāna izstrādei dzelzceļa radītā trokšņa un tā ietekmes samazināšanai.

2012. – 2016. GADĀ PAVEIKTAIS TROKŠŅA MAZINĀŠANAI:



Sliežu ceļu
rekonstrukcija
15 km
garumā



Nomainīti un ar termīt-
metināšanu sametināti
88
pārmiju pārvedu
komplekti



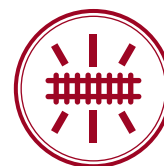
4
pārbrauktuvi
kapitālie remontu



1307
pārmiju pārvedu
izlāgošana ar gulšņu
pablīvēšanu



Gulšņu
pablīvēšana
390 km
sliežu ceļa



Sliežu slīpēšana
9,75 km
garumā

Apkārtējās vides sakopšana

Līdzās ar uzņēmuma pamatdarbību saistītām vides aizsardzības aktivitātēm, būdams pret vidi atbildīgs uzņēmums, LDz ik gadu piedalās Lielajā talkā. Vairāki tūkstoši LDz darbinieku sakopj dzelzceļam piegulošās teritorijas, kā arī dodas palīdzēt citiem, piemēram, dzelzceļa nozarē strādājušiem pensionāriem sakopt piemājas teritoriju, saskaldīt malku un veikt citus darbus. Tāpat 2016. gadā LDz darbinieki

talkoja ne tikai dzelzceļa teritorijās, bet arī Bērnu klīniskās universitātes slimnīcas novietnē Gaiļezērā un Torņakalna novietnes Vecāku mājā. Piedaloties LDz prezidentam Edvīnam Bērziņam, Lielās talkas ietvaros Imantas dzelzceļa stacijā tika stādīti koki un košumkrūmi – dekoratīvās purpurābeles un Japānas spirejas. Turklāt dažādi apkārtējās vides sakopšanas darbi norisinās ne tikai Lielās talkas dienā, bet arī citā laikā.



DZELZCEĻNIEKI IK GADU PIEDALĀS LIELAJĀ TALKĀ

G4-EN3

G4-EN4

G4-EN6

Energoefektivitāte

LDz 2016. gadā tika sāta energopārvaldības sistēmas ISO 50001:2012 sertificēšana – ir izvērtēti lielākie enerģijas avoti, tostarp elektroapgāde, siltums un degvielas izlietojums manevru lokomotīvēm. LDz ievēro Ekonomikas ministrijas izstrādāto Energoefektivitātes likumu un normatīvos aktus, kā mērķi nosakot vidējās īpatnējās siltumenerģijas patēriņa samazināšanu 2020. gadā līdz 150 kWh/m² gadā.

Dzelzceļa vajadzībām izmantotās elektroenerģijas daudzums 2016. gadā bija 43,5 miljoni kWh, kas ir par 8,8% vairāk nekā 2015. gadā. Patēriņa pieaugums skaidrojams ar kravas stacijas Bolderāja 2 nodošanu ekspluatācijā, pārmiju apsildes pieaugumu, kas tieši saistīts ar laikapsākļiem, un citiem tehnoloģiskajiem procesiem.

Papildus tam jau 2015. gadā VAS “Latvijas dzelzceļš” Ģenerāldirekcijā tika uzsāta iekšējās informācijas kampaņa par elektroenerģijas taupības pasākumiem birojā. Tās ietvaros izstrādātas uzlīmes pie ikviena kabineta durvīm, plakāti pie liftiem un kāpņu telpās u.tml. Darbinieki tiek aicināti kāpt pa kāpnēm, nevis iz-

mantot liftus, tādējādi ievērojot gan veselīgāku dzīvesveidu, gan tērējot mazāk elektroenerģijas, kas nepieciešama liftu darbināšanai. Tāpat ikvienam tiek atgādināts par elektroierīču – datoru, printeru, lampu u.c. – izslēgšanu, izejot no biroja. 2016. gadā, ņemot vērā, ka vienlaikus tika veikts energoaudits un tā mērījumi, precīzi šīs kampaņas rezultāti nav mērīti, taču 2015. gada pēdējā ceturksnī kampaņas rezultātā elektroenerģijas patēriņš Ģenerāldirekcijā samazinājās par 4,5% attiecībā tādu pašu periodu iepriekšējā gadā.

Elektroenerģijas patēriņa samazinājums uzņēmumā tiek uzskatīts par būtisku aspektu nākotnei, un plānots turpināt darbu gan ar Ģenerāldirekcijas, gan citu struktūru darbiniekiem, sekmējot izpratni par elektroenerģijas patēriņu, tā paradumiem un ietekmi uz organizācijas ilgtspēju.

Savukārt degvielas patēriņa ziņā galvenais patērētājs ir LDz īpašumā esošās manevru lokomotīves, un patēriņa līmenis ir atkarīgs no manevru darbu apjoma un manevru lokomotīvu tehniskā stāvokļa.

MANEVRU LOKOMOTĪVJU KOPĒJAIS DĪZELDEGVIELAS PATĒRIŅŠ:

G4-EN1

Materiālu izmantošana

Sliežu ceļu remontdarbos un būvniecībā LDz izmanto derīgos izrakteņus – smilts-granti un šķembas. Ņemot vērā, ka izmantotais materiālu apjoms ir atkarīgs no plānoto sliežu ceļu būvniecības un remontdarbu apjoma, pēdējo trīs gadu laikā šo derīgo izrakteņu ieguves apjomi

ir ievērojami samazinājušies, tādējādi mazinot LDz ietekmi uz dabas resursu samazināšanos.

Materiālu izvēlē LDz vienmēr izvērtē vides faktorus un ekonomisko izdevīgumu.

IZMANTOTĀIS MATERIĀLS SLIEŽU CEĻU ATJAUNOŠANAI:

2014. gads



2016. gads



179 tk tonnu



8,63 tk tonnu

SMILTIS UN GRANTS



18,84 tk tonnu



5,42 tk tonnu

ŠĶEMBAS

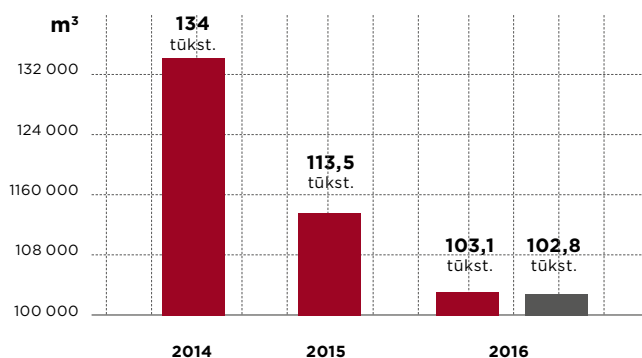
G4-EN8

Ūdens apgāde

LDz ūdens apgādi nodrošina dažādi komersanti no dažādiem ieguves avotiem, piemēram, no centralizētās ūdensapgādes sistēmas, kā arī ūdens

tiek piegādāts no artēziskajiem urbumiem. 2016. gadā uzņēmums sācis attīrīt notekūdeņus, kas piemēroti atkārtotai izmantošanai.

IEGŪTĀ UN IZMANTOTĀ ŪDENS APJOMS



● IEGŪTĀ UN IZMANTOTĀ
ŪDENS APJOMS

● RADĪTO UN ATTĪRĪTO
NOTEKŪDEŅU DAUDZUMS

LDZ-3

LDz atbildīgi izturas pret apkārtējo vidi, tāpēc, īstenojot iepirkumu politiku, uzņēmums cenšas ievērot tā saukto “zaļā iepirkuma” principu, kas nozīmē, ka preces un pakalpojumi tiek iepirkti tā, lai tas radītu iespējami mazāku ietekmi uz apkārtējo vidi, kā arī tiek ņemtas vērā produkta dzīves cikla izmaksas.

Materiālu pārstrādē LDz rūpīgi ievēro Latvijas Republikas normatīvu prasības. Tādējādi tiek samazināta ietekme uz vidi, veicināta sabiedrības ilgtspējīga attīstība, kā arī panākta uzņēmuma resursu efektīvāka izmantošana.

SOCIĀLĀ IETEKME

G4-DMA

Vadības pieeja

LDz būtiskākā vērtība ir tā darbinieki. LDz ar to saprot, ka uzņēmumā strādā lojāli un motivēti profesionāļi, kuriem uzņēmums nodrošina drošu darba vidi un apstākļus profesionālai izaugsmei. LDz apzinās, ka darbinieka pilnvērtīgai attīstībai nepieciešams atbalstīt tādas darbinieka ārpusdarba aktivitātes kā sports, veselība un ģimene. Novērtējot uzņēmuma paveikto orientācijā uz efektīvu darba un ģimenes dzīves saskaņošanu, 2016. gadā Ilgtspējas indeksa vērtējuma ietvaros LR Labklājības ministrija uzņē-

mumam piešķīra Ģimenei draudzīga komersanta statusu.

Lielākā LDz darbinieku daļa pārstāvēta arī vienā no lielākajām un spēcīgākajām Latvijas arodbiedrībām – Latvijas Dzelzceļa un satiksmes nozares arodbiedrībā (LDzSA), tādā veidā nodrošinot lielākas balsttiesības LDz būtisku jautājumu pieņemšanā, kā arī nodrošinot visiem darbiniekiem vienādas iespējas saņemt papildu atbalstu un labumus par labu un lojālu darbu uzņēmumā.

G4-LA1

Darbinieki

2016. gadā LDz vidējais darbinieku skaits 6808 darbinieki, bet LDz koncernā kopumā – vidējais darbinieku skaits 11782 darbinieki.

VIDĒJAIS DARBINIEKU SKAITS 2016. GADĀ



11 782
KONCERNĀ KOPĀ

VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ"

6 808

2 724 SIA "LDZ Cargo"

1 363 SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"

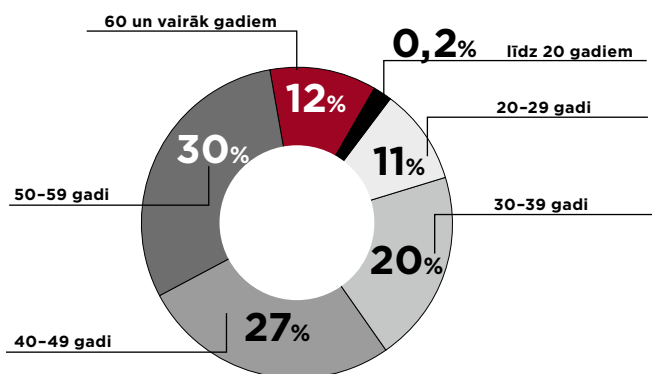
364 SIA "LDZ infrastruktūra"

10 SIA "LDZ Loģistika"

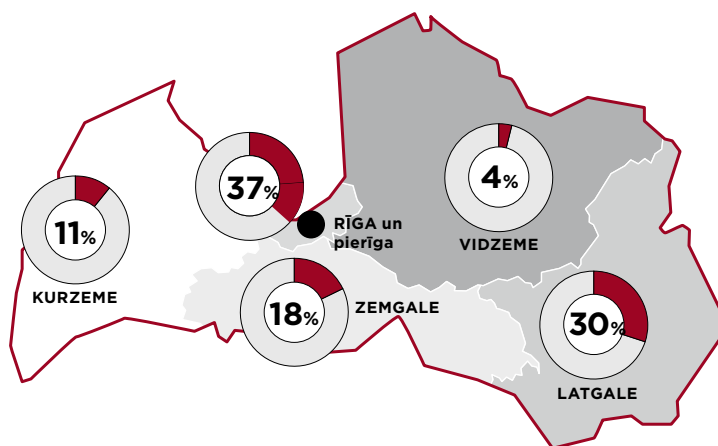
485 SIA "LDZ apsardze"

28 A/S "LatRailNet"

DARBINIEKU VECUMA STRUKTŪRA %



DARBINIEKI REĢIONOS %



LDz nav definētas dzimumu kvotas, taču pastāv dzimumu līdztiesība. Informācija pēc cita veida parametriem, piemēram, minoritātēm, netiek uzkrāta un apkopota. Uzņēmumā darbinieki tiek nodarbināti pēc profesionālām zināšanām, prasmēm un pieredzes, nodrošinot vienādas iespējas visiem darbiniekiem.

LDz ir nozīmīgs darba devējs visas Latvijas mērogā, īpaši raugoties no salīdzinoši mazāk ekonomiski attīstītā Latgales reģiona perspektīvas, kur strādā aptuveni trešā daļa no visiem LDz darbiniekiem.

LDz darbinieki papildus darba algai saņem piemaksu par darbu svētku dienās, par nakts darbu, kā arī par darbu ārpus telpām ziemas periodā, ja dienakts vidējā gaisa temperatūra ir zemāka par - 10 grādiem pēc Celsija un darbu ārpus telpām karstajos laika apstākļos, ja

dienā gaisa temperatūra pārsniedz + 28 grādus pēc Celsija. Tāpat papildus ikgadējam atvaļinājumam tiek piešķirtas papildus atvaļinājuma dienas atkarībā no LDz nostrādātā gadu skaita, sākot no 5 gadiem. Atpūtas dienas, saglabājot vidējo izpeļņu, 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, kā arī tiem darbiniekiem, kuriem ir divi vai vairāk bērni vecumā līdz 12 gadiem. Darba koplīgumā ir paredzētas dažādas kompensācijas un pabalsti – saistībā ar bērna piedzimšanu, ar tuvu radnieku smagu saslimšanu vai bojāeju, kā arī atlaišanas pabalsti. Darbiniekiem tiek nodrošināta papildpensijas uzkrājumu veidošana un darbinieki ik gadu tiek apdrošināti.

G4-LA4

Darbinieku un vadības attiecības

LDz pamatfunkcijas – dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana un attīstība, kā arī vilcienu kustības vadība – drošības apsvērumu dēļ ir strikti reglamentētas un prasa ļoti lielu atbildību. Tāpēc informācijas aprītei un darbinieku attiecībām ar vadību ir ļoti būtiska loma.

Ņemot vērā, ka LDz koncernā darbinieki nodarbināti vairāk nekā 400 dažādos amatos, informācijas aprītes kanāli ir dažādi.

Viens no būtiskākajiem informācijas aprītes kanāliem, kā arī veidiem, kā dar-

binieki var ietekmēt procesus uzņēmumā, ir ar darbinieku arodbiedrības starpniecību. LDz darbinieku un vadības attiecības regulē starp LDz un LDzSA noslēgtais koplīgums, kas paredz ievērojamu sociālo aizsardzību. Arodbiedrības pārstāvji regulāri piedalās darba apgērba iepirkumu procedūrā, lai novērtētu tā atbilstību dar-

binieku vajadzībām, kā arī darba vides risku izvērtējumā.

Tāpat LDzSA vadītājs piedalījās LDz valdes priekšsēdētāja kandidātu atlases komisijā, kad uzņēmuma akcionārs rīkoja konkursu pašreizējā uzņēmuma valdes priekšsēdētāja amatam.

Iekšējā komunikācija

Darbinieki par saviem tiešajiem darba pienākumiem tiek informēti ar oficiālu dokumentu starpniecību, savukārt par uzņēmumā notiekošajiem procesiem, attīstības plāniem, nozares informāciju, kā arī ar darbu nesaistītajiem jautājumiem, darbiniekiem pieejami vairāki informācijas kanāli:

- drukāts LDz uzņēmuma **iekšējais iknedēļas izdevums “Latvijas Dzelzceļnieks”**, kas tiek izdots 600 eksemplāru tirāžā un izplatīts visā Latvijas teritorijā uzņēmuma un koncerna struktūrvienībās, tādējādi pieejams visiem LDz koncerna darbiniekiem;
- Darbinieku ērtībām un labākai informētībai par koncernā notiekošo, kā arī savstarpējai saziņai, būtiski uzlabota

Iekšējā tīmekļa vietne jeb intranets.

To 2016./2017. gadu mijā augstu novērtējusi arī ASV kompānija “Nielsen Norman Group”, kura savā 17. ikgadējā intraneta risinājumu konkursā LDz intranetu nosaukusi kā vienu no desmit labākajiem pasaulē. LDz jaunā intraneta izstrāde tika uzsākta 2014. gadā, un tā funkcionalitāte nepārtraukti tiek uzlabota, sekojot jaunākajām tendencēm informācijas tehnoloģiju jomā un ņemot vērā darbinieku ieteikumus. Jaunā intraneta versija būtiski atvieglo darbinieku ikdienu, jo ir izveidota iekšējās informācijas vietne ar to dublējamo darbinieku portālu, kurā pieejams plašs saturs par uzņēmuma darbību un iekšējiem procesiem, turklāt intranetu var izmantot esot ārpus darba telpām – no jebkuras viedierīces;



IKNEDĒĻAS ŽURNĀLS
“LATVIJAS DZELZCEĻNIEKS”

LDZ SAŅĒM BALVU PAR VIENU NO LABĀKAJIEM
UZŅĒMUMU INTRANETIEM PASAULĒ

— Ņemot vērā nozares darbinieku ciešos profesionālos sakarus, ļoti nozīmīga loma ir neformāliem informācijas aprites kanāliem, tostarp dalībai kopīgos sporta un atpūtas pasākumos, kurus organizē LDz vai LDzSA, darbinieku profesionālie svētki LDz dibināšanas dienā 5.augustā, kas tiek svinēta visās LDz struktūrvienībās visā Latvijā, valsts nozīmes svētku dienās, kuras tiek atzīmētas arī uzņēmumā, un tām veltītājās labāko darbinieku apbalvošanas ceremonijās.

Papildus tam LDz kā sociāli atbildīga valsts kapitālsabiedrība, kura īpaši

atbildīgi izturas pret saistībām ar saviem darbiniekiem, sociālajiem partneriem (piemēram, darbinieku arodbiedrību), kā arī valsts likumdošanu darba tiesību jomā, savlaicīgi informē darbiniekus par iespējamām izmaiņām, kas varētu ietekmēt viņu darbu uzņēmumā.

Lai arī nav formāli definēts, kādā laika periodā šāda informācija sniedzama, 2016. gadā veiktajā darbinieku apmierinātības pētījumā 89% LDz darbinieku apgalvo, ka ir savlaicīgi tikuši informēti par jebkāda veida izmaiņām, kas tieši attiecas uz viņu darba veikšanu.



**LDz APBALVO DZELZCEĻA DINASTIJAS – ĢIMENES,
KURAS DZELZCEĻĀ STRĀDĀ JAU VAIRĀKĀS PAAUDZĒS**

Ideju banka

Ar mērķi veicināt ciešāku darbinieku līdzdalību uzņēmuma attīstībā un vairojot izpratni par uzņēmuma ilgtspējīgas attīstības mērķiem 2017. gadā uzņēmums izveidojis iniciatīvu platformu “Ideju

banka”, kurā darbinieki var piedāvāt savus risinājumus vai redzējumu par iespējamajiem tehnoloģisko vai citu procesu uzlabojumiem, kā arī uzņēmuma turpmāko attīstību.

G4-LA5

G4-LA7

G4-LA8

Darba drošība

LDz darbojas specifiskā nozarē, kur ir jārēķinās ar sarežģītiem darba apstākļiem, tāpēc būtiska uzmanība ikdienā tiek pievērsta ne tikai klientu, bet arī uzņēmumā nodarbināto darba drošībai. Drošas un sakārtotas darba vides nodrošināšanai ir izstrādāta Darba aizsardzības sistēma un Darba aizsardzības politika, kuras mērķis ir nodrošināt darbiniekiem drošus, veselībai nekaitīgus un labvēlīgus darba apstākļus, kā arī veicināt darbinieku motivāciju, lojalitāti un darba atdevi.

Pagājušā gada laikā LDz struktūrvienībās pārbaudīts 71 objekts. Darba vietu apsekošanas laikā aktīvi notiek konsultēšanās ar darbiniekiem, lai viņus iesaistītu darba vides un darba apstākļu uzlabošanā. LDz aktīvi strādā 60 arodbiedrības uzticības personas, kuras ir tiesīgas veikt pārbaudi darbavietās par to atbilstību likumdošanas standartiem un labai praksei.

Rūpējoties par arodveselību visiem uzņēmuma darbiniekiem, kuru darbs saistīts ar īpašiem apstākļiem vai darba vidē ir kaitīgie faktori, tiek organizētas obligātās veselības pārbaudes.

Lai paaugstinātu darbinieku zināšanas par drošas darba vides jautājumiem, regu-

lāri notiek apmācības par darba aizsardzības jautājumiem. Ir jāņem vērā, ka darbs sliežu ceļa zonā, kas ir paaugstinātas bīstamības josla, no darbiniekiem prasa augstu kvalifikāciju un kompetenci atbilstošā līmenī, uzmanību un atbildību. Pirms darbiniekam tiek dota atļauja pastāvīgi strādāt, viņam ir jāapgūst drošas uzvedības noteikumiem sliežu ceļu zonā. Šim mērķim uzņēmumā darbojas darbinieku darba aizsardzības apmācības un instruēšanas sistēma, atbilstoši kurai darbinieks teorētiski un praktiski mācās darba vietā, apgūstot savas profesijas pirmsākumus, kārto zināšanu un prasmes pārbaudījumus un stažējas pieredzējušā darbinieka uzraudzībā.

Zināšanas pēc dzelzceļa speciālista profesijas un darba aizsardzībā ir pārbaudītas ne retāk kā reizi trīs gados - 2016. gadā tika organizēta kārtējā zināšanu pārbaude dzelzceļa speciālistiem par Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu un darba aizsardzības pamatjautājumiem.

Papildus veselības aizsardzību darbiniekiem nodrošina LDz līdzfinansējums veselības apdrošināšanas polišu iegādei, kā arī darbiniekiem saskaņā ar koplīgumu katru mēnesi izmaksā pabalstu 20 eiro



apmērā veselības uzlabošanai vai sporta aktivitātēm. Koplīgums attiecas uz visiem LDz darbiniekiem neatkarīgi no tā, vai viņi ir LDzSA biedri.

G4-LA6

LDz koncernā 2016. gada laikā ir reģistrēti 14 nelaimes gadījumi darbā, no tiem divi ar smagiem veselības traucējumiem. Salīdzinot ar 2015. gadu, nelaimes gadījumu skaits būtiski samazinājies, jo darba vides faktoru iedarbības rezultātā notika 24 nelaimes gadījumi, no tiem 3 letāli un 5 ar smagiem veselības traucējumiem.

2016. gadā reģistrēti 5 gadījumi, kad lokomotīvu līdzekļu mašīnisti pielietoja pēkšņo bremzēšanu, novēršot uzbraukšanu koncerna darbiniekiem. Visi iesaistītie darbinieki bija ģērbti atbilstošā paaugstinātas redzamības apģērbā, kas ir vienīgais individuālais aizsardzības līdzeklis ritošā sastāva uzbraukšanas riska samazināšanai. Tomēr jāatzīst, ka joprojām LDz darbinieki pārkāpj darba aizsardzības instrukcijas un, pildot pienākumus paaugstinātas bīstamības teritorijā, mēdz būt novecojušā vai LVS EN 471 standartam neatbilstošā augstas redzamības aizsargapģērbā. Uzņēmuma

darba aizsardzības speciālisti strādā un veic informatīvo darbu, lai šādu gadījumu skaitu samazinātu.

