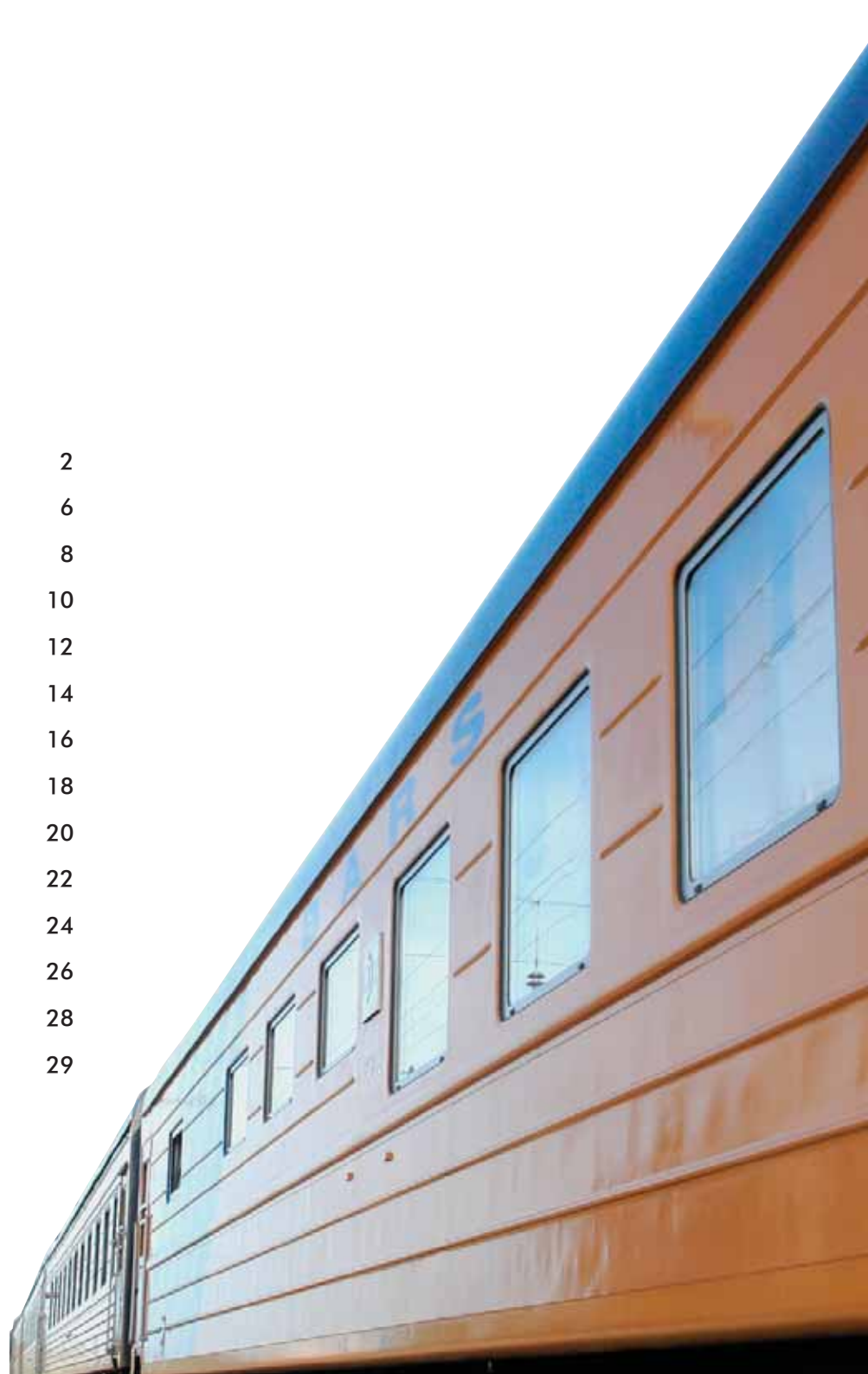


СОДЕРЖАНИЕ

Сообщение председателя правления	2
Организационная структура	6
Стратегия развития	8
Руководство персоналом	10
Грузовые перевозки	12
Пассажирские перевозки	14
Инфраструктура	16
Безопасность движения поездов	18
Охрана среды	20
Недвижимость	22
Международное сотрудничество	24
Музей истории железной дороги	26
Схема железной дороги Латвии	28
Финансовый отчет	29