Valsts Darba inspekcija 2016. gadā veica 25 koncerna darba vietu apsekošanas, tai skaitā, darbinieku arodsaslimšanas gadījumos. Arodsaslimšana atzīta 6 koncerna darbiniekiem, ar kuriem darba tiesiskās attiecības pārtrauktas, jo veselības stāvoklis neatbilst veicamajam darbam. Par iesniegtām darbnespējas „A” lapām 2016. gadā darbiniekiem izmaksāti kopumā 3400 eiro, kopējā darbnespēja – 1480 dienas, tai skaitā, 601 dienu turpinājas darbnespēja darbiniekiem, kuri traumas guva 2015. gadā.

LDz ir ieinteresēts paaugstināt darbinieku izpratni par darba drošību, tādēļ iesaistās gan ārējās iniciatīvās (piemēram, Latvijas Darba devēju konfederācijas rīkotos projektos un aktivitātēs), gan iekšēji sekmē regulāru informācijas apmaiņu par darba drošības aspektiem, analizē notikušus incidentus, tendences un sniedz darbiniekiem attiecīgi pielāgotu, preventīvu informāciju.

G4-LA10

Apmācības un izglītības iespējas

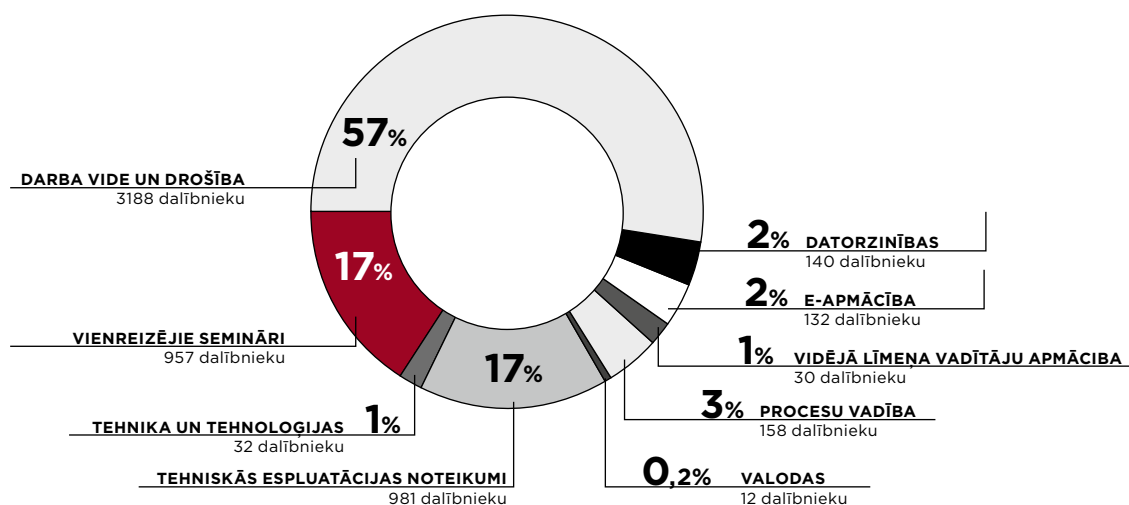
LDz kā vienam no lielākajiem darba devējiem Latvijā svarīgi ir ne tikai veicināt ekonomisko attīstību, bet ieguldīt arī savu darbinieku izaugsmē. Uzņēmums rūpējas, lai tā darbinieki būtu zinoši un izglītoti, jo tas nodrošina stabilu darbību un ir pamats turpmākai attīstībai.

Lai nodrošinātu LDz darbinieku kompetenču paaugstināšanu, 1997. gada 2. oktobrī izveidots LDz Mācību centrs, kas 2014. gada 24. janvārī ieguva LR Izglītības kvalitātes valsts dienesta izsniegtu izglītības iestādes reģistrācijas apliecību un kļuva par Profesionālās tālākizglītības iestādi “LDz Mācību centrs”. Mācību centrā jaunas zināšanas apgūst ne tikai LDz

darbinieki, bet arī koncerna meitasuzņēmumos nodarbinātie.

2016. gadā LDz Mācību centrā kopumā dažādos kursus un semināros izglītojušies 6241 cilvēki, no kuriem 5623 bija LDz darbinieki, bet 576 – meitasuzņēmumu darbinieki. Mācības kopumā organizētas 609 grupām, visvairāk darbinieku apguvuši jaunas zināšanas darba vides un drošības jomā, kā arī apguvuši dzelzceļa nozarē būtiskos Tehniskās ekspluatācijas noteikumus, taču apgūtas arī citas zināšanas un prasmes, kas nepieciešamas darbā. Tai skaitā vidējā līmeņa vadītāju izaugsmes programmā, kas norisinās jau trešo gadu pēc kārtas, izglītojušies 30 darbinieki.

APMĀCĪBU DALĪBNIEKI 2016. GADĀ



Profesionālās iemaņas LDZ darbiniekiem ir iespēja apgūt arī citās LR akreditētās izglītības iestādēs. RTU Mašīnzinību, transporta un aeronautikas fakultātes Transporta institūtā 2016. gadā programmā “Dzelzceļa elektrosistēmas” nepilna laika studijas sāka 18 darbinieki, bet programmā “Dzelzceļa transports” sliežu ceļu saimniecības tehnika arodu apgūst 15 darbinieki.

Sadarbojoties ar Rīgas Tehniskās universitātes Transporta institūtu, Rīgas Valsts tehnikumu un Daugavpils Tehnikumu, pērn 233 šo iestāžu audzēkņiem tika organizēta mācību prakse LDZ. Savukārt sadarbībā ar nodibinājumu “Rīgas Tehniskās universitātes Attīstības fonds” notika praktisko iemaņu iegūšanas un veicināšanas stipendiju piešķiršanas konkurss Rīgas Valsts tehnikuma, Daugavpils Tehnikuma audzēkņiem un Rīgas Tehniskās universitātes Transporta institūta studentiem.

LDZ arīdzan domā par stratēģiski svarīgu un neaizvietojamu profesiju pārstāvju zināšanu nodošanu jaunajai LDZ darbinieku paaudzei, paredzot arī materiālus stimulus tiem darbiniekiem, kuri iesaistās pēctecības nodrošināšanā. Speciāli izstrādāta kārtība paredz, ka zināšanas, pieredzi un prasmes uzkrājis darbinieks, kurš sasniegjis vai tuvākajā laikā sasniegs valstī noteikto pensijas vecumu, nodrošina potenciālā pēctecā apmācību, nododot savas zināšanas, iemaņas un prasmes, kas nepieciešamas konkrēta amata pienākumu pildīšanas sākšanai.

Ar 2015. gadā ieviestās Senioru programmas palīdzību tiek veicināta veiksmīga paaudžu nomaiņa, vienlaikus nezaudējot uzņēmumā uzkrāto kompetenci. Šīs programmas ietvaros 2016. gadā pensionējās seši LDZ darbinieki, kuri bija sekmīgi nodevuši savas zināšanas nākamajiem profesionāļiem.

G4-LA12

Uzņēmumā nepastāv darbinieku diskriminācija pēc rases, dzimuma, vecuma piederības minoritātēm vai kādām citām grupām. Arī uzņēmuma atalgojuma politika paredz vienlīdzīgu attieksmi pret visiem noteikta izglītības un prasmju līmeņa darbiniekiem. LDZ pārvaldes struktūrā nepastāv dzimumu kvotas. Gan vadošo, gan

ierindas darbinieku atlase notiek atbilstoši valstī pastāvošajai darba likumdošanai, labajai praksei un atbilstoši profesionāliem kritērijiem. Uzņēmuma pašreizējās augstākās vadības atlasi veica speciāli šim nolūkam izveidota atlases komisija, kuru vadīja uzņēmuma akcionārs – Satiksmes ministrija.

PRODUKTA ATBILDĪBAS DIMENSIJA

G4-DMA

Vadības pieeja

LDz viena no galvenajām vērtībām, kas tiek ievērota ikdienas darbā, ir drošība. Uzņēmums ik dienu rūpējas, lai novērstu riska situācijas uz dzelzceļa – lai no nedrošām situācijām un negadījumiem tiktu pasargāti gan dzelzceļa infrastruktūras izmantotāji, gan arī LDz darbinieki, kuri nereti strādā sarežģītos apstākļos.

LDz ir stratēģiski svarīgs uzņēmums, kura atbildībā ir visvairāk kritiskās infra-

struktūras objektu valstī, tāpēc LDz uzmanību pievērš gan pasažieru drošības uzlabošanai attiecībā pret negodprātīgiem cilvēkiem, gan apdraudējumam, ko potenciāli var radīt dzelzceļa infrastruktūra, ko ikdienā izmanto pasažieri, – staciju ēkas un peroni. Tādēļ uzņēmums ievieš gan jaunus drošības risinājumus, gan nemitīgi rūpējas par infrastruktūras uzturēšanu un pilnveidi, kur tas nepieciešams.

G4-PR1

LDz koncernā ir ieviesta Satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēma, kas ir periodisks preventīvo pasākumu komplekss satiksmes drošības stāvokļa uzraudzībai un tā uzlabošanai. Galvenie sistēmas instrumenti ir satiksmes drošības stāvokļa izskatīšanas, dzelzceļa infrastruktūras un ritošā sastāva apskates, dažādas pārbaudes, noteikto Sabiedrības struktūru tehniskās revīzijas, dzelzceļa speciālistu tehniskās mācības, satiksmes drošības instruktāžas.

Domājot par drošības uzlabošanu, lai novērstu kriminālās pasaules pārstāvju ietekmi uz dzelzceļa pasažieriem, 2016. gadā sākās plānveidīga videonovērošanas sistēmas modernizācija, kas pa-

redz pakāpenisku analoģo videosistēmu nomaiņu uz jaunām – IP. Jaunajām videosistēmām ir labāka izšķirtspēja un detalizācija, kā arī iespēja integrēt to ar citām sistēmām.

Pagājušajā gadā ir modernizēta arī Centrālās dzelzceļa stacijas videosistēma un ir uzstādītas vairāk nekā 100 IP video kameras, kā arī sākta LDz pārziņā esošas ēkas video sistēmas modernizācija.

Patlaban dzelzceļa infrastruktūras objektu apsargāšanai un uzraudzībai tiek izmantotas aptuveni 1000 videokameras, no kurām 600 ir IP jeb modernās videokameras.



Pagājušajā gadā veikta arī vairāku lielu objektu aprīkošanā ar ugunsdzēsības trauksmes un apsardzes sistēmām.

Ņemot vērā kopējās kriminogēnās situācijas saasināšanos Centrālajā dzelzceļa stacijā (bezpajumtnieku, mazgadīgo likumpārkāpēju, zagļu un laupītāju aktivizēšanos), LDz vadība pieņēma lēmumu par kārtības nodrošināšanas uzlabošanu stacijā. Noslēdzot līgumu ar LDz meitasuzņēmumu "LDz Apsardze", uzņēmums kopš 2016. gada februāra ir atbildīgais par kārtības un drošības nodrošināšanu dzelzceļa stacijā. Kopumā pagājušā gada laikā apsardze par dažādiem likumpārkāpumiem aizturējusi un likumsargiem nodevusi aptuveni 700 pārkāpējus.

Rūpējoties par drošu dzelzceļa infrastruktūru, LDz pagājušajā gadā turpināja tā pārraudzībā esošo ēku un objektu modernizācijas un remonta darbus. Kopumā 2016. gada laikā investīciju programmā ir īstenoti 55 projekti, kuru kopējā summa bija 1 499 954 eiro.

Informācijas tehnoloģiju attīstība

Ņemot vērā, ka dzelzceļa nozares darbība ir atkarīga no efektīvas, nekļūdīgas un saskaņotas dažādu sistēmu darbības, kā arī arvien lielāku informācijas tehnoloģiju ietekmi uz kustības vadību un nozares uzņēmumu savstarpējo komunikāciju, par uzņēmuma IT jomu atbildīgā struktūrvienība, LDz Informatīvās skaitļošanas centrs (ISC; kopš 2017. gada sākuma – IT centrs) 2016. gadā veica ievērojamus uzlabojumus savā darbībā. Tostarp veikti dažādi procesa efektivitātes uzlabojumi, nodrošināti resursu ietaupījumi, pilnveidota iekšējo un ārējo klientu apkalpošana.

2016. gada 23. jūlijā ISC vadības sistēma tika novērtēta un atzīta par atbilstošu standarta ISO 9001:2015 "Kvalitātes pārvaldības sistēmas" prasībām šādās darbības sfērās: informācijas sis-

Starp nozīmīgākajiem darbiem minami staciju ēku kapitālais remonts, ietverot stacijas laukumu kapitālo remontu un teritorijas labiekārtošanu. Kapitālais remonts veikts Sakstagala, Ludzas, Elkšķenes stacijās, Babītes stacijā veikta stacijas ēku labiekārtošana, bet Ikšķiles stacijā kapitālais remonts veikts stacijas laukumam. Kapitālo remontu kopējā summa bija 183 694 eiro. Šogad kapitālais remonts tiks turpināts dzelzceļa stacijām Sakstagalā un Ludzā, bet Dzintaru stacijai norisināsies projektēšanas darbi par ēkas labiekārtošanu.

Pagājušajā gadā pabeigts kapitālais remonts Skrīveru stacijas un Ikšķiles stacijas peronam.

Realizējot ES fondu projektu "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija", 2016. gadā pabeigti vairāki papildu pasākumi - Vaivaru dzelzceļa stacijas ēkas un tualetes pārvietošana, ūdensapgādes un kanalizācijas pieslēgšana stacijām Imanta, Asari, Babīte, Melluži, Vaivari, Pumpuri. Kopējie ieguldījumi - 370 456 eiro.

tēmu uzturēšana, datu centra pakalpojumu sniegšana, datortehnikas un perifērijas iekārtu apkalpošana, lietotāju atbalsts un konsultācijas. Ieviests jauns process "Risku pārvaldība" ar mērķi veikt sistemātisku risku analīzi, uzraudzību un plānoto pasākumu izpildes kontroli, kuras rezultātā tiek novērsts iespējamais process, pakalpojumu, projektu apdraudējums.

Tāpat informācijas sistēmu mijiedarbības kontrolei tika pieslēgta vairāklīmeņu monitoringa sistēma. Būtiski, ka LDz darbojas virkne sistēmu šādās jomās - e-pasts, Aktīvā Direktorijs, APOVS (Automatizētā pārvaldījumu operatīvās vadības sistēma), BISK (Brīdinājumu izsniegšanas sistēma), LEIS (Lokomotīvu ekspluatācijas informācijas sistēma),

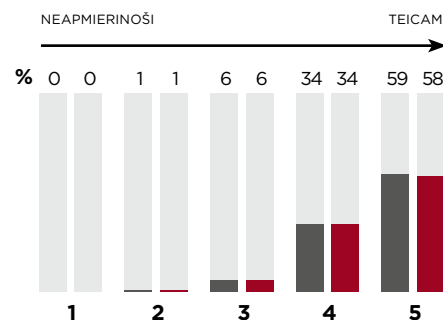
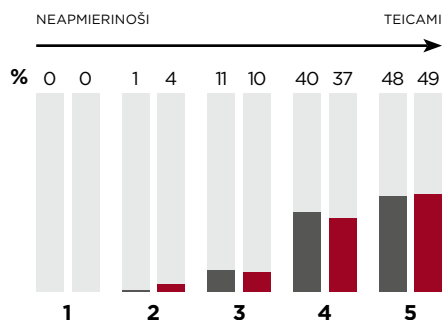
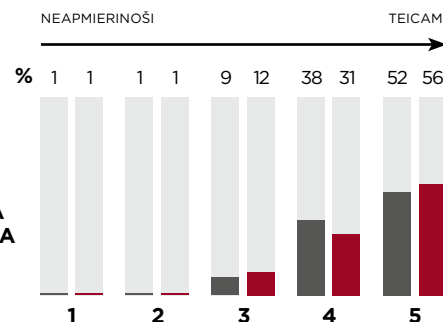
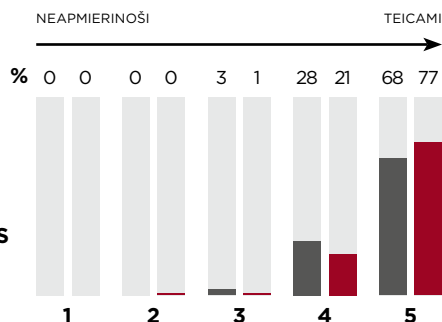
SAVS (Staciju automatizētā vadības sistēma), DPS (Dokumentu pārvaldības sistēma), u.c.

Savukārt ar klientiem noslēgtas vienošanās par pakalpojumu sniegšanas līmeni šādiem informācijas tehnoloģiju pakalpojumiem – APOVS (Automatizētā pārvadājumu operatīvās vadības sistēmas), SPDB (Staciju plānu datu bāzes sistēmas), DKDS (Dzelzceļa kravu elektroniskās deklarēšanas sistēmas), DPS (Dokumentu pārvaldības sistēmas), PV AMMAS (AS “Pasažieru vilciens” pasažieru vilcienu mašīnistu maršrutu lapu apstrāde).

Salīdzinājumā ar 2015. gadu pērn nodrošināta stabilāka informācijas sistēmu darbība. Preventīvu darbību rezultātā samazināts neplānoto un kritisko incidentu izraisīto informācijas sistēmu darbību pārtraukumu skaits un to ilgums.

IT centrs arī veic regulāru pakalpojumu lietotāju apmierinātības pētījumu, kura kopējie rezultāti salīdzinājumā ar 2015. gadu ir uzlabojušies, un IT centrs turpina strādāt pie klientu apkalpošanas pilnveides.

ITC PAKALPOJUMU LIETOTĀJU APMIERINĀTĪBAS PĒTĪJUMS 2015. UN 2016. GADĀ

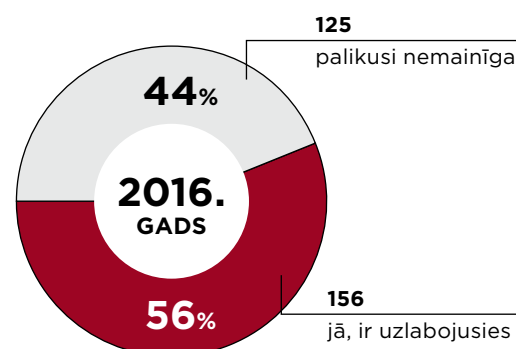
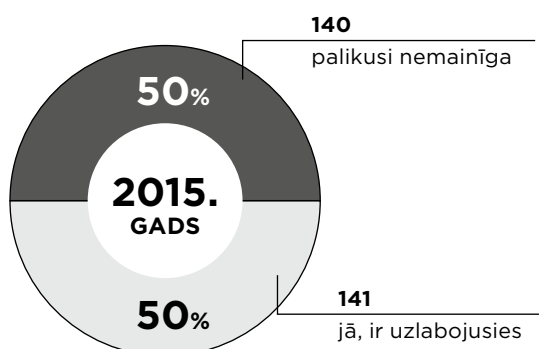


ITC pakalpojumu lietotāju apmierinātības pētījuma rezultāti 2016. gadā salīdzinājumā ar 2015. gadu (5 ballu skalā, kur 1 – neapmierinoši, 5 – teicami)

■ 2015. GADĀ ■ 2016. GADĀ

Būtiski, ka 2016. gadā pieaudzis klientu vērtējuma “teicami” īpatsvars klientu apkalpošanas kultūras (+ 8%), informēšanas par pieteikuma risinājuma gaitu (+ 4%) un pieteikumu izpildes laika (+ 1%) kritērijos.

**Lietotāju viedoklis par jautājumu:
“Vai pēdējā gada laikā ir uzlabojusies klientu apkalpošanas kvalitāte?”**



2016. gadā par 6% pieaudzis arī to IT centra pakalpojumu lietotāju skaits, kuri uzskata, ka uzlabojusies klientu apkalpošanas kvalitāte.

2016. gadā IT centrs attiecībā pret plānoto budžetu ietaupījis 238,9 tūkst. EUR, tostarp optimizējot materiālu izlietojumu, elektroenerģiju, iekārtu un elektroaparātūras remonta, kā arī informācijas sistēmu apkalpošanas izmaksas u.c.

Būtiski, ka pagājušajā gadā veikta reorganizācija, kuras rezultātā daļa LDz Vienotā pakalpojumu un palīdzības dienesta (VPPD) funkciju tika nodotas IT pakalpojumu dienesta nodaļai, kuras uzdevums tagad ir nodrošināt vienotu, centralizētu kontakta punktu IT, apsaimniekošanas, elektroapgādes un telekomunikācijas pieteikumu pieņemšanai 24/7 režīmā.

Nelaimes gadījumi uz sliedēm

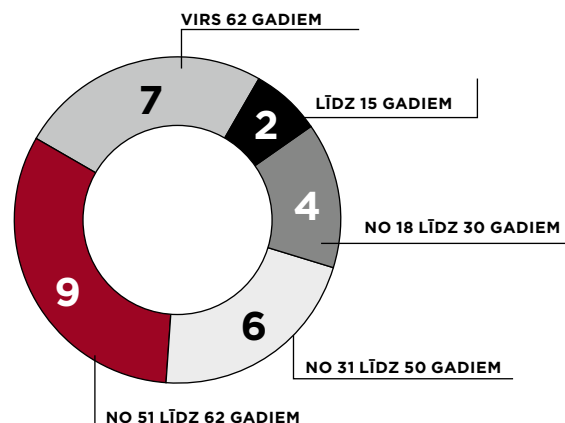
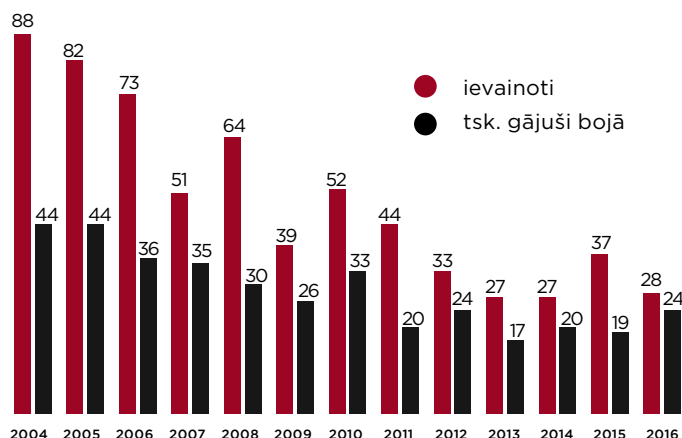
Analizējot statistikas datus par nelaimes gadījumiem uz sliedēm, secināms, ka traumas pārsvarā tiek gūtas dzelzceļa stacijās un posmos, savukārt uz gājēju pārejām un pārbrauktuvēm nelaimes gadījumi notiek krietni retāk. Saskaņā ar nelaimes gadījumu izmeklēšanas rezultātiem secināms, ka viens no galvenajiem cēloņiem ir pašu cilvēku neapzināta un bezatbildīga rīcība, šķērsojot ceļus neparedzētās un neapriņķotās vietās, ignorējot pārbrauktuvju aizliedzošos signālus, kā arī vilcienu mašīnistu signālus. Viens no

iemesliem ir arī alkohola lietošana, kas veicina traumēšanās risku, cilvēkiem izejot vilcienu priekšā, sēžot vai guļot uz vai starp sliedēm. Ir gadījumi, kad cilvēki apzināti metas zem vilciena riteņiem, nolūkā izdarīt pašnāvību.

Valsts dzelzceļa tehniskai inspekcijai ik gadu tiek iesniegts drošības pārskats, kurā norādīti iepriekšējā gadā veiktie pasākumi drošības uzlabošanai. Pārskatos redzams, ka negadījumu skaitam ir stabila tendence samazināties.

NELAIMES GADĪJUMI UZ SLIEŽU CEĻIEM

NEGADĪJUMU SKAITS PA VECUMU GRUPĀM



G4-PR1

SABIEDRĪBAS DROŠĪBA

Iedzīvotāju drošības uzlabošanai LDz ievieš arī jaunus, līdz šim Latvijā nebijušus risinājumus – 2016. gadā Siguldas stacijā ir izveidota Latvijā pirmā regulējamā gājēju pāreja pāri sliežu ceļiem. Tā ir aprīkota ar luksoforu un skaņas signālu. Šāds risinājums drošības paaugstināšanai ieviests, ņemot vērā, ka luksofors kā satiksmes regulētājs tiek izmantots arī ielu satiksmē.

LDz kā dzelzceļa publiskās infrastruktūras pārvaldītājs ik gadu rīko dzelzceļa pārbrauktuvi apskates komisijas, kurās tiek iesaistītas visas uzturēšanas un drošības jautājumu risināšanā iesaistītās puses.

Komisiju laikā noteiktie drošību uzlabojošie pasākumi tiek ietverti darba plānos, nosakot atbildīgos un izpildes termiņus.

Gājēju drošība dzelzceļa sliežu tuvumā nav tikai LDz jautājums – šajā jomā ir jābūt ciešai sadarbībai ar pašvaldībām, kuru teritoriju šķērso dzelzceļa infrastruktūra. LDz strādā pie dzelzceļa šķērsojuma vietu audita ar mērķi izvērtēt, kurās vietās un kādus pasākumus nepieciešams veikt gājēju drošības uzlabošanai. Audita rezultāti dos iespēju arī padziļināt sapratni un meklēt risinājumus augstāka drošības līmeņa panākšanai tur, kur sasniegtais līmenis vēl neapmierina. Tā 2016. gadā LDz noslēdza līgumu ar Ogres novada pašvaldību, vienojoties par sadarbību divlīmeņu šķērsojuma risinājuma izstrādē un projektēšanā, tādējādi uzlabojot drošības līmeni dzelzceļa tuvumā. Noslēgtais sadarbības līgums paredz, ka pašvaldība veiks izpēti par iespējamajiem tehniskajiem risinājumiem, kā arī izstrādās projektēšanas uzdevumu un tehnisko projektu šķērsojumu izbūvei un aprīkošanai, izsludinot atbilstošu iepirkumu.



PIRMĀ AR LUKSOFORU REGULĒJAMĀ GĀJĒJU PĀREJA PĀR DZELZCEĻU

SABIEDRĪBAS DIMENSIJA

G4-DMA

Vadības pieeja

Ņemot vērā uzņēmuma nozīmīgo lomu valstī, LDz jūt atbildību par ieguldījumu arī sabiedrības attīstībā atbilstoši savai darbības jomai un kompetencei. Tāpēc uzņēmuma darbība ir vērsta uz trim galvenajiem virzieniem:

- Izpratnes veidošana par drošību pie sliežu ceļiem, kas ir viena no uzņēmuma vērtībām, turklāt drošības loma nav atkarīga no pārvadājumu apjoma vai citiem ekonomiskiem faktoriem;
- Nozares industriālā mantojuma saglabāšana;
- Atbalsta nodrošināšana aktīvas un izglītotas sabiedrības veidošanā.

Lai mazinātu nelaimes gadījumu (īpaši letālu gadījumu) skaitu uz dzelzceļa sliekšņiem, kā arī veicinātu kopējo sabiedrības izpratni **par drošību uz dzelzceļa, LDz ik gadu organizē trīs sabiedrības informēšanas kampaņas**, uzrunājot nozīmīgākās mērķauditorijas un riska grupas. Kampaņas tradicionāli tiek fokusētas uz trim būtiskiem periodiem:

- 1) vasaras sākums, kad sadarbībā ar Starptautisko dzelzceļa savienību (UIC), Eiropas Komisiju u.c. iestādēm vairāk nekā 40 pasaules valstīs tiek atzīmēta Starptautiskā drošas dzelzceļa šķērsošanas diena;
- 2) mācību gada sākumā, kad intensīvāka

kļūst kājāmgājēju (īpaši skolas vecuma jauniešu) plūsma;

- 3) ziemas pirmajos mēnešos, kad tumšs laiks un nokrišņi papildus apgrūtina redzamību.

2016. gadā īpaša vērība kampaņu ietvaros tika pievērsta jauniešu un senioru auditorijām, kuras uzskatāmas par galvenajām riska grupām dzelzceļa tuvumā. Saskaņā ar LDz statistikas analīzi un sabiedriskās domas pētījumu datiem seniori nepietiekami izvērtē savas reakcijas spējas bīstamās situācijās, bet jaunieši bieži nepievērš pietiekamu uzmanību apkārtējai videi, tā vietā klausoties austiņās mūziku, lūkojoties telefonā u.tml. Kā vēstījumu kanāli kampaņu laikā izmantoti sabiedriskie TV kanāli, radio, prese, sociālie tīkli. Izvērtējuma posmā veiktais sabiedriskās domas pētījums liecina, ka 2016. gada kampaņu vēstījumi bija sasnieguši vairāk nekā 40% no mērķauditorijas visā Latvijā, kas ir augstāks rādītājs nekā vidēji sociālām kampaņām (ap 38%).

Dzelzceļa drošības kampaņas apliecina LDz sociālo atbildību, un tās ir arī augstu novērtēts – divas no 2016. gada drošības kampaņām, kuru mērķis bija uzrunāt jauniešus un seniorus, ir saņēmušas "Baltic Communications Awards" apbalvojumus četrās kategorijās.





**DZELZCEĻNIEKU MODES SKATE "DZELZCEĻAM LATVIJĀ - 155"
PASĀKUMU CIKLA IETVAROS**

Nozares industriālā mantojuma saglabāšanas un popularizēšanas jomā par vienu no 2016. gada nozīmīgākajām aktivitātēm sabiedrības informēšanas un iesaistes jomā uzskatāms pasākumu cikls **"Dzelzceļam Latvijā - 155"**. 2016. gadā apritēja 155 gadi, kopš 1861. gada 12. septembrī publiskajai lietošanai tika nodots pirmais dzelzceļš Latvijas teritorijā. Par godu šim notikumam visa gada garumā LDz visā Latvijā īstenoja pasākumu ciklu, kā arī ikvienam bija iespēja piedalīties spēlē "Dzelzceļa spēle. Toreiz un tagad", kur, ielādējot savā telefonā speciāli izstrādātu mobilo aplikāciju un apceļojot Latviju, varēja fotografēt dzelzceļa objektus, izveidojot fotokolāžu ar konkrētās vietas attēlu pagātnē un mūsdienās. (Sīkāk par "Dzelzceļam Latvijā - 155" pasākumu ciklu sk. 23. lpp.)

Ar mērķi veicināt pozitīvu koncerna reputāciju sabiedrībā, LDz ir ieviesta **Dāvinājumu (ziedojumu) politika**, kuras realizēšana uzticēta Mārketinga komunikācijas projektu komisijai. Saskaņā ar minēto politiku un komisijas lēmumiem tiek slēgti bezatlīdzības dāvinājuma (ziedojuma) līgumi. Atbalstāmās jomas ir izglītības veicināšana, veselības aizsardzība,

sociālās palīdzības veicināšana, vides aizsardzība, zinātnes veicināšana, kultūras un mākslas projekti un sporta pasākumi.

Informācija par visiem atbalstītajiem projektiem tiek regulāri publicēta LDz mājas lapā sociālās atbildības sadaļā, kur minēti gan lielākie sadarbības projekti, gan konkrēti ziedojumi, tai skaitā to saņēmēji un piešķirtie līdzekļi:

<https://www.ldz.lv/lv/content/realiz%C4%93tie-projekti>.

Tostarp 2016. gadā par būtiskākajiem sadarbības projektiem uzskatāmi atbalsts nodibinājumam "Rīgas Tehniskās universitātes Attīstības fonds" izglītības veicināšanas projektam - dzelzceļa inženieru radošās laboratorijas labiekārtošanai, nodrošinot Rīgas Tehniskās universitātes efektīvāku studiju procesu izglītojamiem, kā arī palīdzības veicināšanas projektam - "Integratīvās mākslas festivāls Nāc Līdzās".

LDz norobežojas no dāvinājumiem politiskajām partijām un to apvienībām, reliģiskajām organizācijām, organizācijām ar neskaidru reputāciju, kā arī neatbalsta personu izklaides un darījumu braucienus. Tāpat netiek atbalstīti individuālu fizisku personu pieteikumi.

G4-SO4

2016. gada 4. martā tika pieņemta „Latvijas dzelzceļš” Koncerna Krāpšanas novēršanas politika, konkretizējot koncerna uzņēmumu nostāju un rīcību gadījumos, kas saistīti ar iespējamu krāpšanu, korupciju, interešu konfliktu, tirgošanos ar ietekmi u.c.

Krāpšanas novēršanas politika paredz virkni konkrētu aktivitāšu, kas izstrādātas un ieviestas 2016. gada laikā, kā arī darbs tiek turpināts 2017. gadā, tostarp:

- LDz Drošības direkcijas ietvaros ir izveidota Krāpšanas novēršanas daļa trīs cilvēku sastāvā, kas uzsākusi regulāra krāpšanas risku monitoringa veikšanu, risku izvērtējumu un analizē iespējamus pārkāpumus vai problēmgadījumus;
- LDz ārējā mājas lapā ldz.lv (trīs valodās – latviešu, angļu, krievu) un LDz iekštīklā jeb intranetā ir izveidota tiešsaistes anonīmās ziņošanas forma, kurā ikviens, kura rīcībā ir informācija vai pamatotas aizdomas par Krāpšanas novēršanas politikas izpratnē negodprātīgu vai neatļautu LDz darbinieku rīcību var sniegt informāciju, kuras pārbaudi veic Krāpšanas novēršanas daļa, par rezultātiem ziņojot LDz valdei, kas pieņem lēmumu par tālāko rīcību. 2016. gadā tika saņemti četri ziņojumi;
- 2016. gada 8. decembrī LDz Prezidentu padome ir pieņēmusi Krāpšanas risku izvērtēšanas vadlīnijas, saskaņā ar kurām Krāpšanas novēršanas daļa veiks detalizētu risku analīzi visā LDz koncernā;
- Ir izstrādāti un 2017. gada pirmajā ceturksnī LDz Prezidentu padomē tiks pieņemti divi nozīmīgi dokumenti – LDz sadarbības partneru ētikas kodekss un jauna sadaļa līgumos ar partneriem, kur partnerim neatkarīgi no tā, kādā procedūrā tas izvēlēts, būs jāapliecina sava atbilstība noteiktajiem biznesa ētikas pamatprincipiem, kā arī jāapliecina, ka tas uz norādītajiem LDz kontaktiem sniegs viņa rīcībā nonākušo informāciju par iespējamu krāpšanu, korupciju, interešu konfliktu vai tml., kur iesaistīts LDz koncerna darbinieks. Partneriem būs iespēja līgumos iekļaut līdzīgus kontaktus ziņošanai par to darbiniekiem;
- 2017. gadā tiks izstrādāta apmācību sistēma informācijas par Krāpšanas novēršanas politiku un tās mehānismiem iekļaušanai LDz darbinieku apmācībās (piemēram, Jaunā darbinieka diena, vidējā līmeņa vadītāju izaugsmes programma u.c.).

G4-SO11

Sūdzību mehānismi

Uzņēmumā pastāv vairāki mehānismi, kā sabiedrība, partneri vai uzņēmuma darbinieki var informēt par jautājumiem, kas viņus satrauc vai kur nepieciešami risinājumi:

PAR IESPĒJAMIEM KRĀPŠANAS, KORUPCIJAS, INTEREŠU KONFLIKTA U.C. GADĪJUMIEM

vēršoties pie LDz Krāpšanas novēršanas vadītāja (Drošības direktors) vai Krāpšanas novēršanas daļā personiski vai izmantojot anonīmās ziņošanas formu ārējā mājas lapā ldz.lv vai LDz intranetā

PAR SADZĪVISKĀM SŪDZĪBĀM VAI PRETENZIJĀM, KAS SAISTĪTAS AR UZŅĒMUMA DARBĪBAS JOMU,

Vēršoties LDz Klientu attiecību nodaļā (līdz 2016.gada novembrim – Vienotais pieteikumu un pakalpojumu dienests jeb uzziņu dienests, kas gada nogalē tika reorganizēts, nododot ārpakalpojumam uzziņas, bet iekšēji izveidojot jaunu nodaļu, kas uzrauga ārpakalpojuma darbu un apstrādā ienākošās sūdzības un pretenzijas);

2016. gadā apkalpoto zvanu skaits: **212 923**

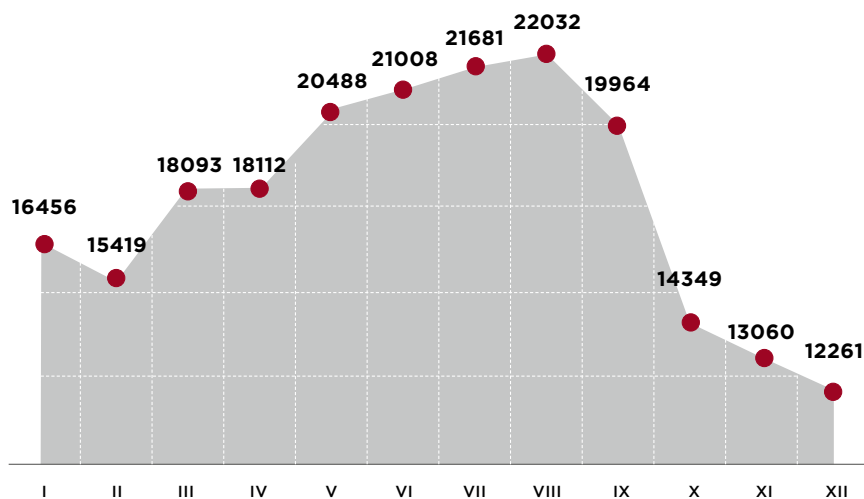
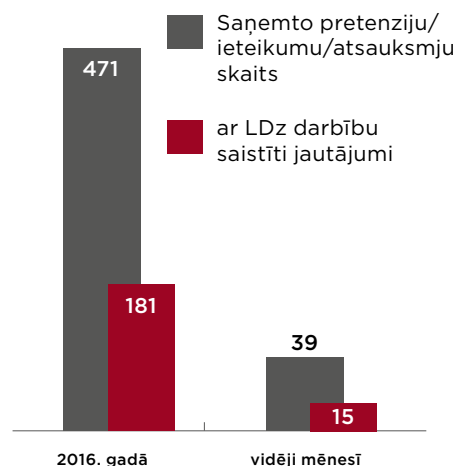
ar LDz saistītie jautājumi: **4000**

jautājumi par starptautiskajiem pārvadājumiem: **9845**

Pārējie zvani attiecas uz pasažieru pārvadājumiem, ko nodrošina ārpus LDz koncerna esošais pārvadātājs AS "Pasažieru vilciens", tomēr LDz sniedz uzziņas arī šādos jautājumos.

Vēršoties ar oficiālu iesniegumu vai vēstuli LDz, kur sūdzība vai pretenzija tiek deleģēta atbildīgajai direkcijai vai struktūrvienībai tālākai izvērtēšanai un rīcībai. Piemēram, 2016. gadā saņemtas vairākas vēstules par trokšņu līmeni dzelzceļa tuvumā vietās ar intensīvu pārvadājumu apjomu, ko izskatījusi un komentārus sniegusi, kā arī tālākās rīcības iespējas izskata LDz Attīstības direkcija.

APKALPOTO ZVANU SKAITS PA MĒNEŠIEM 2016. GADĀ

SAŅEMTO PRETENZIJU/
IETEIKUMU/ĀTSAUKSMJU SKAITS

G4-SO6

Politiskā atbildība

LDz ir valsts stratēģiskās nozīmes valstij pilnībā piederošs uzņēmums, kurš ir viens no nozīmīgākajiem valsts transporta nozares balstiem, tāpēc nozīmīgos attīstības projektus un uzņēmuma stratēģisko virzību saskaņo un uzrauga LDz padome un Satiksmes ministrija kā LDz akcionārs. Radītā struktūra mazina politiskās ietekmes iespējamību, jo lēmumu saskaņošanā ir iesaistīti vairāki pārvaldes un uzraudzības līmeņi.

Lai nākotnē vēl vairāk mazinātu politiskās ietekmes vai citu veidu negatīvās

ietekmes riskus, Satiksmes ministrija strādā pie Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna izstrādes, uz kura pamata LDz un valsts slēgs infrastruktūras uzturēšanas un attīstības daudzgadu līgumu. Tajā nepārprotami un skaidri tiks definētas Latvijas dzelzceļa infrastruktūras attīstības prioritātes, infrastruktūras kvalitātes rādītāji, kritēriji, finansējumu apjoms un avoti. Slēdzot šādu daudzgadu līgumu, politiskā ietekme prioritāro attīstības projektu atlasē un realizēšanā tiek minimizēta.

MM6

Zemes izmantošanas tiesības

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.

LDZ-4

Vides pieejamība

Iespēju pārvietoties ar vilcienu ikdienā izmanto liela sabiedrības daļa, tostarp arī cilvēki ar īpašām vajadzībām, tāpēc LDz ievieš uzlabojumus stacijās, lai arī šai sabiedrības daļai pārvietošanos ar vilcienu padarītu pieejamāku un ērtāku. Sadarbība tiek īstenota ar divām lielākajām nevalstiskajām organizācijām, kuras pārstāv personu ar invaliditāti tiesības, – “Apeiron” un “Sustento”.

Kopš 2011. gada LDz personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (PRM) piekļuves nodrošināšanai ritošajam sastāvam piedāvā mobilā pacēlāja pakalpojumu, ja nepieciešams, nodrošina arī ratiņkrēslu. Šis pakalpojums patlaban ir pieejams deviņās stacijās: Rīgā, Daugavpilī, Rēzeknē II, Jelgavā, Krustpilī, Dubultos, Saulkrastos, Siguldā, Vaivaros.

Uzlabota arī cita veida infrastruktūra – Rīgas pasažieru stacijā PRM vajadzībām ir aprīkota tualete, divi lifti, divi eskalatori, trīs trepes nokļūšanai uz platformām aprīkotas ar diagonālajiem pacēlājiem, viena biļešu iegādes vieta aprīkota ar induktīvo cilpas sistēmu kā dzirdes palīgierīci. Rīgas pasažieru stacija ir aprīkota ar audio – vizuālo informācijas sistēmu, kas atvieglo cilvēkiem ar redzes un dzirdes traucējumiem saņemt aktuālo informāciju. Sadarbojoties ar PRM pārstāvošām organizācijām, ir atjaunotas un uzlabotas brīdinošās un informatīvās zīmes stacijā.

Arī pārējās dzelzceļa stacijās un pieturas punktos ir veikti dažādi uzlabojumi. Līdz šim dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija ir veikta 26 stacijās un pieturas punktos nodrošinot dzelzceļa pasažieru piekļuves infrastruktūru



atbilstoši personu ar invaliditāti prasībām – izbūvētas paaugstinātas pasažieru platformas, aprīkotas ar uzbrauktuvēm, reljefu un kontrastējošu joslu gar platformas malu, Tukuma un Jelgavas virzienos ierīkota audio un vizuālā apziņošanas sistēma. Vairākās stacijās speciāli aprīkotas arī labierīcības.

LDz līdzdarbojies mobilās aplikācijas “Mapeirons” izstrādē, veikts Rīgas pasa-

žieru stacijas audits, lai saņemtu ieteikumus pieejamības uzlabošanai stacijā, kā arī Siguldā ir apsekota dzelzceļa stacija un novērtēts, vai veiktie uzlabojumi atbilst PRM prasībām un vadlīnijām.

2017. gadā plānots uzlabot PRM informētību par Pieejamības pakalpojuma saņemšanas iespējām izveidojot video rullīti par to, kā pieteikt un saņemt šo pakalpojumu.



**NEATKARĪGS IEROBEŽOTAS PĀRLIECĪBAS APLIECINĀJUMA ZIŅOJUMS PAR VAS
LATVIJAS DZELZCEĻŠ 2016 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 2016. gada Ilgtspējas pārskatā (turpmāk – 2016. gada Ilgtspējas pārskats).

Vadības atbildība

Sabiedrības Vadība ir atbildīga par identificētās ilgtspējas informācijas sagatavošanu un atspoguļošanu 2016. 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 2016. gadā, Darbības rezultāti, Darbinieki, LDz sociālā atbildība, Ētika, Piegādes ķēdes, Atbildība pret ārējām iniciatīvām, Darbība nozares un sabiedriskajās organizācijās;
- Ekonomiskā ietekme – Vadības pieeja, Radītā ekonomiskā vērtība, Valsts iesaiste – ES līdzfinansējuma pieejamības nodrošināšana dzelzceļa investīciju projektiem, Valsts iesaiste nozares normatīvās bāzes izstrādē, Infrastruktūras attīstības ietekme, Netiešā ekonomiskā ietekme, LDZ iepirkumu politika;
- 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, Ideju banka, Darba drošība, Apmācības un izglītības iespējas
- Sabiedrības dimensija – Vadības pieeja, Sūdzību mehānismi, Politiskā atbildība, Zemes izmantošanas tiesības, Vides pieejamība;
- Produkta atbildības dimensija – Vadības pieeja, IT attīstība, Nelaiemes gadījumi uz sliedēm, Sabiedrības drošība.

Mūsu atbildība attiecas tikai uz informāciju, kas ir iekļauta parakstītajā 2016. gada Ilgtspējas pārskatā.

*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 2016. 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 pārbaudi 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 2016. 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 2016. gada Ilgtspējas pārskatā iekļauto identificēto ilgtspējas informāciju, par kuru tika sniegts ierobežotas pārliecības ziņojums, un informāciju, kas publicēta mājaslapā.

Veikto procedūru apjoms

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

Mēs veicām šādas procedūras:

- 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;
- Izvērtējam pārskatā iekļautās identificētās informācijas iegūšanas, apkopošanas un uzrādīšanas procesus;
- Pārbaudījām informāciju, kas ir iekļauta 2016. 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 2016. gada pārskatu;
- Izvērtējam ilgtspējas pārskata vispārējo formātu, ņemot vērā uzrādītās informācijas atbilstību piemērojamajiem kritērijiem.