Решающий год в реструктуризации

Отчетный год был очень значимым в жизни ГАО *Latvijas dzelzceļš* (LDz). Во-первых, согласно решению Кабинета министров от 5 января 2006 года о начале реорганизации LDz, в отчетном году был завершен первый этап процесса – создан холдинг, в который вошли управляющее материнское предприятие LDz и семь подчиненных ему дочерних обществ. Во-вторых, так как новые дочерние общества: ООО LDz infrastruktūra, ООО LDz Cargo и ООО LDz ritoša sastāva serviss, – создаются путем отделения, то необходимо было разработать Договор о реорганизации – юридически точный документ, в котором детально сформулированы все процессуальные действия реорганизации. В-третьих, при перераспределении обязанностей между членами Правления LDz по функциональному принципу изменилась и сама структура предприятия. Соответственно нужно было разработать и новую модель технологических процессов на железной дороге. Работу над реализацией этого столь важного для предприятия проекта реорганизации Правление продолжает и в 2007 году.

Хозяйственная деятельность

Для Латвийской железной дороги характерен широкий спектр хозяйственной деятельности, например ремонт подвижного состава, содержание инфраструктуры, пассажирские перевозки и другие сферы, однако главным источником бизнеса являются транзитные перевозки грузов. В то же время конкуренция в грузовых транзитных перевозках все больше обостряется. Чтобы сохранить свои позиции на транзитном рынке, Правление LDz в отчетном году неоднократно пересматривало тарифную политику, пойдя и на непопулярное, но необходимое решение – повышение тарифов. Латвия является членом Европейского союза (ЕС). Поэтому Правление LDz соблюдает и директивы ЕС, в том числе по либерализации железных дорог сообщества. На данный момент LDz уже не является единственным грузоперевозчиком в Латвии, а это означает, что конкуренция в борьбе за привлечение грузов началась и продолжается. Препятствие о выгодном геополитическом положении Латвии уже не годится, так как порты и железные дороги других стран региона Балтийского моря находятся на столь же благоприятных позициях. Поэтому Правление LDz выдвигает в качестве приоритета задачу более активного занятия логистикой, чтобы выполнять не только заказы имеющихся клиентов, но привлекать новых в таких активных сейчас местах формирования грузов в Азии, как, например, Китай, а также другие страны. Главным заданием вновь созданного дочернего общества ООО LDz Cargo станут не только грузовые перевозки, но и экспедирование грузов.

Ситуация на рынке грузовых перевозок стремительно меняется. В 2006 году LDz перевезло 48,7 млн.т грузов, что на 11,2% меньше, чем в 2005 году, когда предприятие освоило рекордный грузопоток.

Основными причинами снижения общего объема грузов в отчетном году стали колебания в конъюнктуре рынка грузовых перевозок, растущая конкуренция между портами стран Балтии, колебания цен на сырье на мировом рынке, неритмичная работа латвийских портовых терминалов, особенно в Вентспилсе, а также другие факторы.

На хозяйственно-финансовое положение LDz в отчетном периоде негативно влияли угрожающая инфляция в стране, рост производственных затрат, острая конкуренция между железнодорожными грузоперевозчиками и другие обстоятельства. Однако, несмотря на перечисленные причины, доходы LDz от оборота грузов и пассажиров были значительными, тогда как прибыль от хозяйственной деятельности – меньше, чем в предыдущие годы.

Для будущего железнодорожного транспорта

Наряду с другими задачами Правления LDz, которые оно постоянно держит в поле своего зрения, Правление тщательно оценивает факторы риска и проблемы, которые могут затормозить дальнейшее развитие железнодорожной отрасли. Поэтому Правление LDz представило Министерству сообщений и Латвийскому правительству предложения по ряду мер, при реализации которых сфера железнодорожного транспорта сможет продолжать свое развитие и повышать конкурентоспособность. При подготовке этих предложений Правление LDz использовало опыт и рекомендации железных дорог других европейских стран и международных организаций, например Европейского союза железных дорог и предприятий инфраструктуры (CER). Как и в других странах Европы, одними из важнейших задач должны стать государственная помощь в содержании железнодорожной инфраструктуры и госзаказ на обеспечение пассажирских перевозок в установленном государством объеме. В противном случае рост издержек на содержание железнодорожной инфраструктуры столь же агрессивно повлияет на тарифы на грузовые перевозки, что, в свою очередь, снизит конкурентоспособность не только LDz, но и транзитной отрасли в целом.