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



Neatkarība un kvalitātes kontrole

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

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

Piemītošie ierobežojumi

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

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

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

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

Ierobežotas 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 2017. gada 21. martā noslēgtajam līgumam starp VAS Latvijas Dzelzceļš un PwC.

Šis apliecinājuma ziņojums ir paredzēts tikai un vienīgi Sabiedrības vadībai saistībā ar 2016. gada ilgtspējas pārskatu. To nevar izmantot nekādiem citiem nolūkiem vai iesniegt jebkādai citai trešajai pusei.

PricewaterhouseCoopers SIA
Zvērinātu revidentu komercsabiedrība
Licence Nr. 5

Ilandra Lejiņa
Atbildīgā zvērīnātā revidente
Sertifikāts Nr. 168
Valdes locekle
Rīga, Latvija
2017. gada 9. augustā



Uzņēmuma
profils

Darbības
indikatori

Gada pārskats



VAS “LATVIJAS DZELZCEĻŠ” 2016. GADA PĀRSKATS



VADĪBAS ZIŅOJUMS PAR VALSTS AKCIJU SABIEDRĪBAS „LATVIJAS DZELZCEĻŠ” SAIMNIECISKO DARBĪBU 2016. GADĀ

1. Valsts akciju sabiedrības „Latvijas dzelzceļš” raksturojums

Valsts akciju sabiedrība „Latvijas dzelzceļš” (turpmāk tekstā – Latvijas dzelzceļš vai Sabiedrība) 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. 2016. gadā ieņēmumos no maksas par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu sadalījumā pa tirgus segmentiem 64,8% 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 3 170 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 sastāvu apstrādes, 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 sastāva 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 veicēja. Šī sabiedrība izstrādā un apstiprina maksas aprēķināšanas shēmu par piekļuvi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai un maksas atlaides, 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 kravas 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. Šobrīd aktīva saimnieciskā darbība netiek veikta.



Sabiedrības galvenais uzdevums ir nodrošināt valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām.

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.

2016. gadā vidējais darbinieku skaits ir 6808 darbinieki, salīdzinot ar 2015. gadu tas ir samazinājies par 203 darbiniekiem.

2. Saimnieciskās darbības rezultāti

Latvijas dzelzceļš pirmo reizi kā atsevišķs uzņēmums sagatavo finanšu pārskatu par 2016. gadu saskaņā ar Eiropas Savienībā (ES) apstiprinātajiem Starptautiskajiem finanšu pārskatu standartiem (SFPS).

2016. gadā Latvijas dzelzceļa publiskās lietošanas infrastruktūra tika izmantota, lai pārvadātu 47 819 tūkst. tonnu kravas, veicot 9 677 tūkst. vilcienu-km, un pārvadātu 17 228 tūkst. pasažieru, veicot 6 059 tūkst. vilcienu-km (t.sk. SIA "Gulbenes-Alūksnes bānītis" – 49 tūkst. vilcienu-km). Salīdzinot ar iepriekšējo gadu, kravu pārvadājumu apjoms tonnās ir samazinājies par 14,1%, bet pārvadāto pasažieru apjoms ir saglabājies iepriekšējā gada līmenī.

Pārskata gadā neto apgrozījums ir 192 572 tūkst. euro (EUR), kas ir par 25 227 tūkst. EUR jeb 11,6% mazāk nekā 2015. 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 (68,5% no neto apgrozījuma 2016. gadā).

2016. gadā Sabiedrības darbības rezultātā ir iegūta peļņa, kuras lielums pēc nodokļiem ir 881 tūkst. EUR. To būtiski ietekmēja pamatlīdzekļu patiesās vērtības korekcija atbilstoši SFPS prasībām, kā re-

zultātā palielinājās izmaksas un peļņa samazinājās par 2 298 tūkst. EUR. Peļņu ietekmē arī pārvadājumu apjoma kritums, bet Sabiedrība ir panākusi līdzekļu ekonomiju jomās, kur izmaksas ir iespējams samazināt proporcionāli saimnieciskās darbības apjomiem, kā arī uzlabojot efektivitāti.

Izvērtējot finanšu rādītājus, jāņem vērā, ka no Eiropas Kopienas fondiem un valsts saņemto līdzfinansējumu investīciju projektiem norāda 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 “Pārējās saimnieciskās darbības ieņēmumi”, bet objektu nolietojumu (2016. gadā – 19 146 tūkst. EUR) iekļauj postenī „Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas”. Ņemot vērā, ka iepriekš minētais nolietojums nav iekļauts infrastruktūras izmantošanas pakalpojuma pamatojošās izmaksās, 2015. un 2016. gadā ir bruto zaudējumi. Šāda veida uzskaitē veikta atbilstoši 2016. gadā spēkā esošajiem Ministru kabineta (MK) 22.12.2015. noteikumiem Nr.775 “Gada pārskatu un konsolidēto gada pārskatu likuma piemērošanas noteikumi”. Infrastruktūras maksa tika noteikta saskaņā ar Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas (SPRK) apstiprināto Metodiku maksas aprēķināšanai par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem.



Finanšu rādītājus ietekmē arī izmaiņas uzskaitē atbilstoši SFPS, piemēram, uzkrājumu un uzkrāto saistību atvaļinājumiem iekļaušana īstermiņa saistībās pazemina likviditātes rādītājus.

Sabiedrība ievēro piesardzīgu likviditātes riska vadību, nodrošinot, ka ir pieejami atbilstoši kredītresursi saistību nokārtošanai noteiktajos termiņos. 2016. gada 31. decembrī Sabiedrības īstermiņa saistības pārsniedza tās apgrozāmos līdzekļus par 52 013 tūkst. EUR. Īstermiņa saistībās ir iekļauti nākamo periodu ieņēmumi 19 208 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 0,6. Savukārt izslēdzot arī īstermiņa uzkrājumus, kuri nav saistīti ar naudas plūsmu, likviditātes rādītājs ir 0,7, levdējot iepriekš minētos apstākļus, uzskatām, ka Sabiedrībai 2016. gadā, neskatoties uz pārvaldājumu apjoma samazinājumu, ir izdevies nodrošināt finanšu līdzsvaru.

Latvijas dzelzceļa pašu kapitāla apjoms 2016. gada 31. decembrī ir 292 059 tūkst. EUR. Salīdzinot ar iepriekšējā gada beigām, tas ir palielinājies par 881 tūkst. EUR. Sabiedrības pašu kapitāla attiecība pret kopējiem aktīviem ir 32,0%.

Kopējais Sabiedrības izpildīto kapitālieguldījumu apjoms 2016. gadā sasniedza 27 077 tūkst. EUR. No tiem nozīmīgākie projekti:

3. Mērķi un turpmākā attīstība

Notikušas vairākas izmaiņas dzelzceļa nozares regulējumā, kā arī pieņemti politikas plānošanas dokumenti, kas būtiski ietekmē Koncerna darbību un turpmāko attīstību:

— Direktīva par vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (2012/34/ES);

— Sliežu ceļu atjaunošanā izpildīti darbi 19 593 tūkst. EUR apmērā. "A" tipa kapitālais remonts veikts 23,14 km apjomā un "B" tipa kapitālais remonts ir veikts 30,8 km apmērā. Lai palielinātu vilcienu kustības drošību, pārskata periodā iegādātas tehnoloģiskās iekārtas sliežu ceļu remontam un uzturēšanai, ritošā sastāva diagnosticēšanai un remontam, kā arī iekārtas turpmākai informācijas sistēmu un sakaru līdzekļu attīstībai 1 790 tūkst. EUR apjomā.

— Tehnoloģisko un lokālo tīklu atjaunošanas ietvaros ir veikta datu pārraides tīklu paplašināšana objektos Rīgā un Daugavpilī, VoIP (Voice over Internet Protocol) telefonijas sistēmu paplašināšana Rīgā, kā arī WI-FI sistēmu paplašināšana. Realizēti optisko tīklu izbūves projektēšanas darbi, datu pārraides līniju pieslēgšana iecirknī Rīga-Lugaži. Pārskata periodā izpildīti darbi par kopējo apjomu 1 037 tūkst. EUR.

— Nekustamā īpašuma apsaimniekošanā tika veikta Ventspils stacijas ēkas restaurācija, realizēta pazemes tvertnes uzstādīšana releju centralizācijas postenī Ventspilī, veikta apkures sistēmu modernizācija Latvijas dzelzceļa administratīvajās un tehniskajās ēkās. Saskaņā ar gada plānu veikti tehnoloģisko un stacijas ēku kapitālie remontu, apkures veida un ārējo inženiertīklu nomaiņa u.c. būvdarbi. Pārskata periodā izpildīti darbi 2 388 tūkst. EUR apmērā.

— Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam;
— Nacionālais attīstības plāns 2014. - 2020. gadam;
— Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam;
— Grozījumi Dzelzceļa likumā un uz to pamata izdotie MK noteikumi.



Saistībā ar izmaiņām dzelzceļa nozares regulējumā ES un tieši Direktīvu par vienu 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 vilcienu satiksmes pakalpojumus, kas mainīs cenas aprēķināšanas metodoloģiju dzelzceļa jaudas pārdošanas pakalpojumam. Jaunajai metodoloģijai jāsāk darboties ar 2019. gada 1. janvāri. Dzelzceļa likums paredz, ka Satiksmes Ministrija izstrādās indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju (plānu). Pārskata sastādīšanas brīdī Satiksmes ministrija ir sagatavojusi indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijas (plāna) projektu un izveidojusi darba grupu, kuras sastāvā ietilpst arī Latvijas dzelzceļš pārstāvji, ar mērķi pilnveidot plānu atbilstoši Dzelzceļa likuma 9.panta otrās daļas prasībām. Plāna projektu plānots apstiprināt Ministru kabinetā 2017. gadā. 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 paredzēts noslēgt daudzgadu līgumu, kas starp infrastruktūras pārvaldītāju un Satiksmes ministriju noteiks infrastruktūras apjoma un kvalitātes rādītājus, kā arī paredzēs atbilstošus finanšu līdzekļus.

Pieaug konteinerkravu pārvadājumu nozīme Baltijas jūras reģionā. Arī Latvijas lielākās ostas savās attīstības programmās ir identificējušas konteinerkravu pārkraušanai nepieciešamu kravu terminālu attīstību.

Latvijas ostu attīstības projektiem un darbam ar klientiem kravu apkalpošanā būs daudz nozīmīgāka loma. Infrastruktūras pakalpojumu efektivitāte būs viens no izšķirošajiem faktoriem konkurences cīņā par kravu apkalpošanu starp dzelzceļu un autoceļu pārvadātājiem. Latvijas dzelzceļam prioritāri būs projekti, kas tieši paaugstinās pakalpojumu efektivitāti un drošību, kas veicinās kravu pieaugumu, kā arī paaugstinās Latvijas transporta nozares konkurētspēju kopumā. Tādēļ ir svarīgi Latvijas dzelzceļam kopā ar ostām sadarboties, salāgojot infrastruktūru, sniegto pakalpojumu klāstu un izmaksas.

Neraugoties uz ģeopolitisko notikumu procesiem un apzinoties turpmākās tirgus attīstības tendences, Latvijas dzelzceļš saglabā nemainīgu stratēģiskās attīstības vīziju – saglabāt Baltijas transporta nozares līdera pozīciju, attīstot modernu, efektīvu un videi draudzīgu infrastruktūras un loģistikas uzņēmumu grupu un misiju – nodrošināt dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu un loģistikas pakalpojumus visas Latvijas sabiedrības un tautsaimniecības interesēs. Norādīto mērķu sasniegšanai Sabiedrība 2016. gadā iegādājās SIA “LDZ Loģistika”, kuras uzdevums ir ciešā sadarbībā ar pārvadātājiem, ostām, termināļiem, stīvdorķompānijām u.c. nozares uzņēmumiem strādāt pie multimodālo pārvadājumu piedāvājuma izstrādes kravu īpašniekiem un loģistikas uzņēmumiem, kas tos apkalpo. SIA “LDZ Loģistika” stratēģiskais uzdevums ir multimodālo pārvadājumu piedāvājuma mārketinga un pārdošana, piesaistot Latvijas tranzīta nozarei jaunus klientus, sekmējot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.

SIA “LDZ Loģistika” ir uzsākusi darbu pie nozares attīstības koncepcijas un uzņēmuma biznesa stratēģijas.

Lai paaugstinātu pārvadājumu efektivitāti, veicinātu videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošanu un paaugstinātu Latvijas dzelzceļa tranzīta koridora starptautisko



konkurētspēju, Sabiedrība paredz veikt dzelzceļa galvenā tīkla (maģistrālo ceļu) elektrifikāciju ar 25kV maiņstrāvas tehnoloģiju.

Ņemot vērā, ka specifiskā atbalsta 6.2.1.1. pasākuma "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" ietvaros paredzēts īstenot lielo projektu (pasākumam pieejamais Kohēzijas fonda (KF) finansējums ir 346 639 348 euro), kura īstenošana jānodrošina līdz 2023. gadam, līdz 2023. gada beigām plānots realizēt 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%). "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 un ieviest projektu "Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana". Ieviešot vienotu vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmu, tiks apvienotas vairākas šobrīd atsevišķi funkcionējošas vadības sistēmas.

Pastāv prasība no pasažieru pārvadātajiem uzlabot pasažieru infrastruktūras – staciju un pieturas punktu servisa kvalitāti un pieejamību. Tiks paaugstināts dzelzceļa pasažieru komforta līmenis, dzelzceļa transporta pieejamība un drošība, turpināsies paaugstināto platformu izbūve, kā arī tiks nodrošināta dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu pieejamība 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 likumdošanas 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, spēja finansēt plānotos investīciju projektus.

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, informāciju 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, Sabiedrība sadarbībā ar partneriem no Čehijas un Kanādas ir uzsākusi darbu pie ūdeņraža manevru lokomotīves modeļa izstrādes. Projekta pieņemums 2017. gada februārī ir iesniegts Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (CEF) finansējuma saņemšanas konkursam. Šī projekta kopējās izmaksas tiek plānotas 15 milj EUR, notiek darbs pie priekšizpētes projekta sagatavošanas, tādejādi radot priekšnosacījumus tālākai projekta īstenošanai piesaistīt ES līdzfinansējumu.

Atbilstoši spēkā esošajam Energoefektivitātes likumam 2016. gadā ir uzsākta Energopārvaldības sistēmas ISO 50001:2012 ieviešana Sabiedrībā, kas ļauj apzināt energoresursu patēriņu Sabiedrībā, izvirzīt mērķus uzlabojumiem un izvērtēt ieguvuma rezultātus.

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.

Sabiedrības 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 sanācību.

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 2016.gada pārskata sastādīšanas datuma

Ministru kabinets 2017. gada 17. janvārī atbalstīja Satiksmes ministrijas un Latvijas dzelzceļa sagatavotā dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta tālāko virzību, kas paredz dzelzceļa tīkla elektrifikācijas pirmo posmu īstenot Rīgas virzienā no

Daugavpils un Rēzeknes caur Krustpili. Sabiedrība plāno sagatavot projekta iesnieguma dokumentāciju iesniegšanai Eiropas Komisijā līdz 2017. gada septembrim.

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.

Rīgā, 2017. gada 22. marts

E. Bērziņš
valdes priekšsēdētājs

A. Strākšas
valdes loceklis

Ē. Šmuksts
valdes loceklis

A. Stūrmanis
valdes loceklis



PAZIŅOJUMS PAR VALDES ATBILDĪBU

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

VAS “Latvijas dzelzceļš” finanšu pārskats no 90. līdz 141. lappusei ir sagatavots, pamatojoties uz grāmatvedības ierakstiem un attaisnojuma dokumentiem, un sniedz patiesu priekšstatu par Sabiedrības finansiālo stāvokli 2016.gada 31.decembrī, tās 2016.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.

Rīgā, 2017. gada 22. marts

E. Bērziņš
valdes priekšsēdētājs

A. Strākšas
valdes loceklis

Ē. Šmuksts
valdes loceklis

A. Stūrmanis
valdes loceklis



NEATKARĪGA REVIDENTA ZIŅOJUMS

VAS „Latvijas dzelzceļš” akcionāram

Ziņojums par finanšu pārskata revīziju

Mūsu atzinums

Mūsaprāt, pievienotajā gada pārskatā ietvertais finanšu pārskats, kas atspoguļots no 90. līdz 141. lappusei, sniedz patiesu un skaidru priekšstatu par VAS „Latvijas dzelzceļš” (Sabiedrība) finanšu stāvokli 2016. gada 31. decembrī un par tās darbības finanšu rezultātiem un naudas plūsmu gadā, kas noslēdzās 2016. gada 31. decembrī, saskaņā ar Eiropas Savienībā apstiprinātajiem Starptautiskajiem finanšu pārskatu standartiem.

Ko mēs esam revidējuši

Finanšu pārskats ietver:

- pārskatu par finansiālo stāvokli 2016. gada 31. decembrī,
- apvienoto ieņēmumu pārskatu par gadu, kas noslēdzās 2016. gada 31. decembrī,
- pārskatu par izmaiņām pašu kapitālā par gadu, kas noslēdzās 2016. gada 31. decembrī,
- pārskatu par naudas plūsmām, kas noslēdzās 2016. 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

Vadība ir atbildīga par citu informāciju. Cita informācija ietver

- Vadības ziņojumu, kas sniegts pievienotajā gada pārskatā no 79. līdz 85. lappusei,
- Paziņojumu par Vadības atbildību, kas sniegts pievienotā gada pārskata 86. lappusē,

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



Mūsu atzinums par finanšu pārskatu neattiecas uz gada pārskatā ietverto citu informāciju, un mēs nesniedzam par to nekāda veida apliecinājumu, izņemot to, kā norādīts mūsu ziņojuma sadaļā *Citas ziņošanas prasības saskaņā ar Latvijas Republikas tiesību aktu prasībām*.

Saistībā ar finanšu pārskata revīziju mūsu pienākums ir iepazīties ar 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.

Ja, balstoties uz veikto darbu un ņemot vērā revīzijas laikā gūtās ziņas un izpratni par Sabiedrību un tās darbības vidi, mēs secinām, ka citā informācijā ir būtiskas neatbilstības, mūsu pienākums ir ziņot par šādiem apstākļiem. Mūsu uzmanības lokā nav nonācis nekas, par ko šai sakarā būtu jāziņo.

Vadības un personu, kurām uzticēta Sabiedrības pārvalde, 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 pārvalde, ir atbildīgas par Sabiedrības finanšu pārskata sagatavošanas pārraudzību.

Revidenta atbildība par finanšu pārskata revīziju

Mūsu mērķis ir iegūt pietiekamu pārlicību par to, ka finanšu pārskats kopumā nesatur kļūdu vai krāpšanas izraisītas būtiskas neatbilstības, un izsniegt revidentu ziņojumu, kurā izteikts atzinums. Pietiekama pārlicība ir augsta līmeņa pārlicība, 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. 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, revidentu 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 revidentu 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 pārvalde, tostarp par plānoto revīzijas apjomu un laiku un par svarīgiem revīzijas novērojumiem, ieskaitot būtiskus iekšējās kontroles trūkumus, kurus mēs identificējam revīzijas laikā.

Citas ziņošanas prasības saskaņā ar Latvijas Republikas tiesību aktu prasībām

Papildus tam, saskaņā ar Revīzijas pakalpojumu likumu mūsu pienākums ir sniegt viedokli, vai Vadības ziņojums ir sagatavots saskaņā ar Gada pārskatu un konsolidēto gada pārskatu likuma prasībām.

Pamatojoties vienīgi uz mūsu revīzijas ietvaros veiktajām procedūrām, mūsuprāt:

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

PricewaterhouseCoopers SIA
Zvērinātu revidentu komercsabiedrība
Licence Nr. 5

Ilandra Lejiņa
Atbildīgā zvērinātā revidente
Sertifikāts Nr. 168

Valdes locekle

Rīga, Latvija
2017. gada 22. martā



APVIENOTO IENĀKUMU PĀRSKATS PAR 2016. GADU

(EUR)

RĀDĪTĀJA NOSAUKUMS	2016	2015
Ieņēmumi	192 572 239	217 799 590
Pārdotās produkcijas ražošanas pašizmaksa	(198 593 999)	(231 143 956)
Bruto peļņa vai zaudējumi	(6 021 760)	(13 344 366)
Administrācijas izmaksas	(14 746 007)	(18 202 779)
Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi	27 785 002	37 302 882
Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	(3 122 662)	(5 144 989)
Ieņēmumi no līdzdalības:	4 306 590	1 889 582
meitas sabiedrību kapitālā	4 057 000	1 732 542
citu sabiedrību kapitālā	249 590	157 040
Finanšu ieņēmumi	277 196	80 162
Finanšu izmaksas	(2 187 457)	(2 152 401)
Peļņa pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa	6 290 902	428 091
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	(5 409 904)	(1 754 184)
Pārskata gada peļņa vai zaudējumi	880 998	(1 326 093)
Pārskata gada pārējie apvienotie ienākumi / (zaudējumi)	-	-
Pārskata gada peļņa vai zaudējumi un apvienotie ienākumi vai zaudējumi, kas attiecināmi uz akcionāriem	880 998	(1 326 093)

Pielikumi no 96. līdz 141. lapai ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.
Rīgā, 2017. gada 22. marts

E. Bērziņš
valdes priekšsēdētājs

A. Strāksas
valdes loceklis

Ē. Šmuksts
valdes loceklis

A. Stūrmanis
valdes loceklis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:

S. Gasiņa
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja



PĀRSKATS PAR FINANŠU STĀVOKLI 2016. GADA 31. DECEMBRĪ

(EUR)

AKTĪVI	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
ILGTERMIŅA IEGULDĪJUMI			
Pamatlīdzekļi	714 782 578	740 631 815	597 867 472
Nemateriālie ieguldījumi	1 488 572	1 529 644	1 508 081
Avansa maksājumi par pamatlīdzekļiem	749 520	743 926	31 128 814
Līdzdalība meitas sabiedrību kapitālā	126 339 736	125 701 736	125 701 736
Aizdevumi radniecīgajām sabiedrībām	29 158 575	-	-
Pārējie vērtspapīri un ieguldījumi	494 227	494 227	494 227
ILGTERMIŅA IEGULDĪJUMI KOPĀ	873 013 208	869 101 348	756 700 330
APGROZĀMIE LĪDZEKĻI			
Krājumi	9 763 744	10 111 881	21 353 744
Pircēju, pasūtītāju parādi un citi debitori	9 836 683	6 247 869	7 195 850
Radniecīgo sabiedrību parādi	14 081 642	6 494 586	11 331 430
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	-	485 535	1 165 276
Nauda un naudas ekvivalenti	7 103 593	48 657	53 828 715
APGROZĀMIE LĪDZEKĻI KOPĀ	40 785 662	23 388 528	94 875 015
AKTĪVI KOPĀ	913 798 870	892 489 876	851 575 345

(TURPINĀJUMS NĀKOŠAJĀ LAPĀ)

Pielikumi no 96. līdz 141. lapai ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.