Инвестиции в инфраструктуру

Модернизация инфраструктуры Латвийской железной дороги является эффективным способом для того, чтобы не допустить помех в движении пассажирских и грузовых поездов из-за технологических ограничений или низкой пропускной способности. Таким образом можно было бы увеличить объемы грузовых перевозок, одновременно гарантируя обществу и среде Латвии безопасные грузовые перевозки.

В 2006 году продолжалась работа над привлечением финансовых средств ISPA и Фонда выравнивания Европейского союза для реализации масштабных и дорогостоящих проектов железнодорожной инфраструктуры. Также в 2006 году Правление LDz продолжало осуществлять надзор за реализацией четырех начатых в предыдущие годы проектов железнодорожной инфраструктуры в транзитном коридоре Восток – Запад. Эти инвестиции в железнодорожную инфраструктуру в целом составляют более 200 млн. евро.

2 марта 2006 года в эксплуатацию был сдан новый парк приема на станции Резекне-2. Сейчас современный парк приема позволяет Резекненскому железнодорожному узлу принимать и обрабатывать больше грузовых поездов с большим количеством вагонов в составе. К реализации этого проекта было привлечено финансирование



программы ЕС ISPA в размере 7,6 млн.евро, в целом же проект обошелся в 10,2 млн.евро.

Чтобы инфраструктура Рижского железнодорожного узла способна была обработать объем потенциальных грузов в Рижском порту, для реконструкции железнодорожного узла требуется более 50 млн.евро. Поэтому и в 2006 году Правление LDz продолжило работу над схемой и эскизным проектом развития Рижского железнодорожного узла. Учитывая выдвинутую Министерством сообщений задачу увеличения объема грузов, Правление LDz приняло решение внести в схему развития существенные изменения, так как необходимо запроектировать новые рельсовые пути на правом берегу Даугавы, тогда как на левом берегу реки решено строить новый парк приема Болдерай-2.

Модернизация подвижного состава

Выдвинутые Министерством сообщений задачи невозможно решить без локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов, соответствующих современным требованиям. Поэтому еще в 2005 году Правление LDz утвердило концепцию модернизации тяги. В 2006 году состоялся конкурс и были модернизированы два первых тепловоза серии 2М62. Всего Программа модернизации тяги предусматривает реконструкцию 30 локомотивов; ее главный акцент делается на замену силовых агрегатов и важнейших узлов, чтобы увеличить мощность локомотивов и продлить срок их эксплуатации.

В отчетном году успешно работали предприятия LDz по ремонту подвижного состава, расположенные в Даугавпилсе, – центры ремонта локомотивов и вагонов. С учетом стремительного развития контейнерных перевозок и увеличения объема перевозимых контейнеров Правление LDz в отчетном году приняло решение о закупке 100 новых контейнерных платформ, чтобы не упустить потенциальные грузы из-за нехватки подвижного состава.

Срок эксплуатации вагонов и моторвагонов, используемых

в пассажирских перевозках, также приближается к критическому рубежу. Поэтому значительное число единиц подвижного состава изъято из оборота. В отчетном году дочернее предприятие LDz – АО *Pasažieru vilciens* – благодаря привлечению средств Европейского фонда регионального развития приступило к проекту модернизации 68 вагонов пассажирских электропоездов, предусмотрев существенные изменения в интерьере вагонов. В моторвагонах радикально изменится оснащение кабины машиниста, и таким образом улучшится рабочая среда локомотивной бригады.

Главный капитал – мотивированный работник

LDz является одним из крупнейших латвийских предприятий и по количеству работников – их более 13 тыс.человек. Принимая во внимание напряженную ситуацию на рынке труда, Правление LDz считает приоритетной сферой своей деятельности совершенствование политики персонала. Его цель – добиться того, чтобы мотив трудиться на Латвийской железной дороге был у лучших инженеров всех необходимых для железнодорожного транспорта профессий и квалификации. Для мотивации персонала были использованы такие инструменты, как регулярное повышение заработной платы, инфляционная доплата к месячному окладу, квартальные премии по хорошим результатам работы, а также другие виды материального стимулирования.