**PĀRSKATS PAR FINANŠU STĀVOKLI 2016. GADA 31. DECEMBRĪ** (TURPINĀJUMS)

(EUR)

PASĪVI	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
PAŠU KAPITĀLS UN SAISTĪBAS			
PAŠU KAPITĀLS			
Akciju vai daļu kapitāls (pamatkapitāls)	256 720 375	256 720 375	256 720 375
Rezerves	10 844 505	8 777 315	1
Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa	23 613 416	27 006 699	32 676 247
Pārskata gada peļņa vai zaudējumi	880 998	(1 326 093)	5 039 166
PAŠU KAPITĀLS KOPĀ	292 059 294	291 178 296	294 435 789
SAISTĪBAS			
ILGTERMIŅA SAISTĪBAS			
Atliktā nodokļa saistības	22 415 773	17 005 869	15 251 685
Uzkrājumi	178 176	1 083 797	705 669
Aizņēmumi no kredītiestādēm	173 752 632	161 453 887	122 492 361
Citi aizņēmumi	2 437 574	2 554 578	2 671 582
Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem	486 263	3 807 007	7 696 295
Nākamo periodu ieņēmumi	329 670 887	318 618 331	275 603 483
ILGTERMIŅA SAISTĪBAS KOPĀ	528 941 305	504 523 469	424 421 075
ĪSTERMIŅA SAISTĪBAS			
Aizņēmumi no kredītiestādēm	31 187 797	24 833 991	22 749 231
Citi aizņēmumi	117 004	117 004	117 003
Uzkrājumi	13 844 292	20 765 107	24 933 137
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori	16 744 921	21 559 931	44 348 973
Parādi meitas sabiedrībām	2 967 099	5 795 663	5 770 292
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	-	-	-
Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	8 728 973	7 057 126	7 231 784
Nākamo periodu ieņēmumi	19 208 185	16 659 289	27 568 061
ĪSTERMIŅA SAISTĪBAS KOPĀ	92 798 271	96 788 111	132 718 481
SAISTĪBAS KOPĀ	621 739 576	601 311 580	557 139 556
PAŠU KAPITĀLS UN SAISTĪBAS KOPĀ	913 798 870	892 489 876	851 575 345

Pielikumi no 96. līdz 141. lapai ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.
Rīgā, 2017. gada 22. marts

E. Bērziņš
valdes priekšsēdētājs

A. Strāksas
valdes loceklis

Ē. Šmuksts
valdes loceklis

A. Stūrmanis
valdes loceklis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:

S. Gašjūna
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja



PAŠU KAPITĀLA IZMAIŅU PĀRSKATS

(EUR)

	Pamat- kapitāls	Rezerves	Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa	Pārskata gada nesadalītā peļņa	Pašu kapitāls kopā
par 2015. gadu					
Uz 01.01.2015.	256 720 375	1	32 676 247	5 039 166	294 435 789
Peļņa pārvietota uz iepriekšējo gadu nesadalīto peļņu	-	-	5 039 166	(5 039 166)	-
Peļņa ieskaitīta rezervēs	-	8 777 314	(8 777 314)	-	-
Maksājumi par valsts kapitāla izmantošanu	-	-	(1 931 400)	-	(1 931 400)
Pārskata gada peļņa	-	-	-	(1 326 093)	(1 326 093)
Uz 31.12.2015.	256 720 375	8 777 315	27 006 699	(1 326 093)	291 178 296
par 2016. gadu					
Uz 31.12.2015.	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	-
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

Pielikumi no 96. līdz 141. lapai ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.
Rīgā, 2017. gada 22. marts

E. Bērziņš
valdes priekšsēdētājs

A. Strākšas
valdes loceklis

Ē. Šmuksts
valdes loceklis

A. Stūrmanis
valdes loceklis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:

S. Gašjūna
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja



NAUDAS PLŪSMU PĀRSKATS PAR 2016. GADU (PĒC NETIEŠĀS METODES)

(EUR)

	2016	2015 koriģēts
PAMATDARBĪBAS NAUDAS PLŪSMA		
Peļņa pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa	6 290 902	428 091
Korekcijas:		
Pamatlīdzekļu nolietojums un citas vērtības samazinājuma korekcijas	32 793 986	44 884 835
Nemateriālo ieguldījumu amortizācija un citas vērtības samazinājuma korekcijas	588 371	583 564
Uzkrājumu veidošana	(7 826 436)	(3 902 212)
Zaudējumi no ārvalstu valūtas kursu svārstībām	80 695	676 485
Ieņēmumi no līdzdalības radniecīgo sabiedrību un citu sabiedrību pamatkapitālā	(4 306 590)	(1 889 582)
Pārējie procentu ieņēmumi un tamlīdzīgi ieņēmumi	(277 196)	(80 162)
Procentu maksājumi un tamlīdzīgas izmaksas	2 187 457	2 152 401
Peļņa pirms apgrozāmo līdzekļu un īstermiņa kreditoru atlikumu izmaiņu ietekmes korekcijām	29 531 189	42 853 420
Nākamo periodu izdevumu un debitoru parādu atlikumu (pieaugums)/ samazinājums	(4 156 630)	8 555 757
Krājumu atlikumu samazinājums	244 832	107 066
Piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējiem kreditoriem maksājamo parādu atlikumu samazinājums	(5 628 190)	(12 320 232)
Bruto pamatdarbības naudas plūsma	19 991 201	39 196 011
Izdevumi procentu maksājumiem	(2 244 867)	(2 210 142)
Izdevumi uzņēmumu ienākuma nodokļa maksājumiem	-	(485 535)
Pamatdarbības neto naudas plūsma	17 746 334	36 500 334
Ieguldīšanas darbības naudas plūsma		
Ieguldījumi radniecīgo sabiedrību pamatkapitālā, meitas sabiedrību vai citu sabiedrību akciju vai daļu iegāde	(638 000)	-
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu iegāde	(30 240 453)	(190 033 013)
Ieņēmumi no pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu pārdošanas	42 882	516 746
Saņemtās subsīdijas, dotācijas, dāvinājumi vai ziedojumi	32 794 112	60 262 171
Izsniegtie aizdevumi	(34 832 656)	(1 437 031)
Saņemtie procenti	240 123	70 501
Saņemtās dividendes	3 397 602	1 733 282
Ieguldīšanas darbības neto naudas plūsma	(29 236 390)	(128 887 344)

(TURPINĀJUMS NĀKOŠAJĀ LAPĀ)



NAUDAS PLŪSMU PĀRSKATS PAR 2016. GADU (PĒC NETIEŠĀS METODES) (TURPINĀJUMS)

(EUR)

	2016	2015
FINANSĒŠANAS DARBĪBAS NAUDAS PLŪSMA		
Saņemtie aizņēmumi	43 377 183	63 280 764
Izdevumi aizņēmumu atmaksāšanai	(24 833 690)	(22 749 230)
Izmaksātās dividendes	-	(1 931 400)
Finansēšanas darbības neto naudas plūsma	18 543 493	38 600 134
Valūtas kursu svārstību rezultāts	1 499	6 818
Naudas un tās ekvivalentu pieaugums/ (samazinājums) pārskata gadā	7 054 936	(53 780 058)
Naudas un tās ekvivalentu atlikums pārskata gada sākumā	48 657	53 828 715
Naudas un tās ekvivalentu atlikums pārskata gada beigās	7 103 593	48 657

Pielikumi no 96. līdz 141. lapai ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.
Rīgā, 2017. gada 22. marts

E. Bērziņš
valdes priekšsēdētājs

A. Strākšas
valdes loceklis

Ē. Šmuksts
valdes loceklis

A. Stūrmanis
valdes loceklis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:

S. Gāsjūna
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja



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.
Pārraudzības institūcija	Sabiedrības padome
Padome	Edvīns BĒRZIŅŠ – valdes loceklis (uz jaunu pilnvaru termiņu iecelts no 14.01.2014.), valdes priekšsēdētājs no 25.02.2016. Aivars STRAKŠAS –valdes loceklis (uz jaunu pilnvaru termiņu iecelts no 29.08.2014.), (valdes priekšsēdētāja pienākumu izpildītājs no 07.08.2015. līdz 24.02.2016.) Ēriks ŠMUKSTS – valdes loceklis (uz jaunu pilnvaru termiņu iecelts no 02.12.2014.) Ainis Stūrmanis– valdes loceklis no 18.07.2016.
Revidenta nosaukums un 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 Ilandra Lejiņa Sertifikāts Nr.168
Pārskata gads	2016. gada 1. janvāris – 2016. gada 31. decembris



2. GRĀMATVEDĪBAS UZSKAITES UN NOVĒRTĒŠANAS PRINCIPI

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

Finanšu pārskats aptver laika periodu no 2016. gada 1. janvāra līdz 31. decembrim. Šo finanšu pārskatu publicēšanai ir apstiprinājusi Sabiedrības valde 2017. gada 22. martā. Finanšu pārskatu apstiprina akcionāru sapulce, kuru sasauc valsts akciju sabiedrības „Latvijas dzelzceļš” 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.

Šis ir pirmais valsts akciju sabiedrības „Latvijas dzelzceļš” kā atsevišķa uzņēmuma finanšu pārskats, kas tiek sagatavots saskaņā ar SFPS. Par periodu līdz 2015. gada 31. decembrim finanšu pārskats tika sagatavots saskaņā ar Latvijas Republikas Gada pārskatu likumu. Savukārt koncerna konsolidētie finanšu pārskati saskaņā ar SFPS tiek sagatavoti jau sākot ar 2011. gadu, līdz ar to atsevišķajā pārskatā lietotas vērtības, kuras iepriekš izmantotas, sagatavojot konsolidētos finanšu pārskatus, piemērojot 1.SFPS “Starptautisko finanšu pārskatu standartu pirmreizējā piemērošana” prasības. Korekcijas, kas veiktas atbilstoši SFPS prasībām, detalizēti aprakstītas 4. pielikumā. Citas grāmatvedības politikas izmaiņas uzrādītas 5.pielikumā.

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

Finanšu pārskats ir sagatavots, balstoties uz uzņēmējdarbības turpināšanas principu.

2016. gadā Sabiedrības darbības rezultātā ir iegūta peļņa, kuras lielums pēc nodokļiem ir 881 tūkst. EUR. 2016. gada 31. decembrī Sabiedrības īstermiņa saistības pārsniedza tās apgrozāmos līdzekļus par 52 013 tūkst. EUR. Īstermiņa saistībās ir iekļauti nākamo periodu ieņēmumi 19 208 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 0,6. Savukārt izslēdzot arī īstermiņa uzkrājumus, kuri nav saistīti ar naudas plūsmu, likviditātes rādītājs ir 0,7. Ievērojot iepriekš minētos apstākļus, uzskatām, ka Sabiedrībai 2016. gadā, neskatoties uz pārvaldājumu apjoma samazinājumu, ir izdevies nodrošināt finanšu līdzsvaru.

Lai sagatavotu finanšu pārskatu saskaņā ar SFPS, Vadība pamatojas uz ziņām 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 atspo-



guļota 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 2016. gadā:

- Grozījumi 11.SFPS „Vienošanās par sadarbību” par līdzdalības daļas iegādi kopīgā darbībā (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2016.gada 1.janvārī vai vēlāk);
 - Grozījumi 16.SGS „Pamatlīdzekļi” un 38.SGS „Nemateriālie ieguldījumi” – pieļaujamo nolietojuma un amortizācijas aprēķināšanas metožu paskaidrojums (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk);
 - Grozījumi 16.SFPS „Pamatlīdzekļi” un 41.SGS „Lauksaimniecība” par augļus nesošiem augiem (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk);
 - Grozījumi 27.SGS „Atsevišķie finanšu pārskati” – pašu kapitāla metodes izmantošana atsevišķajos finanšu pārskatos (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk);
 - Grozījumi 1. SGS „Finanšu pārskatu sniegšana” par atklājamās informācijas sniegšanas iniciatīvu (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk);
 - Grozījumi 10.SFPS „Konsolidētie finanšu pārskati”, 12.SFPS “Informācijas atklāšana par līdzdalību citos uzņēmumos” un 28.SGS „Asociētie uzņēmumi un kopuzņēmumi” – ieguldījuma uzņēmumu konsolidācijas izņēmuma piemērošana (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk);
 - Ikgadējie SFPS uzlabojumi 2014 (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk). Šie grozījumi ietver izmaiņas 4 standartos:
 - 5.SFPS “Pārdošanai turēti ilgtermiņa aktīvi un pārtrauktas darbības”;
 - 7.SFPS „Finanšu instrumenti: informācijas atklāšana” ar izrietošiem labojumiem 1.SFPS;
 - 19.SGS „Darbinieku labumu uzskaitē”;
 - 34.SGS „Starpposma finanšu pārskati”.
 - Grozījumi 19.SGS „Darbinieku labumu uzskaitē” attiecībā uz noteikta labuma plāniem (apstiprināti lietošanai ES pārskata periodiem, kas sākas 2015. gada 1. februārī vai vēlāk);
 - Ikgadējie SFPS uzlabojumi 2012 (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2014. gada 1. jūlijā vai vēlāk, apstiprināti lietošanai ES pārskata periodiem, kas sākas 2015. gada 1. februārī vai vēlāk). Šie grozījumi ietver izmaiņas 6 standartos:
 - 2.SFPS “Maksājums ar akcijām”;
 - 3.SFPS “Biznesa apvienošana”;
 - 8.SFPS “Darbības segmenti”;
 - 16.SGS “Pamatlīdzekļi” un 38.SGS “Nemateriālie ieguldījumi”;
 - 24.SGS “Informācijas atklāšana par saistītajām pusēm”.
- Vairāki jauni standarti un interpretācijas ir publicēti, un tie stājas spēkā finanšu periodos, kas sākas 2017. gada 1. janvārī vai vēlāk, vai arī nav apstiprināti lietošanai Eiropas Savienībā:
- 9.SFPS “Finanšu instrumenti” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk);
 - 15.SFPS “Ieņēmumi no līgumiem ar pircējiem” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk);
 - Grozījumi 10.SFPS „Konsolidētie finanšu pārskati” un 28.SGS „Asociētie uzņēmumi un kopuzņēmumi” – pārdo-



- šanas vai aktīvu nodošanas darījumi starp investoru un tā asociēto uzņēmumu vai kopuzņēmumu (spēka stāšanās datums šobrīd nav noteikts, pagaidām nav pieņemti ES);
- Grozījumi 16.SFPS “Noma” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2019. gada 1. janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES);
 - Grozījumi 12.SGS “Ienākuma nodokļi” – atliktā nodokļa atzīšana nerealizētajiem zaudējumiem” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2017. gada 1. janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES);
 - Grozījumi 7.SGS “Naudas plūsmu pārskats” – par atklājamās informācijas sniegšanas iniciatīvu (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2017. gada 1. janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES);
 - Grozījumi 15.SFPS “Ieņēmumi no līgumiem ar pircējiem” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES);
 - Grozījumi 2.SFPS “Akciju maksājumi” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES);
 - Grozījumi 4.SFPS “Apdrošināšanas līgumi” – 9.SFPS “Finanšu instrumenti” piemērošana 4.SFPS “Apdrošināšanas līgumi” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES);
 - 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 “Priekšapmaksa darījumos ar ārvalstu valūtu” (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES);
 - Grozījumi 40.SGS “Ieguldījuma īpašumi” – pārklasificēšana (spēkā pārskata periodiem, kas sākas 2018. gada 1. janvārī vai vēlāk, pagaidām nav pieņemti ES).
- Sabiedrības vadība vērtē šo standartu ietekmi uz Sabiedrības finanšu pārskatu.

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 pārreķināti euro pēc darījuma dienas sā-

kumā spēkā esošā Eiropas Centrālās bankas publicētā euro atsaucē kursa. Ja Eiropas Centrālā banka nav publicējusi konkrētas ārvalstu valūtas euro atsaucē kursu, tad šīs valūtas pārrēķināšanai euro tiek izmantots pasaules finanšu tirgus atzīta finanšu informācijas sniedzēja Financial Times interneta resursā publicētais valūtas kurss attiecībā pret euro. 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 vai Financial Times 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 31.12.2016.	EUR 31.12.2015.
USD	1,05410	1,08870
CHF	1,07390	1,08350
RUB	64,30000	80,67360

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.

Turpmākie izdevumi tiek kapitalizēti, palielinot esošā nemateriālā ieguldījuma vērtību, vai atzīti kā atsevišķs nemateriāls ieguldījums tikai tad, ja no tiem Sabied-

rībai ir sagaidāmi nākotnes ekonomiskie labumi un šos izdevumus ir iespējams ticami noteikt. Pārējie izdevumi tiek norakstīti 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 vietas, 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 nekavējoties 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 “Nepabeigto celtniecības objektu izmaksas”. Nepabeigtās celtniecības objektu sākotnējā vērtība tiek palielināta perioda laikā par aizņē-

mumu 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 pārklasificēti 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 nau-

das 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.

Finanšu aktīvu atzīšana tiek pārtraukta, kad Sabiedrības līgumsaistības uz finanšu

aktīvu 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 nolemj aktīvu nopirkt vai pārdot.

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.

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 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.

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 sais-

tību 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 dividendu 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 lē-

mumu, 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.

Atliktais nodoklis tiek uzkrāts pilnā apmērā saskaņā ar saistību metodi attiecībā uz visām pagaidu atšķirībām starp aktīvu un saistību vērtībām finanšu pārskatos un to vērtībām nodokļu aprēķinu mērķiem.

Atliktā nodokļa aprēķinos tiek izmantota nodokļa likme (un likumdošana), kas sagaidāma periodos, kad pagaidu atšķirības izlīdzināsies, pamatojoties uz bilances datumā noteiktajām nodokļu likmēm.

Pagaidu atšķirības galvenokārt rodas, izmantojot atšķirīgas nemateriālo ieguldījumu un pamatlīdzekļu nolietojuma likmes, kā arī no uzkrājumiem novecojušiem, lēnas aprites krājumiem un uzkrātajām prēmijām. Gadījumos, kad kopējais atliktā nodokļa aprēķina rezultāts būtu atspoguļojams bilances aktīvā, to iekļauj finanšu pārskatos tikai tad, kad tā atgūšana ir droši sagaidāma.

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 par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pakalpojumiem tiek aprēķināti, piemērojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja AS „LatRailNet” apstiprināto maksu par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pārvadājumu vilcienu kilometru, kas tiek noteikta saskaņā ar SPRK apstiprinātu maksas



noteikšanas metodiku, atbilstoši faktiski nobraukto vilcienu kilometru skaitam un atzīti pārskata periodā, kad tika veikta vilciena kustība. Metodika maksas aprēķināšanai par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem apstiprināta ar SPRK padomes 2011. gada 21. septembra lēmumu Nr.1/21.

- 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 uzņēmēj sabiedrībām 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 kilovattstundu skaitu, un tiek atzīti periodā, kad patēriņš veikts.

- Principāla pakalpojumi ietver ieviešanas kopsavilkuma deklarācijas iesniegšanu, tranzīta deklarācijas noformēšanu, saistību izpildi par muitas parāda samaksu valsts budžetā. 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 pārklassificēti 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 sa-

biedrības, 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 sagatavo-

šanas datumā (korigējošie notikumi). Ja notikumi pēc pārskata gada beigām nav korigējoši, 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 sais-

tības pret darbiniekiem. Sociālās apdrošināšanas iemaksas tiek atzītas kā izmaksas, izmantojot uzkrājumu principu, un ir iekļautas darbinieku izmaksās. Saskaņā ar Latvijas Republikas Ministru kabineta 22.12.2015. noteikumiem Nr.747 „Noteikumi par valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu likmes sadalījumu pa valsts sociālās apdrošināšanas veidiem 2016.gadā” 69,99% (2015: 71,55%) 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 pār-



sniedz šo peļņu, uzskata par ieguldījuma atgūšanu un grāmato kā ieguldījuma iegādes vērtības samazinājumu.

Ja pastāv objektīvi pierādījumi tam, ka ieguldījuma meitas vai asociētās sabiedrības 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 PIENĒMUMI 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 at-

likušo lietderīgās kalpošanas periodu. Balstoties uz pēdējiem Sabiedrības Finanšu direkcijas veiktiem novērtējumiem, esošais lietderīgās kalpošanas laiks ir atbilstošs Sabiedrības pamatlīdzekļu faktiskās izmantošanas laikam.

Pamatlīdzekļu patiesā vērtība kā domātās izmaksas

Detalizēta informācija par patiesās vērtības novērtējumu un Vadības izmantotiem pieņēmumiem sniegta 4.1.pielikumā.

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 25.pielikumā.

4. PĀREJA UZ STARPTAUTISKAJIEM FINANŠU PĀRSKATU STANDARTIEM

4.1. Apraksts pirmreizējās SFPS piemērošanas ietekmei uz finanšu pārskatiem

Šis ir pirmais valsts akciju sabiedrības „Latvijas dzelzceļš” finanšu pārskats, kas tiek sagatavots saskaņā ar SFPS. Par periodu līdz 2015. gada 31. decembrim finanšu pārskats tika sagatavots saskaņā ar Latvijas Republikas Gada pārskatu likumu.

Savukārt koncerna konsolidētie finanšu pārskati saskaņā ar SFPS tiek sagatavoti jau sākot ar 2011. gadu, līdz ar to Sabiedrības pārskatā pārejas datumā (2015. gada 1. janvārī) lietotas vērtības, kuras iepriekš izmantotas sagatavojot konsolidētos fi-



nanšu pārskatus, piemērojot SFPS 1 "Starptautisko finanšu pārskatu standartu pirmreizējā piemērošana" prasības.

Grāmatvedības uzskaites un novērtēšanas principi, kas izklāstīti 2.pielikumā, tika piemēroti, sagatavojot šo finanšu pārskatu par 2016. gadu, kā arī, sagatavojot salīdzinošos rādītājus par 2015. gadu un uzrādot sākuma atlikumus 2015. gada 1. janvārī (pārejas datums uz SFPS).

Sagatavojot sākuma bilanci saskaņā ar SFPS, Sabiedrība koriģēja atlikumus, kas tika uzrādīti finanšu pārskatā, kas tika sagatavots saskaņā ar Gada pārskatu likumu (GPL). Paskaidrojumi veiktajām korekcijām, to ietekmei uz Sabiedrības finanšu pārskatu un 1.SFPS „Starptautisko finanšu pārskatu standartu pirmreizējā piemērošana” (1.SFPS) piemērošanai sniegti šajā pielikumā un attiecīgajās skaidrojošās tabulās.

Sabiedrība, sagatavojot šo finanšu pārskatu, pārejas uz SFPS datumā uzrādīja sākuma aktīvus un saistības tādās pašās vērtībās kā konsolidētajos finanšu pārskatos 2015. gada 1. janvārī.

Koncerns 2009. gada 1. janvārī izvēlējās 1.SFPS pielauto iespēju uzrādīt pamatlīdzekļu patieso vērtību kā to domātās izmaksas. Tādēļ Sabiedrība ir piemērojusi tādas pašas vērtības pamatlīdzekļiem 2015. gada 1. janvārī, kā Koncerna finanšu pārskatos šajā datumā.

Ieguldījumu meitas sabiedrībās, kopīgi pārvaldītajos uzņēmumos un asociētajos uzņēmumos atbrīvojums tika piemērots visām uzņēmējdarbības apvienošanām pirms 2015. gada 1. janvāra.