В налаживании социального диалога у Правления LDz уже в течение нескольких лет складывается хорошее сотрудничество с Профсоюзом железнодорожников и отрасли сообщений Латвии. В отчетном году было обновлено и подписано Генеральное соглашение железнодорожной отрасли, в котором зафиксированы права, обязанности и социальные гарантии трудящихся в железнодорожной отрасли, а также ответственность и права работодателей. Регулярно проходят заседания совместной рабочей группы LDz и профсоюза, которая

совершенствует Коллективный трудовой договор. Важно отметить, что в решении Кабинета министров от 5 января 2006 года о реорганизации LDz, в разделе о соблюдении социальных гарантий работающих наряду с другими законами и нормативными документами Коллективный трудовой договор признается столь же ценным, а упомянутые в нем нормы обязательны к исполнению.

Корпоративные традиции предприятия

В отчетном году приступило к работе новое структурное подразделение – дирекция по коммуникации. 9 февраля 2006 года Правление LDz утвердило концепцию корпоративной коммуникации Латвийской железной дороги. Ее цель состоит в улучшении и совершенствовании внешних и внутренних коммуникативных связей. Помимо уже существующих и годами соблюдаемых традиций, например награждение лучших работников в день основания Латвийской железной дороги и на государственные праздники, следует создавать и развивать новые. Правление LDz поддерживает сохранение исторического железнодорожного наследия, ежегодное проведение летних спортивных игр, совместное празднование дней летнего и зимнего солнцеворота и другие мероприятия. Например, в 2006 году Правление LDz финансово и организационно поддержало проведение спортивных игр в Угале и Виругне, которые предприятие организовывало в сотрудничестве с Обществом железнодорожников Латвии и Профсоюзом железнодорожников и отрасли сообщений Латвии. Для футбольной команды латвийских железнодорожников в Риге и Лондоне были организованы дружеские матчи по мини-футболу с командой британских железнодорожников.

В 2006 году Правление LDz продолжало поддерживать с помощью пожертвований различные инвалидные общества, школы, детские дома и другие

благотворительные мероприятия. Для совершенствования своей деятельности в этой сфере Правление LDz утвердило Политику поддержки.