Obligāti piemērojamie izņēmumi no citu SFPS piemērošanas ar atpakaļejošu spēku ir šādi:

- Finanšu aktīvu un finanšu saistību atzīšanas pārtraukšanas izņēmums neattiecas uz Sabiedrības darbību;
- Riska ierobežošanas uzskaites izņēmums neattiecas uz Sabiedrības darbību;
- Aplēses, kas veiktas pārejas datumā saskaņā ar SFPS neatšķiras no aplēsēm, kas veiktas saskaņā ar GPL.

4.2. Salīdzinājums starp Sabiedrības finanšu pārskatu, kas sagatavots saskaņā ar GPL, un Sabiedrības finanšu pārskatu, kas sagatavots saskaņā ar SFPS.

1.SFPS nosaka, ka Sabiedrībai jāuzrāda korekcijas, kas veiktas pašu kapitālā, apvienoto ienākumu pārskatā, pārskatā par finanšu stāvokli un naudas plūsmu pārskatā par attiecīgajiem periodiem.

Pirmreizējai SFPS piemērošanai nebija ietekmes uz kopējām Sabiedrības naudas plūsmām, kā arī naudas plūsmām no operatīvās darbības. Tika pārklasificēts postenis "Saņemtās subsīdijas, dotācijas, dāvinājumi vai ziedojumi" no finansēšanas uz ieguldīšanas naudas plūsmu 60 262 171 EUR apmērā 2015. gadā. Atsevišķs salīdzinājums naudas plūsmu pārskatam netiek sniegts.

Korekcijas, kas veiktas, lai izpildītu 1.SFPS prasības, uzrādītas zemāk esošajās tabulās:

- Pašu kapitāla korekcijas 2015. gada 1. janvārī;
- Pašu kapitāla korekcijas 2015. gada 31. decembrī;
- Apvienoto ienākumu pārskata korekcijas par 2015. gadu;
- Pārskata par finanšu stāvokli korekcijas 2015. gada 1. janvārī;
- Pārskata par finanšu stāvokli korekcijas 2015. gada 31. decembrī.



Uzņēmuma
profils

Darbības
indikatori

Gada pārskats



PAŠU KAPITĀLA KOREKCIJU KOPSAVILKUMS

(EUR)

	Pielikums	01.01.2015.	31.12.2015.
Pašu kapitāls saskaņā ar GPL		267 429 090	267 564 880
Pamatlīdzekļu patiesās vērtības kā to domāto izmaksu piemērošana	4.1.	32 676 247	28 665 865
Atliktā nodokļa korekcija no pamatlīdzekļu pārvērtēšanas to domātās izmaksās	4.1.	(4 874 697)	(4 274 444)
Atliktā nodokļa korekcija no uzkrājumu atvaļinājumiem pārklassifikācijas		(794 851)	(778 005)
Pašu kapitāls saskaņā ar SFPS		294 435 789	291 178 296

PĀRSKATS PAR FINANŠU STĀVOKLI 2015. GADA 1. JANVĀRĪ

(EUR)

Pielikums	GPL	Korekcijas	SFPS
Aktīvi			
Pamatlīdzekļi	565 191 225	32 676 247	597 867 472
Nemateriālie ieguldījumi	1 508 081	-	1 508 081
Avansa maksājumi	31 128 814	-	31 128 814
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	126 195 963	-	126 195 963
Apgrozāmie līdzekļi	94 875 015	-	94 875 015
Kopā aktīvi	818 899 098	32 676 247	851 575 345
Pasīvi			
Akciju kapitāls	256 720 375	-	256 720 375
Pārējās rezerves	1	-	1
Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa	-	32 676 247	32 676 247
Pārskata gada nesadalītā peļņa	10 708 714	(5 669 548)**	5 039 166
Uzkrājumi (ilgtermiņa saistībās)	30 937 816	(30 232 147)*	705 669
Atliktā nodokļa saistības	9 582 137	5 669 548**	15 251 685
Pārējās ilgtermiņa saistības	408 463 721	-	408 463 721
Uzkrājumi (īstermiņa saistībās)	-	24 933 137*	24 933 137
Pārējās īstermiņa saistības	102 486 334	5 299 010*	107 785 344
Kopā pasīvi	818 899 098	32 676 247	851 575 345

* 2015. gada 1. janvārī un turpmākajos attiecīgā pārskata gada datumos tika veikta uzkrājumu daļas pārklassifikācija no bilances posteņa "Uzkrājumi" uz īstermiņa kreditoru saistībām, kas saskaņā ar Gada pārskatu likumu bilancē tika iepriekš uzrādīti atsevišķā bilances postenī, kas nav ne ilgtermiņa, ne īstermiņa sadaļā. Uzkrātās atvaļinājuma izmaksas 5 299 010 EUR apmērā un uzkrājums publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai 24 933 137 EUR apmērā tika klasificēti īstermiņa uzkrāto saistību sastāvā, balstoties uz prognozētajiem realizācijas laikiem, saskaņā ar SFPS prasībām. Sakarā ar izmaiņām Gada pārskatu likumā, uzkrāto atvaļinājuma izmaksu pārklassifikācija radīja papildus atliktā nodokļa saistības 794 851 EUR apmērā.

** Nesadalītās peļņas un atliktā nodokļa korekcija atbilstoši pamatlīdzekļu pārvērtēšanai patiesajā vērtībā pēc to domātajām izmaksām (4 874 697 EUR) un uzkrājumu atvaļinājumiem pārklassifikācijai (794 851 EUR).





PĀRSKATS PAR FINANŠU STĀVOKLI 2015. GADA 31. DECEMBRĪ

(EUR)

Pielikums	GPL	Korekcijas	SFPS
Aktīvi			
Pamatlīdzekļi	711 965 950	28 665 865	740 631 815
Nemateriālie ieguldījumi	1 529 644	-	1 529 644
Avansa maksājumi	743 926	-	743 926
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	126 195 963	-	126 195 963
Apgrozāmie līdzekļi	23 388 528	-	23 388 528
Kopā aktīvi	863 824 011	28 665 865	892 489 876
Pasīvi			
Akciju kapitāls	256 720 375	-	256 720 375
Pārējās rezerves	8 777 315	-	8 777 315
Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa	-	27 006 699	27 006 699
Pārskata gada nesadalītā peļņa	2 067 190	(3 393 283) **	(1 326 093)
Uzkrājumi (ilgtermiņa saistībās)	27 035 604	(25 951 807) *	1 083 797
Atliktā nodokļa saistības	11 953 420	5 052 449**	17 005 869
Pārējās ilgtermiņa saistības	486 433 803	-	486 433 803
Uzkrājumi (īstermiņa saistībās)	-	20 765 107*	20 765 107
Īstermiņa saistības	70 836 304	5 186 700	76 023 004
Kopā pasīvi	863 824 011	28 665 865	892 489 876

* Uzkrājumu daļas pārklasifikācija no bilances posteņa "Uzkrājumi" uz īstermiņa kreditoru saistībām: balstoties uz prognozētajiem realizācijas laikiem, saskaņā ar SFPS prasībām tika pārklasificēts uzkrājums publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai 20 765 107 EUR apmērā, kas iepriekš, saskaņā ar Gada pārskatu likumu, bilancē tika uzrādīts atsevišķā bilances postenī, kas nav ne ilgtermiņa, ne īstermiņa sadaļā.

** Korekcijas, kas veiktas pārskata gada peļņai par 2015. gadu, attiecas uz nolietojuma palielināšanos pamatlīdzekļiem, kā arī uz atliktā nodokļa izmaksu samazināšanos, kas izriet no patiesās vērtības kā domāto izmaksu piemērošanas pamatlīdzekļiem un uzkrājumu atvaļinājumiem pārklasifikācijas.



APVIENOTO IENĀKUMU PĀRSKATS PAR 2015. GADU

(EUR)

	GPL	Korekcijas	SFPS
Ieņēmumi	217 799 590	-	217 799 590
Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	(227 929 551)	(3 214 405)	(231 143 956)
Bruto peļņa	(10 129 961)	(3 214 405)	(13 344 366)
Administrācijas izmaksas	(18 202 779)	-	(18 202 779)
Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi	40 192 117	(2 889 235)**	37 302 882
Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	(7 238 247)	2 093 258	(5 144 989)
Ieņēmumi no līdzdalības sabiedrību kapitālā un no vērtspapīriem un aizdevumiem, kas veidojuši ilgtermiņa ieguldījumus	1 889 582	-	1 889 582
Finanšu izmaksas, neto	(2 072 239)	-	(2 072 239)
Peļņa pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa	4 438 473	(4 010 382)	428 091
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	(2 371 283)	617 099	(1 754 184)
Pārskata perioda peļņa	2 067 190	(3 393 283)	(1 326 093)
Pārskata perioda apvienotie ienākumi	2 067 190	(3 393 283)*	(1 326 093)
Pārskata perioda apvienotie ienākumi, kas attiecināmi uz akcionāriem	2 067 190	(3 393 283)	(1 326 093)

* Korekcijas, kas veiktas pārskata gada peļņai par 2015. gadu, attiecas uz nolietojuma palielināšanos pamatlīdzekļiem, kā arī uz atliktā nodokļa izmaksu samazināšanos, kas izriet no patiesās vērtības kā domāto izmaksu piemērošanas pamatlīdzekļiem.

** Korekcijas pārējiem saimnieciskās darbības ieņēmumiem un attiecīgi arī izmaksām veiktas, savstarpēji ieskaitot ar ilgtermiņa ieguldījumu objekta izslēgšanu un krājumu pārdošanu saistītos ieņēmumus un izmaksas.

5. GRĀMATVEDĪBAS POLITIKAS MAIŅA

Līdz ar pāreju uz SFPS, Latvijas dzelzceļš ar 01.01.2016. pārgāja uz lineārās metodes piemērošanu pamatlīdzekļu nolietojuma aprēķina mērķiem. Politikas maiņa nodrošina patiesāku atlikumu atspoguļošanu, jo, balstoties uz vēsturisko pieredzi, pamatlīdzekļi fiziski nolietojas pakāpeniski un neatbilst degresīvās metodes būtībai, kas tika pielietota iepriekš, kad nolietojums tiek straujāk norakstīts pirmajos pamatlīdzekļa ekspluatācijas gados.

SFPS paredz, ka mainot grāmatvedības politiku, nepieciešams to piemērot retrospektīvi, koriģējot pašu kapitāla un citu posteņu iepriekšējo periodu salīdzinā-

nošo informāciju, it kā tā būtu bijusi spēkā arī iepriekšējos pārskata periodos.

Grāmatvedības politikas maiņu attiecībā uz pamatlīdzekļu nolietojuma aprēķināšanu pēc lineārās metodes piemērot retrospektīvi nav iespējams, jo Sabiedrībā ir vairāk nekā 80 tūkst. pamatlīdzekļu, kuru retrospektīvai atspoguļošanai ir nepieciešamas būtiskas summas aplēses, ko nav iespējams objektīvi aprēķināt, ievērojot pamatlīdzekļu kustību. Līdz ar to Sabiedrība piemērojusi 8.SGS 25.punkta nosacījumu, kas atļauj neveikt retrospektīvu atspoguļošanu, ja to nav iespējams aprēķināt.



6. IEŅĒMUMI

(EUR)

Darbības veidi	2016	2015
Maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu	131 982 449	150 835 972
Infrastruktūras pārvaldītāja papildpakalpojumi	32 170 614	36 138 099
Nomas pakalpojumi	7 341 028	8 572 419
Elektroenerģijas realizācijas pakalpojumi	7 146 882	7 252 909
Informācijas tehnoloģiju pakalpojumi	4 572 460	4 329 741
Principāla pakalpojumi	3 292 696	3 778 578
Specifiskie pakalpojumi, kas saistīti ar infrastruktūras apkalpošanu un remontu	569 330	1 433 706
Elektronisko sakaru pakalpojumi	682 426	922 219
Citi pakalpojumi	4 814 354	4 535 947
Kopā	192 572 239	217 799 590

7. PĀRDOTĀS PRODUKCIJAS RAŽOŠANAS IZMAKSAS

(EUR)

Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksu elementi	2016	2015
Darba samaksa	71 131 072	75 916 461
Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	16 625 806	17 724 423
Materiāli, kurināmais un degviela	10 451 150	11 057 583
Elektroenerģija	10 720 741	10 674 587
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu nolietojums	50 624 535 ^{*1)}	70 183 375
Pārējās izmaksas	39 040 695 ^{*2)}	45 587 527
Kopā	198 593 999	231 143 956

*1) Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu nolietojumā iekļautas par ES fondiem un valsts saņemto līdzfinansējumu izveidoto objektu kārtējā gada nolietojuma norakstījumu summu daļas (19 146 442 EUR), kuras attiecas uz saņemto finansiālo atbalstu.

*2) Pārējo izmaksu sastāvā ir samaksa par zvērīnātu revidentu komercsabiedrības SIA „PricewaterhouseCoopers” sniegtiem pakalpojumiem:

(EUR)

	2016	2015
Par finanšu pārskatu revīziju	63 703	56 203
Par citu lietpratēja uzdevumu veikšanu	84 460	218



8. ADMINISTRĀCIJAS IZMAKSAS

(EUR)

Darbības veidi	2016	2015
Darba samaksa	9 998 281	12 110 249
Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	2 316 421	2 565 174
Materiāli, kurināmais un degviela, elektroenerģija	173 596	225 919
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu nolietojums	405 821	869 173
Pārējās izmaksas	1 851 888	2 432 264
Kopā	14 746 007	18 202 779
no tiem atlīdzība Sabiedrības valdes un padomes* locekļiem	393 277	236 824
t.sk. darba samaksa	318 211	211 097
valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas (darba devēja iemaksas)	75 066	25 727

* VAS „Latvijas dzelzceļš” padome tika izveidota 22.07.2016.

9. PĀRĒJIE SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS IEŅĒMUMI

(EUR)

Darbības veidi	2016	2015
Peļņa no krājumu pārdošanas	118 533	4 048 754
Peļņa no pamatlīdzekļu pārdošanas	436 594	215 751
Soda un kavējuma nauda	189 097	112 561
Sociālās infrastruktūras ieņēmumi	285	521
Nākamo periodu ieņēmumu pakāpeniska atzīšana	19 146 442	28 156 081
Uzkrājumu nedrošiem parādiem korekcija	-	14 947
Uzkrājumu materiāliem, kas nav izmantoti ilgāk par gadu, korekcija (skat. 20.pielikumu)	16 034	-
Pārējo uzkrājumu korekcija	7 351 846	4 324 553
Citi ieņēmumi	526 171	429 714
Kopā	27 785 002	37 302 882



10. PĀRĒJĀS SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS IZMAKSAS

(EUR)

	2016	2015
Zaudējumi no pamatlīdzekļu likvidācijas	1 988 529	2 683 379
Valūtas kursu svārstības	80 695	676 485
Valūtas konvertācija	5 013	14 712
Soda un kavējuma nauda	6 182	6 072
Sociālās infrastruktūras uzturēšanas izmaksas	24 489	24 892
Ar saimniecisko darbību tieši nesaistītas izmaksas ^{*1)}	806 076	862 234
Uzkrājumu nedrošiem parādiem korekcija	86 748	-
Uzkrājumu materiāliem, kas nav izmantoti ilgāk par gadu, korekcija	-	303 842
Uzkrājumu varbūtējiem zaudējumiem no tiesvedības korekcija	-	363 323
Pārējo uzkrājumu korekcija (skat. 25.pielikumu)	10 691	14 805
Citas izmaksas	114 239	195 245
Kopā	3 122 662	5 144 989
^{*1)} no tām:		(EUR)
Izmaksu veids	2016	2015
Ziedojumi	106 500	132 996

11. IEŅĒMUMI NO LĪDZDALĪBAS MEITAS
UN ASOCIĒTO SABIEDRĪBU KAPITĀLOS

(EUR)

	2016	2015
Saņemtās dividendes no Latvijas dzelzceļa meitas sabiedrībām	4 057 000 ^{*1)}	1 732 542
^{*1)} 2016.gadā saņemtās dividendes par iepriekšējo pārskata gadu no:		
SIA "LDZ CARGO"	2 840 624	
SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"	1 065 288	
SIA "LDZ infrastruktūra"	132 599	
AS "LatRailNet"	16 270	
SIA "LDZ apsardze"	2 219	

12. IEŅĒMUMI NO VĒRTSPAPĪRIEM UN AIZDEVUMIEM,
KĀS VEIDOJUŠI ILGTERMIŅA IEGULDĪJUMUS

(EUR)

	2016	2015
Ieņēmumi no dividendēm	249 590	157 040
t.sk. Baltkrievijas – Latvijas kopuzņēmums "MIRIGO"	-	740
SIA „STREK"	249 590	156 300



13. FINANŠU IZMAKSAS, NETO

(EUR)

	2016	2015
Finanšu ieņēmumi	277 196	80 162
Bankas procenti	266	509
Citi procentu ieņēmumi	276 930	79 653
Finanšu izmaksas	(2 187 457)	(2 152 401)
Bankas procenti	(2 143 419)	(2 152 280)
Citas procentu izmaksas	(44 038)	(121)
Finanšu izmaksas, neto	(1 910 261)	(2 072 239)

14. UZŅĒMUMU IENĀKUMA NODOKLIS

Sabiedrība aprēķina uzņēmumu ienākuma nodokli saskaņā ar Latvijas Republikas likumdošanu.

PĀRSKATA GADA UZŅĒMUMU IENĀKUMA NODOKĻA PĀRMAKSA

(EUR)

	2016	2015
Pārmaksa 1. janvārī	485 535	1 165 276
Samaksāts pārskata gadā	-	485 535
Ieskaitīts citiem nodokļiem	(485 535)	(1 165 276)
Pārmaksa 31. decembrī	-	485 535

KĀRTĒJĀ UZŅĒMUMU IENĀKUMA NODOKĻA IZDEVUMI

(EUR)

	2016	2015
Atliktā uzņēmumu ienākuma nodokļa saistību palielinājums	5 409 904	1 754 184
Kopā	5 409 904	1 754 184

Uzņēmumu ienākuma nodoklis atšķiras no teorētiskās nodokļa summas, kas rastos, ja Sabiedrības peļņai pirms nodokļiem piemērotu likumā noteikto procenta likmi:

(EUR)

	2016	2015
Peļņa pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa	6 290 902	428 091
Teorētiski aprēķinātais uzņēmumu ienākuma nodoklis, 15%	943 635	64 214
Pastāvīgās atšķirības, 15%*	943 635	64 214
Pārskata gada uzņēmumu ienākuma nodokļa izdevumi	-	-

* Pastāvīgās atšķirības veido galvenokārt ar nodokli apliekamā ienākuma samazinājums, jo pēc lineārās metodes aprēķinātā nolietojuma summa, kas tiek iekļauta izmaksās, ir mazāka nekā atļauts atskaitīt nodokļa vajadzībām, kā arī saņemtās dividendes.



ATLIKTAIS UZŅĒMUMU IENĀKUMA NODOKLIS

ATLIKTĀ NODOKĻA KUSTĪBA:

(EUR)

	Pamatlīdzekļu nolietojums	Citas uzkrātās izmaksas	Kopā
01.01.2015.	15 400 088	(148 403)	15 251 685
Izmaksas/(ieņēmumi) peļņas vai zaudējumu pārskatā	1 801 981	(47 797)	1 754 184
31.12.2015.	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

NETO ATLIKTĀ NODOKĻA SAISTĪBAS

(EUR)

	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
Neto atliktā nodokļa aktīvi, kas izlīdzināsies 12 mēnešu laikā	(195 398)	(196 200)	(148 403)
Neto atliktā nodokļa saistības, kas izlīdzināsies ilgāk nekā 12 mēnešu laikā	22 611 171	17 202 069	15 400 088
Neto atliktā nodokļa saistības, kopā	22 415 773	17 005 869	15 251 685



Uzņēmuma
profils

Darbības
indikatori

Gada pārskats



15. PAMATLĪDZEKĻI

(EUR)

	Zemes gabali	Ēkas, būves un sliežu ceļi, ilggadīgie stādījumi	Ilgtermiņa ieguldījumi nomātajos pamatlīdzekļos	Dzelzceļa transporta tehnoloģiskās iekārtas, mašīnas un ritošais sastāvs	Skaitļošanas iekārtas un to aprīkojums, sakaru līdzekļi, kopētāji un to aprīkojums	Pārējie pamatlīdzekļi	Nepabeigto celtniecības objektu izmaksas	Kopā (EUR)
Domātā vērtība 01.01.2015.	808 997	863 916 669	2 513 144	240 083 348	30 359 523	27 187 720	53 255 813	1 218 125 214
Pamatlīdzekļu iegāde un pabeigšana	31 500	120 747 661	-	64 635 536	2 132 460	2 684 267	26 095 046	216 326 470
Pārklasificēts	-	(241 247)	-	700 000	681 940	(1 140 693)	-	-
Pamatlīdzekļu norakstīšana	(10 245)	(12 899 773)	-	(2 634 731)	(499 064)	(481 073)	(282 796)	(16 807 682)
Sākotnējā vērtība 31.12.2015.	830 252	971 523 310	2 513 144	302 784 153	32 674 859	28 250 221	79 068 063	1 417 644 002
Uzkrātais nolietojums 01.01.2015.	-	445 899 822	270 007	131 043 202	22 370 924	20 165 862	-	619 749 817
Aprēķinātais nolietojums	-	42 472 109	225 888	21 099 838	4 222 140	2 452 880	-	70 472 855
Pārklasificēts	-	791 412	-	1 922 494	(1 708 928)	(1 004 978)	-	-
Nolietojuma norakstīšana	-	(10 160 905)	-	(2 356 359)	(491 092)	(469 361)	-	(13 477 717)
Uzkrātais nolietojums 31.12.2015.	-	479 002 438	495 895	151 709 175	24 393 044	21 144 403	-	676 744 955
Vērtības samazinājums 01.01.2015.	-	273 728	-	48 534	-	938	184 725	507 925
Vērtības samazinājuma apvērse	-	(35 103)	-	(19 927)	-	(938)	(184 725)	(240 693)
Vērtības samazinājums 31.12.2015.	-	238 625	-	28 607	-	-	-	267 232
Atlikusī vērtība 01.01.2015.	808 997	417 743 119	2 243 137	108 991 612	7 988 599	7 020 920	53 071 088	597 867 472
Atlikusī vērtība 31.12.2015.	830 252	492 282 247	2 017 249	151 046 371	8 281 815	7 105 818	79 068 063	740 631 815



Uzņēmuma
profils

Darbības
indikatori

Gada pārskats



(EUR)

	Zemes gabali	Ēkas, būves un sliežu ceļi, ilggadīgie stādījumi	Ilgtermiņa ieguldījumi nomātajos pamatlīdzekļos	Dzelzceļa transporta tehnoloģiskās iekārtas, mašīnas un ritošais sastāvs	Skaitļošanas iekārtas un to aprīkojums, sakaru līdzekļi, kopētāji un to aprīkojums	Pārējie pamatlīdzekļi	Nepabeigto celtniecības objektu izmaksas	Kopā (EUR)
Sākotnējā vērtība 01.01.2016.	830 252	971 523 310	2 513 144	302 784 153	32 674 859	28 250 221	79 068 063	1 417 644 002
Pamatlīdzekļu iegāde un pabeigšana	-	43 044 516	-	54 258 679	3 054 275	1 726 943	(74 793 473)	27 290 940
Pārklasificēts	-	26 257	25 400	(1 200 757)	1 123 533	25 567	-	-
Pamatlīdzekļu norakstīšana	-	(6 024 263)	-	(9 770 052)	(619 049)	(433 710)	-	(16 847 074)
Sākotnējā vērtība 31.12.2016.	830 252	1 008 569 820	2 538 544	346 072 023	36 233 618	29 569 021	4 274 590	1 428 087 868
Uzkrātais nolietojums 01.01.2016.	-	479 002 438	495 895	151 709 175	24 393 044	21 144 403	-	676 744 955
Aprēķinātais nolietojums	-	33 363 976	75 785	13 429 788	2 479 585	1 093 633	-	50 442 767
Pārklasificēts	-	66 524	8 663	(117 534)	28 088	14 259	-	-
Nolietojuma norakstīšana	-	(3 837 580)	-	(9 068 323)	(554 155)	(422 374)	-	(13 882 432)
Uzkrātais nolietojums 31.12.2016.	-	508 595 358	580 343	155 953 106	26 346 562	21 829 921	-	713 305 290
Vērtības samazinājums 01.01.2016.	-	238 625	-	28 607	-	-	-	267 232
Atzīts vērtības (samazinājums)/ vērtības samazinājuma apvērse	-	(238 625)	-	(28 607)	-	-	-	(267 232)
Atlikusī vērtība 01.01.2016.	830 252	492 282 247	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	499 974 462	1 958 201	190 118 917	9 887 056	7 739 100	4 274 590	714 782 578



Visā pārskata periodā un salīdzinošajos periodos Sabiedrībai lietošanā bija nodota uz Satiksmes ministrijas vārda reģistrēta zeme 15 501 hektāru platībā (pārsvarā tā ir dzelzceļa zemes nodalījuma josla, kas ir dzelzceļa publiskās lietošanas infrastruktūras sastāvdaļa un paredzēta dzelzceļa infrastruktūras objektu izvietojšanai, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras atbilstību un drošu ekspluatāciju).