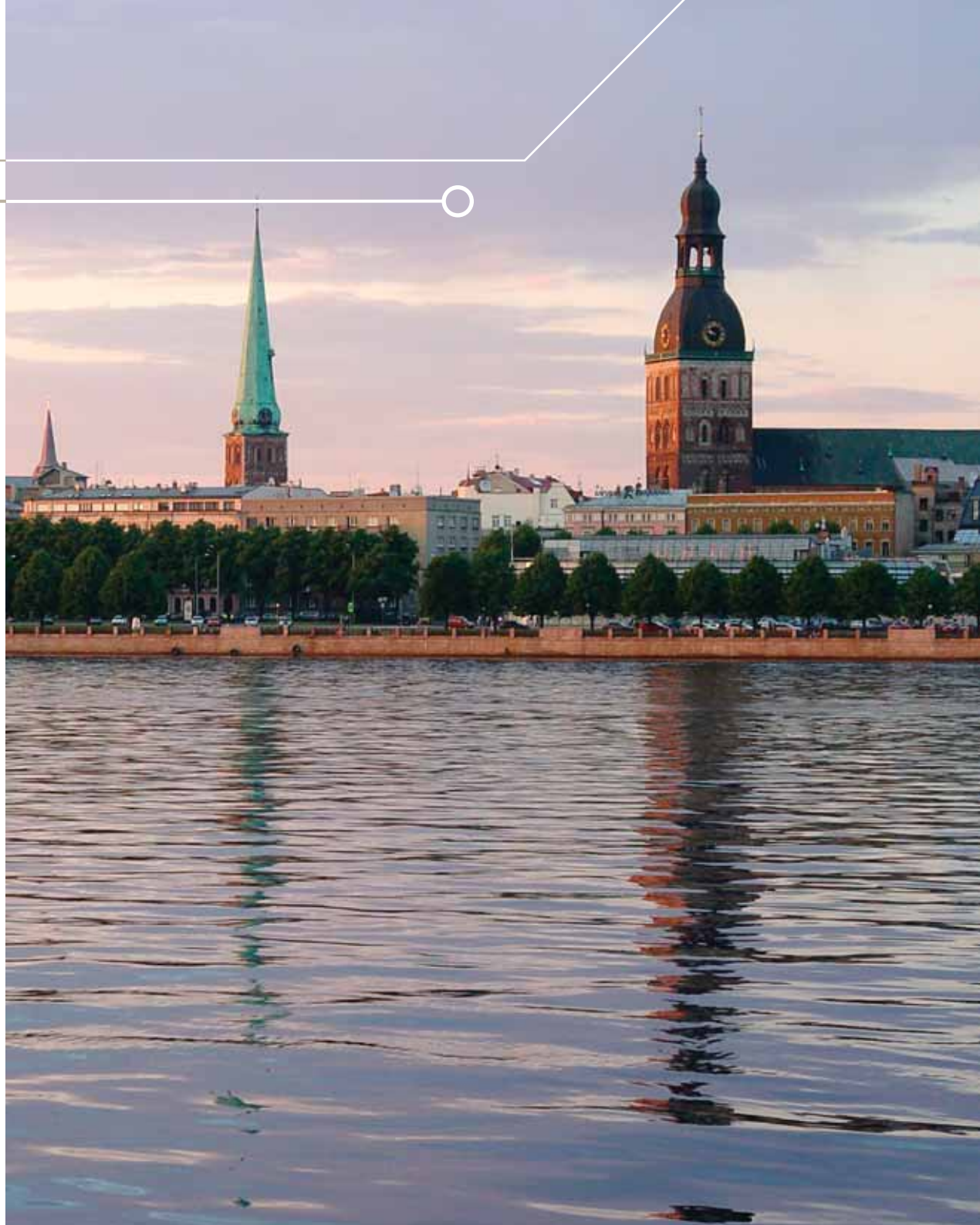
Правление LDz считает, что предприятию следует увеличивать свою социальную ответственность, которая выражается в заботах об ухоженной, сохраненной и чистой среде, чтобы железная дорога была гармоничной составной частью латвийского культурного пейзажа. Не менее важно и постоянно просвещать общество, особенно школьников младших классов и школьную молодежь, в вопросах соблюдения норм безопасности на территории железной дороги. В 2006 году продолжалось ранее начатое с Министерством образования сотрудничество по организации Уроков безопасности, просвещению школьников и обучению их правильному поведению в железнодорожной среде. Получили поддержку телевизионные передачи и съемки, LDz участвовало также в создании фильма "Пусть живут дети-3".