2016. gadā Sabiedrība nav izmantojusi finanšu līzingu, lai iegādātos pamatlīdzekļus. Skatīt arī 27. pielikumu.

Kapitalizētā darba samaksas daļa iekļauta pamatlīdzekļu iegādes izmaksas 47 512 EUR apmērā 2016. gadā (2015.g. – 108 217 EUR). Pamatlīdzekļu atjaunošanā, modernizācijā un iegādē, nemateriālajos ieguldījumos, kā arī jaunu objektu būvniecībā 2016. gadā izlietoti naudas līdzekļi 30 240 453 EUR (2015.g. – 190 033 013 EUR).

16. NEMATERIĀLIE IEGULDĪJUMI

	Licences un tiesības	
	2016	2015
Sākotnējā vērtība uz gada sākumu	7 514 942	6 979 046
Iegādāts	486 333	605 127
Pārklasificēts	60 966	-
Izslēgts	(16 422)	(69 231)
Sākotnējā vērtība uz gada beigām	8 045 819	7 514 942
Uzkrātais nolietojums uz gada sākumu	5 985 298	5 470 965
Aprēķinātais nolietojums	588 371	583 564
Izslēgts	(16 422)	(69 231)
Uzkrātais nolietojums uz gada beigām	6 557 247	5 985 298
Atlikusī vērtība uz gada sākumu	1 529 644	1 508 081
Atlikusī vērtība uz gada beigām	1 488 572	1 529 644



17. LĪDZDALĪBA RADNIECĪGO 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	01.01.2016. – 31.12.2016.
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	01.01.2016. – 31.12.2016.
SIA "LDZ infrastruktūra"	
Vienotais reģistrācijas numurs	40003788258
Adrese	Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV-1050
Daļu īpatsvars, %	100 % kapitāla daļu īpašnieks - VAS "Latvijas dzelzceļš"
Pārskata gads	01.01.2016. – 31.12.2016.
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	01.01.2016. – 31.12.2016.
AS "LatRailNet"	
Vienotais reģistrācijas numurs	40103361063
Adrese	Dzirnavu ielā 16, Rīgā, LV-1010
Daļu īpatsvars, %	100 % kapitāla daļu īpašnieks - VAS "Latvijas dzelzceļš"
Pārskata gads	01.01.2016. – 31.12.2016.
SIA "LDZ Loģistika"	
Vienotais reģistrācijas numurs	40003988480
Adrese	Dzirnavu ielā 147, k-2, Rīgā, LV-1050
Daļu īpatsvars, %	100 % kapitāla daļu īpašnieks - SIA "LDZ CARGO"
Pārskata periods	01.01.2016. – 10.08.2016.
Daļu īpatsvars, %	100 % kapitāla daļu īpašnieks - VAS "Latvijas dzelzceļš"
Pārskata periods	11.08.2016.-31.12.2016.
SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" meitas sabiedrība SIA "Rīgas Vagonbūves uzņēmums "Baltija"	
Vienotais reģistrācijas numurs	40103419565
Adrese	Grēdu ielā 4a, Rīga, LV-1019
Daļu īpatsvars, %	25 % kapitāla daļu īpašnieks - SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"
Pārskata periods	01.01.2016. – 26.06.2016.
Daļu īpatsvars, %	100% kapitāla daļu īpašnieks - SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"
Pārskata periods	27.06.2016. – 31.12.2016.



LĪDZDALĪBA RADNIECĪGO SABIEDRĪBU KAPITĀLĀ

(EUR)

Meitas sabiedrība	LDz daļas, %	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
SIA "LDZ CARGO"	100	80 492 369	80 492 369	80 492 369
SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" ^{*1)}	100	29 351 905	29 351 905	29 351 905
SIA "LDZ infrastruktūra"	100	15 523 088	15 523 088	15 523 088
SIA "LDZ apsardze"	100	298 803	298 803	298 803
AS "LatRailNet"	100	35 571	35 571	35 571
SIA "LDZ Loģistika"	100	638 000	-	-
Kopā	x	126 339 736	125 701 736	125 701 736

*1) SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" ir 100% akciju turētājs SIA "Rīgas Vagonbūves Uzņēmums "Baltija", ar vērtību uz 31.12.2016. 516 714 EUR.

MEITAS SABIEDRĪBU 2016. GADA RĀDĪTĀJI

(EUR)

Meitas sabiedrība	LDz daļas, %	2016.g. peļņa/ (zaudējumi)	2015.g. peļņa	Pašu kapitāls	
				31.12.2016.	31.12.2015.
SIA "LDZ CARGO"	100	3 993 571	2 868 849	125 979 494	124 826 547
SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"	100	255 747	47 084	41 062 155	41 871 696
SIA "LDZ infrastruktūra"	100	(131 771)	640 903	17 451 347	17 715 717
SIA "LDZ apsardze"	100	14 963	101 216	591 799	579 055
AS "LatRailNet"	100	22 877	12 731	88 658	82 051
SIA "LDZ Loģistika"	100	126 954	141 278	766 541	639 587
Kopā	x	4 282 341	3 812 061	185 939 994	185 714 653

Latvijas dzelzceļš 2016. gada 18. jūlijā no savas meitas sabiedrības SIA "LDZ CARGO" iegādājās SIA "LDZ Cargo loģistika" 142 287 kapitāla daļas (vienas daļas nominālvērtība 1 EUR un attiecīgi bilances vērtība ir 142 287 EUR), kas kopā sastāda 100% tās pamatkapitāla, par tirgus cenu 638 000 EUR, saskaņā ar neatkarīga vērtētāja vērtējumu. Pēc meitas sabiedrības iegādes tika nomainīts nosaukums uz SIA "LDZ loģistika".

"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 "Lat-

vijas dzelzceļš" (turpmāk tekstā – Latvijas dzelzceļš vai Sabiedrība), 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 ekspeidīcijas 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. Šobrīd aktīva saimnieciskā darbība netiek veikta. SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" gada sākumā piederēja 25% kapitāla daļas uzņēmumā SIA "Rīgas Vagonbūves Uzņēmums "Baltija"", 2016. gadā Sabiedrība iegādājās atlikušās kapitāla daļas, rezultātā iegūstot 100% kontroli.

18. AIZDEVUMI RADNIECĪGAJĀM SABIEDRĪBĀM

2016. gadā starp VAS "Latvijas dzelzceļš" un SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" tika noslēgti divi ilgtermiņa aizdevuma līgumi uzsākto četrpadsmit divsekciju

2M62U sērijas dīzeļlokomotīvu modernizācijas finansēšanai par kopējo aizdevumu 32 259 tūkst. EUR apmērā.

19. PĀRĒJIE ILGTERMIŅA FINANŠU IEGULDĪJUMI

(EUR)

Sabiedrības nosaukums	Daļas, %	Uzskaites vērtība		
		31.12.2015.	31.12.2015.	01.01.2015.
Baltkrievijas - Latvijas kopuzņēmums "MIRIGO"	3,0	420 245	420 245	420 245
SIA "STREK"	5,84	73 982	73 982	73 982
Kopā:	x	494 227	494 227	494 227



Ilgtermiņa finanšu ieguldījumu patieso vērtību nav iespējams precīzi noteikt, tādejādi 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.

20. KRĀJUMI

(EUR)

Sabiedrības nosaukums	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
Ceļa virsbūves materiāli	8 523 728	9 056 633	19 753 872
Rezerves daļas	397 312	350 596	379 921
Citi materiāli	1 561 813	1 433 530	1 740 395
Kurināmais un degviela	163 704	171 759	199 048
Pārējie krājumi un nepabeigtie ražojumi	240 778	238 988	116 291
Bruto uzskaites vērtība	10 887 335	11 251 506	22 189 527
Uzkrājumi materiāliem, kas nav izmantoti ilgāk par gadu	(1 123 591)	(1 139 625)	(835 783)
Bilances vērtība	9 763 744	10 111 881	21 353 744

21. PIRCĒJU UN PASŪTĪTĀJU PARĀDI UN CITI DEBITORI

(EUR)

	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
Pircēju un pasūtītāju parādi	8 473 457	4 967 197	5 674 690
Nedrošie debitoru parādi	489 812	428 014	451 073
Pārējie debitori	1 363 226	1 280 672	1 521 160
Bruto uzskaites vērtība	10 326 495	6 675 883	7 646 923
Uzkrājumi nedrošiem debitoru parādiem	(489 812)	(428 014)	(451 073)
Bilances vērtība	9 836 683	6 247 869	7 195 850

Uzkrājumu nedrošiem debitoru parādiem kustība:

(EUR)

	2016	2015
Uzkrājumi nedrošiem debitoru parādiem uz gada sākumu	428 014	451 073
Uzkrājumu samazinājums sakarā ar parādu atgūšanu	(32 368)	(52 992)
Uzkrājumu samazinājums sakarā ar parādu norakstīšanu	(24 950)	(8 112)
Izveidoti papildu uzkrājumi	119 116	38 045
Uzkrājumi nedrošiem debitoru parādiem uz gada beigām	489 812	428 014

**22. NAUDA UN NAUDAS EKVIVALENTI**

(EUR)

	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
Nauda bankā	7 102 986	47 749	53 827 655
Nauda kasē	593	868	1 057
Nauda ceļā	14	40	3
Kopā	7 103 593	48 657	53 828 715

23. 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 dividendžu saņemšanu, likvidācijas kvotas saņemšanu un balsstiesībām akcionāru sapulcē.

Maksājumi par valsts kapitāla izmantošanu (dividendes)

Dividendēs izmaksājamo peļņas daļu par pārskata gadu Sabiedrībai jāaprē-

ķina 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 07.07.2016. rīkojumu Nr.380 "Par valstij dividendēs izmaksājamo valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" peļņas daļu par 2015. gadu". Sabiedrībai nebija jāveic maksājumi valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu no 2015. gada tīrās peļņas.

24. PĀRĒJĀS REZERVES UN NESADALĪTĀ PEĻŅA

Rezerves veido iepriekšējo periodu nesadalītā peļņa, kura ar īpašnieka lēmumu novirzīta pārējās rezervēs Sabiedrības attīstības nodrošināšanai. Iepriekšējo periodu nesadalītā peļņa ir koriģēta, veicot

pamatlīdzekļu patiesās vērtības korekciju atbilstoši SFPS prasībām. Sabiedrības rezerves un iepriekšējo gadu nesadalītās peļņas izmantošanas kārtību nosaka Sabiedrības akcionāru sapulce.



25. UZKRĀJUMI

(EUR)

	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
Uzkrājumi varbūtējiem zaudējumiem no tiesvedības	-	915 425	552 102
Citi uzkrājumi	178 176	168 372	153 567
Kopā ilgtermiņa daļa	178 176	1 083 797	705 669
Uzkrājumi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumiem	13 843 405	20 765 107	24 933 137
Citi uzkrājumi	887	-	-
Kopā īstermiņa daļa	13 844 292	20 765 107	24 933 137
Kopā	14 022 468	21 848 904	25 638 806

Uzkrājumu kustība pa uzkrājumu veidiem 2016. gadā

(EUR)

	01.01.2016.	Uzkrājumu palielinājums	Uzkrājumu izmantošana	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

Uzkrājumu kustība pa uzkrājumu veidiem 2015. gadā

(EUR)

	01.01.2015.	Uzkrājumu palielinājums	Uzkrājumu izmantošana	31.12.2015.
Uzkrājumi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumiem	24 933 137	20 765 107	(24 933 137)	20 765 107
Uzkrājumi varbūtējiem zaudējumiem no tiesvedības	552 102	363 323	-	915 425
Citi uzkrājumi	153 567	14 805	-	168 372
Kopā	25 638 806	21 143 235	(24 933 137)	21 848 904

2016. gadā par 6 921 702 EUR tika samazināti izveidotie uzkrājumi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanai, tos saglabājot 13 843 405 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.

2016. gadā tika norakstīti uzkrājumi varbūtējiem zaudējumiem no tiesvedības, jo šīm tiesvedībām stājās spēkā tiesas

spriedumi un Sabiedrībai uz 2016. gada 31. decembri nav saistības iespējamām izmaksām.

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 palielinājušies par 9 804 EUR.



26. AIZŅĒMUMI NO KREDĪTIESTĀDĒM

(EUR)

	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
Ilgtermiņa aizņēmumi no kredītiestādēm	173 752 632	161 453 887	122 492 361
Īstermiņa aizņēmumi no kredītiestādēm	31 187 797	24 833 991	22 749 231
Kopā aizņēmumi no kredītiestādēm	204 940 429	186 287 878	145 241 592

Aizņēmumi izmantoti no AS “Swed-bank”, Nordea Bank AB Latvijas filiāles,

AS “DNB Banka”, AS “SEB banka”, AS “Danske Bank” filiāles Latvijā, Eiropas Investīciju bankas, Ziemeļu Investīciju bankas un OP Corporate Bank plc filiāles Latvijā. Pārskata periodā tika saņemti aizņēmumi par kopējo summu 43 377 183 EUR un atmaksāti 24 833 690 EUR apmērā.

Latvijas dzelzceļam un tā meitas sabiedrībām ar Nordea Bank AB Latvijas filiāli 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 31.12.2016. ir 933 844 EUR;
- garantētā līguma summa 27 128 982 USD, kredīta atlikums uz 31.12.2016. ir 3 617 198 USD.

Aizņēmumu atmaksājamā summa un procentu likmes 2016. gada 31. decembrī:

	Aizņēmums, EUR	Procentu likme
EUR	228 044	Dienas EUR LIBOR + 1,65%
	40 760 136	1M EURIBOR + 0,49% 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	

Aizņēmumu atmaksājamā summa un procentu likmes 2015. gada 31. decembrī:

	Aizņēmums, EUR	Procentu likme
EUR	2 964 573	Dienas EUR LIBOR + 1,65%
	49 169 463	1M EURIBOR + 0,49% līdz 1,45%
	80 850 905	3M EURIBOR + 0,13% līdz 1,4%
	48 319 198	6M EURIBOR + 1,05% līdz 1,8%
USD	3 023 417	5,55%
	1 960 322	3M USD LIBOR + 0,13%
Kopā	186 287 878	



27. CITI AIZŅĒMUMI

(EUR)

	31.12.2016.	31.12.2015.
Norēķini par īpašuma tiesībām saskaņā ar līgumu par optiskā telekomunikāciju tīkla izbūvi (paplašināšanu) Liepāja - Jelgava - Rīga - Valka dzelzceļa iecirkņos *1), t.sk: ilgtermiņa daļa	2 437 574	2 554 578
t.sk. parādi, kas maksājami vēlāk kā pēc pieciem gadiem pēc pārskata perioda beigām	1 969 558	2 086 562
parādi, kuru maksāšanas termiņš ir vēlāk kā pēc gada, bet ne vēlāk kā pēc pieciem gadiem pēc pārskata perioda beigām	468 016	468 016
īstermiņa daļa	117 004	117 004
Kopā	2 554 578	2 671 582

*1) Līgums tika noslēgts 2013.gadā par kopējo summu 2 925 089 EUR līdz 2038.gadam.

28. NĀKAMO PERIODU IEŅĒMUMI

(EUR)

	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
Nākamo periodu ieņēmumu ilgtermiņa daļa (ES fondu līdzekļi un valsts budžeta līdzekļi)	329 670 887	318 618 331	275 603 483
Kopā ilgtermiņa daļa	329 670 887	318 618 331	275 603 483
Nākamo periodu ieņēmumu īstermiņa daļa (ES fondu līdzekļi un valsts budžeta līdzekļi)	19 208 171	16 659 246	27 568 004
Citi nākamo periodu ieņēmumi	14	43	57
Kopā īstermiņa daļa	19 208 185	16 659 289	27 568 061
Kopā nākamo periodu ieņēmumi	348 879 072	335 277 620	303 171 544

Nākamo periodu ieņēmumos lielākā daļa ir ES fondu un valsts budžeta līdzekļi, kas saņemti dzelzceļa infrastruktūras attīstībai.

ES projektu līdzekļu kustība 2016. gadā

Nākamo periodu ieņēmumi	Atlikums uz 01.01.2016.	Saņemts pārskata gadā		Pārklasificēts (pārvietots)	Koriģēšana	Samazinājums pamatlīdzekļu nolietojuma apmērā	Atlikums uz 31.12.2016.
		ES fondu līdzekļi	Valsts budžeta līdzekļi				
Ilgtermiņa daļa	318 618 331	28 767 054	4 027 058	(21 695 367)	(46 189)	-	329 670 887
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

ES projektu līdzekļu kustība 2015. gadā

Nākamo periodu ieņēmumi	Atlikums uz 01.01.2015.	Saņemts pārskata gadā		Pārklasificēts (pārvietots)	Samazinājums pamatlīdzekļu nolietojuma apmērā	Atlikums uz 31.12.2015.
		ES fondu līdzekļi	Valsts budžeta līdzekļi			
Ilgtermiņa daļa	275 603 483	60 060 025	202 146	(17 247 323)	-	318 618 331
Īstermiņa daļa	27 568 004	-	-	17 247 323	(28 156 081)	16 659 246
Kopā	303 171 487	60 060 025	202 146	-	(28 156 081)	335 277 577



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

Projektiem saņemtie ES fondu un valsts budžeta līdzekļi 2015.gadā

(EUR)

Projekta nosaukums	ES fondu līdzekļi	Valsts budžeta līdzekļi
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/003 Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija	16 716 523	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/005 Liepājas stacijas signalizācijas sistēmas modernizācija ar sliežu ceļu rekonstrukciju	10 139 622	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/10/IPIA/SM/002 Stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība	8 224 035	-
Projekts 3DP/3.3.2.1.0/13/IPIA/SM/002 Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija	6 914 681	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/10/IPIA/SM/003 Signalizācijas, telekomunikācijas un elektroapgādes sistēmu modernizācija iecirknī Bolderāja 1 - Zasulauks	5 957 597	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/001 Pārmiju pārvedu nomaiņa, pārmiju piegāde	4 724 555	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/14/IPIA/SM/001 Sliežu ceļu rekonstrukcija	4 613 479	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/13/IPIA/SM/004 Maģistrālā datu pārraides tīkla modernizācija	2 769 533	-
Projekts 3DP/3.3.1.2.0/10/IPIA/SM/001 Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija	-	202 146
Kopā	60 060 025	202 146



29. NODOKĻI UN VALSTS SOCIĀLĀS APDROŠINĀŠANAS OBLIGĀTĀS IEMAKSAS

(EUR)

Nodokļa veids	Nodokļu pārmaksa(-) saistības (+) 01.01.2015.	Nodokļu pārmaksa(-) saistības (+) 31.12.2015.	Aprēķināts	Samaksāts	Nodokļu saistības (+) 31.12.2016.
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	(1 165 276)	(485 535)	-	485 535*	-
Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	3 495 483	3 399 725	27 888 725	(27 325 688)	3 962 762
Iedzīvotāju ienākuma nodoklis	2 224 498	2 095 098	14 619 723	(14 459 591)	2 255 230
Nekustamā īpašuma nodoklis	-	(129)	597 842	(597 713)	-
Dabas resursu nodoklis	11 352	3 247	6 918	(7 588)	2 577
Pievienotās vērtības nodoklis	1 497 928	1 556 517	26 149 242	(25 202 931)	2 502 828
Ievedmuitas nodoklis	-	-	2 619	(2 619)	-
Uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodoklis	-	42	34 318	(31 182)	3 178
Uzņēmējdarbības riska valsts nodeva	2 523	2 497	29 608	(29 707)	2 398
Kopā	6 066 508	6 571 462	69 328 995	(67 171 484)	8 728 973
Nodokļu pārmaksa	(1 165 276)	(485 664)	-	-	-
Nodokļu saistības	7 231 784	7 057 126	-	-	8 728 973

*Atmaksāta uzņēmumu ienākuma nodokļa pārmaksa no valsts budžeta.

Nodokļu saistības izveidojušās 2016. gada decembrī. Latvijas dzelzceļam uz 31.12.2016. nav kavētu maksājumu budžetā.

30. 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 pie-

gādātājiem 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)

Nodokļa veids	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
Aizdevumi un debitoru parādi			
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie debitori, izņemot avansus	51 713 674	11 461 783	17 006 120
Nauda un naudas ekvivalenti	7 103 593	48 657	53 828 715
Pārdošanai pieejamie ieguldījumi			
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	126 833 963	126 195 963	126 195 963
Kopā finanšu aktīvi	185 651 230	137 706 403	197 030 798
Pārējās finanšu saistības amortizētajā iegādes vērtībā			
Aizņēmumi no kredītiestādēm	204 940 429	186 287 878	145 241 592
Pārējie aizņēmumi	2 554 578	2 671 582	2 788 585
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori, izņemot avansus (ieskaitot ilgtermiņa daļu)	19 666 075	30 232 939	57 167 215
Kopā finanšu saistības	227 161 082	219 192 399	205 197 392

**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 tā 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 26.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.

	2016		2015	
	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)	(2 015 089)	(+100)	(1 813 041)
	(-100)	2 015 089	(-100)	1 813 041
LIBOR	(+50)	(17 158)	(+50)	(25 919)
	(-50)	17 158	(-50)	25 919

Valūtas risks

Valūtas risks ir risks ciest zaudējumus ne-labvēlīgu valūtas kursu izmaiņas rezultātā saistībā ar aktīviem un saistībām ārvalstu valūtās. Valūtas risks, kuram Sabiedrība ir pakļauta, galvenokārt izriet no tā 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 33.pielikumā.

Galvenais valūtas riska pārvaldības instruments, kuru izmanto Sabiedrība, ir va-

lūtas līdzekļu apzināšana un izmantošana saistību segšanai ārvalstu valūtās.

Sabiedrības vadība ir nolēmusi neizmantot atvasinātos finanšu instrumentus valūtas risku pārvaldībai.

Valūtas jutīgums

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.



	2016		2015	
	Izmaiņas valūtas kursā	Ietekme uz peļņu pirms nodokļiem (EUR)	Izmaiņas valūtas kursā	Ietekme uz peļņu pirms nodokļiem (EUR)
ASV dolārs	(+5%)	164 000	(+5%)	231 000
	(-5%)	164 000	(-5%)	231 000

Kredītrisks

Kredītrisks ir risks, ka darījumu partneris varētu nepildīt savas saistības pret Sabiedrību, radot tai ievērojamus finanšālus zaudējumus. Sabiedrība ir pakļauta kredītriskam, kas izriet tieši no tās saimnieciskās darbības – galvenokārt pircēju un pasūtītāju parādiem, un kredītriskam 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.

2016. gada 31. decembrī Sabiedrībai bija 4 klienti (2015: 3 klienti), kuri katrs bija parādā Sabiedrībai vairāk nekā 700 tūkst. EUR un veidoja apmēram 94,3% (2015: 79,5 %) no kopējā debitoru parāda. Ņemot vērā meitas sabiedrību parādus, kam 2016. gada 31. decembrī vēl nav iestāties samaksas termiņš, vairāk par 700 tūkst. EUR parādi bija 2 klientiem, kas veidoja 32,6% 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	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
Aa2	2 183 775	40 645	3 789 243
Aa3	4 914 476	756	19 703 473
A1	-	-	-
A2	4 617	6 222	1 194 772
A3	118	122	197
Bez reitinga*	-	-	29 139 970
Kopā	7 102 986	47 745	53 827 655

*Reitingi 2014.gadā netika piešķirti Valsts kasei.



Sabiedrība ir pakļauta kredītriskam, kā tas atspoguļots nākamajā tabulā:

(EUR)

	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
Nauda un naudas ekvivalenti	7 103 593	48 657	53 828 715
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie parādi (bruto summa), izņemot avansus un priekšapmaksas	23 044 911	11 889 797	17 457 193
Kopā	30 148 504	11 938 454	71 285 908

Papildus tiek atklāta informācija attiecībā uz kredītrisku:

(EUR)

	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
Finanšu aktīvi, kuriem nav kavēts maksājuma termiņš un kuriem nav izveidots uzkrājums vērtības samazinājumam			
Nenokavētie parādi, to skaitā	26 017 691	10 612 801	69 571 496
Nauda un naudas ekvivalenti	7 103 593	48 657	53 828 715
Pircēju un pasūtītāju parādi	18 914 098	10 564 144	15 742 781
Vecuma struktūras analīze finanšu aktīviem, kuriem nokavēts maksājuma termiņš, bet nav izveidots uzkrājums vērtības samazinājumam			
Līdz 3 mēnešiem	3 638 711	877 585	1 192 342
No 3 līdz 12 mēnešiem	2 290	20 054	70 997
Kopā finanšu aktīvi, kuriem nav izveidots uzkrājums vērtības samazinājumam	29 658 692	11 510 440	70 834 835
Finanšu aktīvi, kuriem izveidots uzkrājums vērtības samazinājumam (pilnā apjomā)	489 812	428 014	451 073
Kopā	30 148 504	11 938 454	71 285 908

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.

Sabiedrības īstermiņa saistībās iekļauti nākamo periodu ieņēmumi, kas saistīti ar ES projektu līdzekļu ieguldījumiem dzelzceļa publiskajā infrastruktūrā, kā rezultātā īstermiņa saistības pārsniedz apgrozāmos līdzekļus un negatīvi ietekmē likviditātes rādītāju. Jāņem vērā, ka finanšu līdzekļu aizplūšana šo saistību segšanai nebūs nepieciešama. Likviditātes rādītāju samazina arī uzkrājumu uzrādīšana īstermiņa saistībās. Izslēdzot minētās saistības, likviditātes rādītājs ir 0,7, levērojot iepriekš minētos apstākļus, uzskatām, ka Sabiedrībai 2016. 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 ter-

miņiem, pamatojoties uz līgumos noteiktajām nediskontētajām finanšu saistību summām, ieskaitot procentu maksājumus:

(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

(EUR)

2015. gada 31. decembrī	Līdz 3 mēnešiem	3 līdz 12 mēneši	1 līdz 5 gadi	Vairāk kā 5 gadi	Kopā
Aizņēmumi no kredītiestādēm	6 163 690	20 660 701	121 092 051	45 529 636	193 446 078
Pārējās saistības (iekļaujot pārējos aizņēmumus, parādus piegādātājiem un darbuzņēmējiem un citus kreditorus)	21 268 483	5 274 453	4 275 023	2 086 562	32 904 521
Kopā	27 432 173	25 935 154	125 367 074	47 616 198	226 350 599

(EUR)

2015. gada 1. janvārī	Līdz 3 mēnešiem	3 līdz 12 mēneši	1 līdz 5 gadi	Vairāk kā 5 gadi	Kopā
Aizņēmumi no kredītiestādēm	5 822 686	18 949 619	88 912 618	38 505 029	152 189 952
Pārējās saistības (iekļaujot pārējos aizņēmumus, parādus piegādātājiem un darbuzņēmējiem un citus kreditorus)	44 201 161	5 386 762	8 164 307	2 203 570	59 955 800
Kopā	50 023 847	24 336 381	97 076 925	40 708 599	212 145 752

31. 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 uzņemties 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.

Kotētās tirgus cenas – 1. līmenis

Vērtēšanas teknikā 1. līmenī tiek izmantotas aktīvā tirgū nekorigētas 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 teknikā 2. līmenī izmantotajos modeļos visi būtiskākie dati, tieši vai netieši, ir novērojami no aktīvu vai saistību pusēs. 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 teknikā, 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 7 103 593 EUR; pircēju un pasūtītāju parādi neto 9 836 683 EUR; Radniecīgo sabiedrību parādi neto 14 081 642 EUR.
- Saistības: Aizņēmumi no kredītiestādēm 204 940 429 EUR; parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem 17 231 184 EUR; parādi radniecīgajām sabiedrībām 2 967 099 EUR; pārējās saistības 2 554 578 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.



32. 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 at-

tiecību pret kopējo kapitālu. Sabiedrības finanšu risku pārvaldības politika neno-saka minimālo vai maksimālo apmēru šim rādītājam. Noslēgtajos kredītlīgumos ar bankām ir noteikti finanšu rādītāji, ku-rus 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 iz-virzītos finanšu nosacījumus attiecībā uz aizņemtā kapitāla attiecību pret kopējo kapitālu.

(EUR)

Nodokļa veids	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
Aizņēmumi no kredītiestādēm un citi aizņēmumi	207 495 007	188 959 460	148 030 177
Kreditoru parādi (ieskaitot nodokļus)	28 927 256	38 219 727	65 047 344
Pārējās saistības	385 317 313	374 132 393	344 062 035
Kopējās saistības	621 739 576	601 311 580	557 139 556
Pašu kapitāls	292 059 294	291 178 296	294 435 789
Kopā saistības un pašu kapitāls	913 798 870	892 489 876	851 575 345
Aizņemtā kapitāla attiecība pret kopējo kapitālu	68%	67%	65%
Pašu kapitāla attiecība pret kopējām saistībām	47%	48%	53%

33. FINANŠU AKTĪVU UN SAISTĪBU ANALĪZE SADALĪJUMĀ PA VALŪTĀM

Nākamā tabula atspoguļo Sabiedrības finanšu instrumentus pa valūtām 2016. gada 31. decembrī:

(EUR)

	EUR	USD EUR	Citas valūtas EUR	Kopā EUR
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie debitori, izņemot avansus	22 555 098	1	-	22 555 099
Nauda un naudas ekvivalenti	7 103 050	521	22	7 103 593
Kopā finanšu aktīvi	29 658 148	522	22	29 658 692
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



Nākamā tabula atspoguļo Sabiedrības finanšu instrumentus pa valūtām 2015. gada 31. decembrī:

(EUR)

	EUR	USD EUR	Citas valūtas EUR	Kopā EUR
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie debitori, izņemot avansus	11 461 783	-	-	11 461 783
Nauda un naudas ekvivalenti	37 953	10 313	391	48 657
Kopā finanšu aktīvi	11 499 736	10 313	391	11 510 440
Aizņēmumi no kredītiestādēm	181 304 139	4 983 739	-	186 287 878
Citi aizņēmumi	2 671 582	-	-	2 671 582
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori, izņemot avansus	30 164 753	51 934	16 252	30 232 939
Kopā finanšu saistības	214 140 474	5 035 673	16 252	219 192 399

Nākamā tabula atspoguļo Sabiedrības finanšu instrumentus pa valūtām 2015. gada 1. janvārī:

(EUR)

	EUR	USD EUR	Citas valūtas EUR	Kopā EUR
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie debitori, izņemot avansus	17 006 120	-	-	17 006 120
Nauda un naudas ekvivalenti	53 824 867	3 496	352	53 828 715
Kopā finanšu aktīvi	70 830 987	3 496	352	70 834 835
Aizņēmumi no kredītiestādēm	139 282 943	5 958 649	-	145 241 592
Citi aizņēmumi	2 788 585	-	-	2 788 585
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori, izņemot avansus	57 091 128	47 856	28 231	57 167 215
Kopā finanšu saistības	199 162 656	6 006 505	28 231	205 197 392

34. KAPITĀLIEGULDĪJUMU SAISTĪBAS

Sabiedrība plāno arī nākošajā pārskata gadā veikt kapitālieguldījumus pamatlīdzekļos un nemateriālajos ieguldījumos, no tiem:

— būtiskākie noslēgtie, bet vēl nepabeigtie līgumi:

(EUR)

Darījumu partnera nosaukums, līguma priekšmets	Līguma datums	Līguma izpildes termiņš	Līguma summa EUR
SIA "Infotrust" Dzelzceļa kravu pārvadājumu rādītāju informācijas sistēmas "DISKOR"pārcelšana uz vienoto datu noliktavu un kravu pārvadājumu rādītāju analītikas izveide	15.03.2016.	31.03.2017.	148 570
SIA "LVS Building" Dzelzceļa stacijas ēkas atjaunošana, tualetes demontāža un teritorijas labiekārtošana	10.11.2016.	30.06.2017.	94 500
Latvijas- Lietuvas kopuzņēmums "Viadukts" SIA Dzelzbetona tilta pārbūves darbi iecirkņa "Ventspils-Tukums" posmā "Sabīle-Kandava"km78+945	08.08.2016.	30.06.2017.	90 932



2016. gadā nav apstiprināti būtiski darījumi, par kuriem līgumi jāslēdz nākamajā gadā.

Pamatlīdzekļu izveidošana un nepabeigto celtniecības objektu izmaksas

(EUR)

Nepabeigto celtniecības objektu nosaukums	Nepabeigto celtniecības objektu atlikums uz 31.12.2016.	Plānotās izmaksas 2017. gadā	Plānotais datums nodošanai ekspluatācijā
LDz tīkla elektrifikācijas skiču projekts	1 913 222	-	2020. gads
Kravu pārvadājumu informācijas aprites elektronizācija un optimizācija - Kravu kustības pārvaldības IS	1 417 506	217 950	2019. gads
Pārējie nepabeigtās celtniecības objekti	943 862	1 302 670	2017. gads
Kopā	4 274 590	1 520 620	x

35. 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.

36. NĀKOTNES NOMAS MAKSĀJUMI

2016. gadā Sabiedrības izmaksas saistībā ar noslēgtajiem operatīvās nomas līgumiem ir 3 511 824 EUR, attiecīgi 2015. gadā – 3 712 316 EUR. Plānots, ka 2017. gadā izmaksas saglabāsies 2016. gada apmērā.

Pārējo operatīvās nomas līgumu pirmstermiņa izbeigšana nevar būtiski ietekmēt Sabiedrības finanšu stāvokli un tā darbības rezultātus.

37. NĀKOTNES NOMAS IEŅĒMUMI

Operatīvās nomas ieņēmumi 2016. gadā ir 5 980 114 EUR. Operatīvās nomas ieņēmumus laika periodā no 1-5 gadiem plānots saņemt 2016. gada apjomā.

38. SABIEDRĪBĀ NODARBINĀTO PERSONU SKAITS

Vidējais Sabiedrībā nodarbināto personu skaits 2016. gadā ir 6 808 (2015. gadā – 7 011).

39. 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” (maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu iekšzemes pasažieru pārvadājumiem, abonētu biļešu iegāde) par 48 778 535 EUR (2015.g. – 48 539 326 EUR) un VAS „Latvenergo” (elektroenerģijas iegāde) par 12 955 449 EUR (2015.g. – 12 988 751 EUR). Savstarpējie darījumi ir saistīti ar attiecīgo pušu pamatdarbībām.



(EUR)

Darījuma partneris	2016		2016	
	Preces/pakalpojumi		Preces/pakalpojumi	
	Pārdotas/sniegti	Pirkta/saņemti	Pārdotas/sniegti	Pirkta/saņemti
SIA „LDZ CARGO”	111 658 481	9 660 083	122 988 311	13 583 346
SIA „LDZ ritošā sastāva serviss”	2 646 969	3 571 960	2 387 164	3 843 856
SIA „LDZ infrastruktūra”	1 367 501	11 773 330	4 030 090	24 317 292
SIA „LDZ apsardze”	330 113	4 464 846	354 913	4 509 594
AS „LatRailNet”	70 425	1 198 395	76 955	1 197 877
SIA „LDZ Loģistika”	64 616	-	35 598	-

Radniecīgo sabiedrību parādi:

(EUR)

Meitas sabiedrība	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
SIA „LDZ CARGO”	4 260 227	3 480 821	9 070 292
SIA „LDZ ritošā sastāva serviss”	9 654 088	2 872 003	1 505 043
SIA „LDZ infrastruktūra”	117 421	95 876	713 861
SIA „LDZ apsardze”	36 380	33 771	31 176
AS „LatRailNet”	7 515	7 563	8 414
SIA „LDZ Loģistika”	6 011	4 552	2 644
Kopā	14 081 642	6 494 586	11 331 430
no tiem izveidojušies pārskata gada decembrī	14 081 642	6 472 716	11 310 836

Parādi radniecīgajām sabiedrībām:

(EUR)

Meitas sabiedrība	31.12.2016.	31.12.2015.	01.01.2015.
SIA „LDZ CARGO”	829 008	1 034 757	1 466 601
SIA „LDZ ritošā sastāva serviss”	235 274	300 562	401 528
SIA „LDZ infrastruktūra”	1 383 875	3 772 217	3 314 223
SIA „LDZ apsardze”	518 942	688 127	587 940
Kopā	2 967 099	5 795 663	5 770 292
no tiem izveidojušies pārskata gada decembrī	2 966 140	2 940 928	5 057 701



40. NOTIKUMI PĒC PĀRSKATA GADA BEIGĀM

Laika periodā kopš pārskata gada pēdējās dienas nav bijuši notikumi, kas būtiski ietekmētu Sabiedrības finansiālo stāvokli 2016. gada 31. decembrī.

Ministru kabinets 2017. gada 17. janvārī atbalstīja Satiksmes ministrijas un Latvijas dzelzceļa sagatavotā dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta tālāko virzību, kas paredz dzelzceļa tīkla elektrifikācijas pirmo posmu īstenot Rīgas virzienā no Daugavpils un Rēzeknes caur Krustpili. Sabiedrība plāno sagatavot projekta iesnieguma dokumentāciju iesniegšanai Eiropas Komisijā līdz 2017. gada septembrim.

41. 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.



Uzņēmuma
profils

Darbības
indikatori

Gada pārskats



VAS “LATVIJAS DZELZCEĻŠ” KONSOLIDĒTAIS 2016. GADA PĀRSKATS



Uzņēmuma
profils

Darbības
indikatori

Gada pārskats



KONSOLIDĒTAIS PEĻNAS VAI ZAUDĒJUMU PĀRSKATS PAR 2016. GADU

(PĒC IZDEVUMU FUNKCIJAS)

(EUR) '000

RĀDĪTĀJA NOSAUKUMS	2016. GADS	2015. GADS
Ieņēmumi	351 121	420 163
Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	(340 409)	(407 610)
Bruto peļņa	10 712	12 553
Administrācijas izmaksas	(24 461)	(28 605)
Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi	37 015	38 560
Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	(13 914)	(15 968)
Zaudējumi no līdzdalības koncerna asociēto sabiedrību kapitālos	-	(30)
Ieņēmumi no ilgtermiņa ieguldījumiem	250	157
Finanšu ieņēmumi	1	1
Finanšu izmaksas	(2 295)	(2 385)
Peļņa pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa	7 308	4 283
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	(6 253)	(3 700)
Pārskata gada peļņa	1 055	583

Rīgā, 2017. gada 22. marts

E. Bērziņš
valdes priekšsēdētājs

A. Strākšas
valdes loceklis

Ē. Šmuksts
valdes loceklis

A. Stūrmanis
valdes loceklis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:

S. Gašjūna
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja

PIELIKUMS

Saīsinātā konsolidētā finanšu pārskata sagatavošanas pamatnostādnes.

Šis saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats, kas sastāv no konsolidētā pārskata par finanšu stāvokli 2016. 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" 2016. 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 2016. GADU**

(PĒC IZDEVUMU FUKCIJAS)

(EUR) '000

RĀDĪTĀJA NOSAUKUMS	2016. GADS	2015. GADS
Pārskata gada peļņa	1055	583
Pārējie ienākumi:		
Posteņi, kuri netiks pārklasificēti peļņas vai zaudējumu aprēķinā:		
Pārvērtēto pamatlīdzekļu norakstīšana	(11 024)	(4 887)
Atliktais nodoklis, kas tieši atzīts pārējos ienākumos no pārvērtētajiem pamatlīdzekļiem	1 653	733
Pārskata gada pārējie zaudējumi	(9 371)	(4 154)
Pārskata gada apvienotie zaudējumi	(8 316)	(3 571)
Pārskata gada peļņa un apvienotie zaudējumi, kas attiecināmi uz Koncerna mātes sabiedrības akcionāriem	(8 316)	(3 571)

Rīgā, 2017. gada 22. marts

E. Bērziņš
valdes priekšsēdētājs**A. Strākšas**
valdes loceklis**Ē. Šmuksts**
valdes loceklis**A. Stūrmanis**
valdes loceklis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:

S. Gašjūna
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja

PIELIKUMS

Saīsinātā konsolidētā finanšu pārskata sagatavošanas pamatnostādnes.

Šis saīsinātais konsolidētais finanšu pārskats, kas sastāv no konsolidētā pārskata par finanšu stāvokli 2016. 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" 2016. 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 PĀRSKATS PAR FINANŠU STĀVOKLI 2016. GADA 31. DECEMBRĪ

(EUR) '000

AKTĪVI	31.12.2016.	31.12.2015.
ILGTERMIŅA IEGULDĪJUMI		
Pamatlīdzekļi	908 066	935 873
Nemateriālie ieguldījumi	1 559	1 636
Avansa maksājumi par pamatlīdzekļiem	756	746
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	494	494
Līdzdalība asociēto sabiedrību kapitālā	-	115
Ilgtermiņa pircēju un pasūtītāju parādi	-	200
ILGTERMIŅA IEGULDĪJUMI KOPĀ	910 875	939 064
APGROZĀMIE LĪDZEKĻI		
Krājumi	34 355	29 835
Pircēju, pasūtītāju parādi un citi debitori	18 180	16 771
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	1 875	905
Nauda un naudas ekvivalenti	61 084	28 209
APGROZĀMIE LĪDZEKĻI KOPĀ	115 494	75 720
AKTĪVI KOPĀ	102 6 369	1 014 784

(TURPINĀJUMS NĀKOŠAJĀ LAPĀ)

**KONSOLIDĒTAIS PĀRSKATS PAR FINANŠU STĀVOKLI 2016. GADA 31. DECEMBRĪ**
(TURPINĀJUMS)

(EUR) '000

PASĪVI	31.12.2016.	31.12.2015.
PAŠU KAPITĀLS UN SAISTĪBAS		
PAŠU KAPITĀLS		
Uz Koncerna mātes sabiedrības akcionāriem attiecināmais:		
Akciju kapitāls (pamatkapitāls)	256 720	256 720
Ilgtermiņa ieguldījumu pārvērtēšanas rezerve	46 973	56 344
Rezerves un iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa	52 272	42 318
Pārskata gada apvienotie ienākumi	1 055	583
PAŠU KAPITĀLS KOPĀ	357 020	355 965
SAISTĪBAS		
ILGTERMIŅA SAISTĪBAS		
Atliktā nodokļa saistības	36 752	30 523
Uzkrājumi	178	1 084
Aizņēmumi no kredītiestādēm	177 334	167 167
Citi aizņēmumi	2 438	2 555
Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem	491	3 875
Nākamo periodu ieņēmumi	329 671	318 618
ILGTERMIŅA SAISTĪBAS KOPĀ	546 864	523 822
ĪSTERMIŅA SAISTĪBAS		
Aizņēmumi no kredītiestādēm	33 399	28 872
Citi aizņēmumi	117	124
Uzkrājumi	15 187	21 820
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori	38 738	52 544
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	-	1 335
Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	15 836	13 642
Nākamo periodu ieņēmumi	19 208	16 660
ĪSTERMIŅA SAISTĪBAS KOPĀ	122 485	134 997
SAISTĪBAS KOPĀ	669 349	658 819
PAŠU KAPITĀLS UN SAISTĪBAS KOPĀ	1026 369	1 014 784

Rīgā, 2017. gada 22. marts

E. Bērziņš
valdes priekšsēdētājs**A. Strākšas**
valdes loceklis**Ē. Šmuksts**
valdes loceklis**A. Stūrmanis**
valdes loceklis

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš" Finanšu direkcija:

S. Gašūna
Finanšu direktora vietniece, Finanšu daļas vadītāja

Uzņēmuma
profils

Darbības
indikatori

Gada pārskats



LATVIJAS DZELZCEĻŠ

Dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumi

Gogoļa ielā 3, Rīga, Latvija, LV-1547

Tālrunis: +(371) 67233743

E-pasts: info@ldz.lv

**Jautājumos, kas saistīti ar gada pārskatu,
sazināties ar VAS "Latvijas dzelzceļš"**

Mediju attiecību vadītāju Māri Ozolu

Tālrunis: +37127895497

E-pasts: maris.ozols@ldz.lv