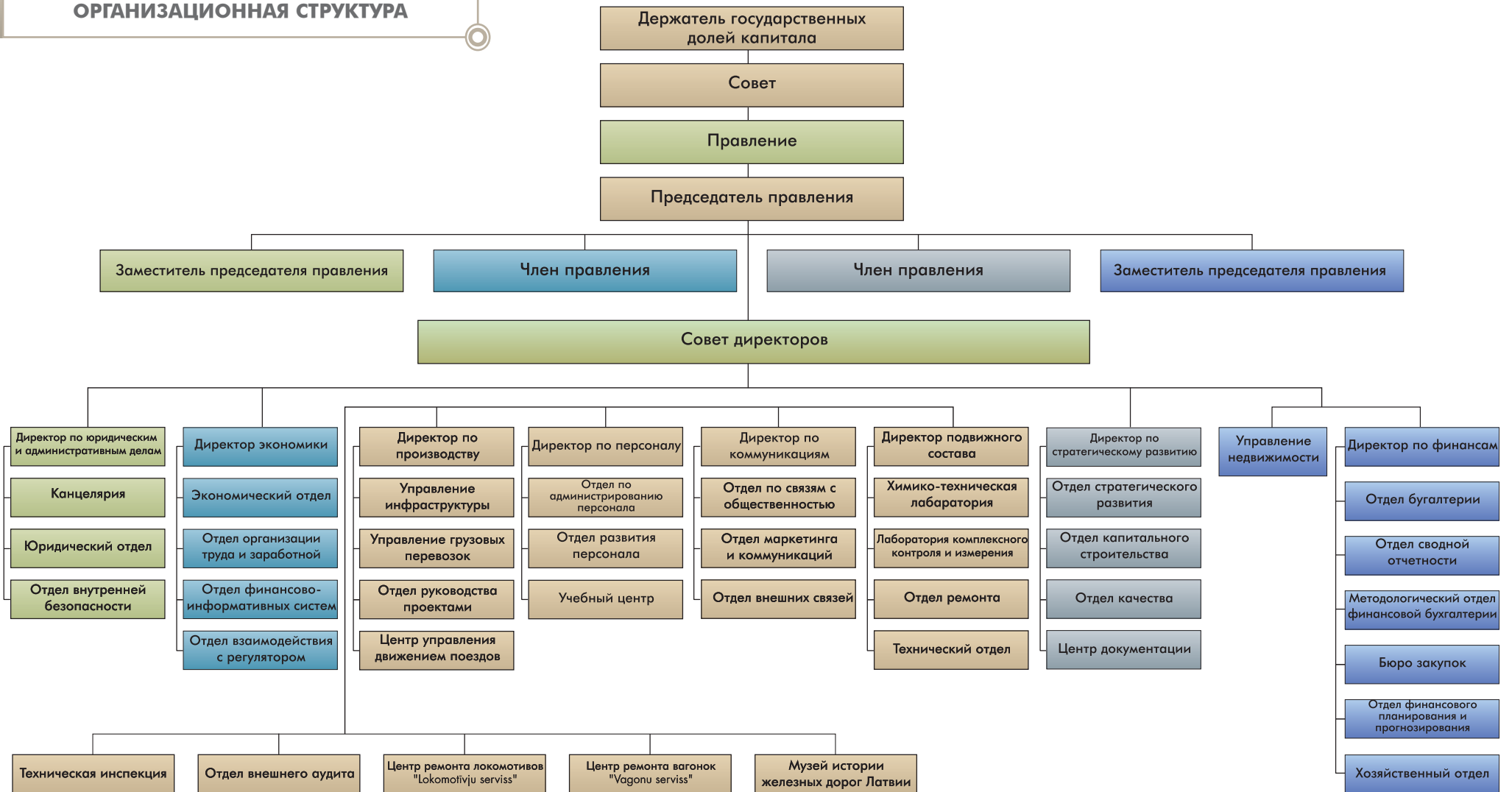
Важным аспектом своей деятельности в 2006 году Правление LDz считает заботу о повышении в латвийском обществе престижа железнодорожной отрасли и профессии железнодорожника, чтобы работа на железной дороге стала целью жизни каждого молодого инженера, а для уже работающих – делом всей жизни. Поэтому в 2006 году была учреждена новая награда, Почетное звание в двух номинациях – *За жизненный вклад для ветеранов* и *За лучшую научную работу для молодых специалистов*.

Правление ГАО *Latvijas dzelzceļš* считает, что коллектив предприятия добился целей, определенных на 2006 год.

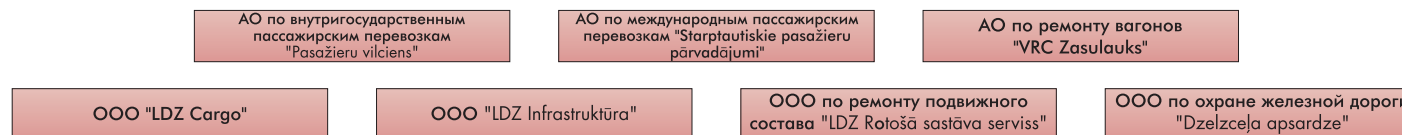


Угис МАГОНИС,
председатель Правления





Зависимые предприятия ГАО "LATVIJAS DZELZCEĻŠ"



**Представитель держателя
государственных долей капитала**

Янис МАРШАНС

Ответственный работник

Аустрис ЦАУНИТИС

СОВЕТ

Председатель совета

Гунтис МАЧС

Янис ЭЙДУКС

Карлис ГРЕЙШКАЛНС

Гунтарс КРИЕВИНЬШ

Арвидс КУЦИНС

Леонид ЛОГИНОВ

Андрейс НАГЛИС

Имантс САРМУЛИС

Андрейс ПОЖАРНОВС

Юрис ШМИТС

Элмарс ШВЕДЕ

ПРАВЛЕНИЕ

Председатель правления

Угис МАГОНИС

Станислав БАЙКО

Улдис ПЕТЕРСОНС

Айварс СТРАКШАС

Андрис ШТЕЙНБРИКС

**Представитель держателя
государственных долей капитала**

Виго ЛЕГЗДИНЬШ - до 30.05.2006

Члены совета

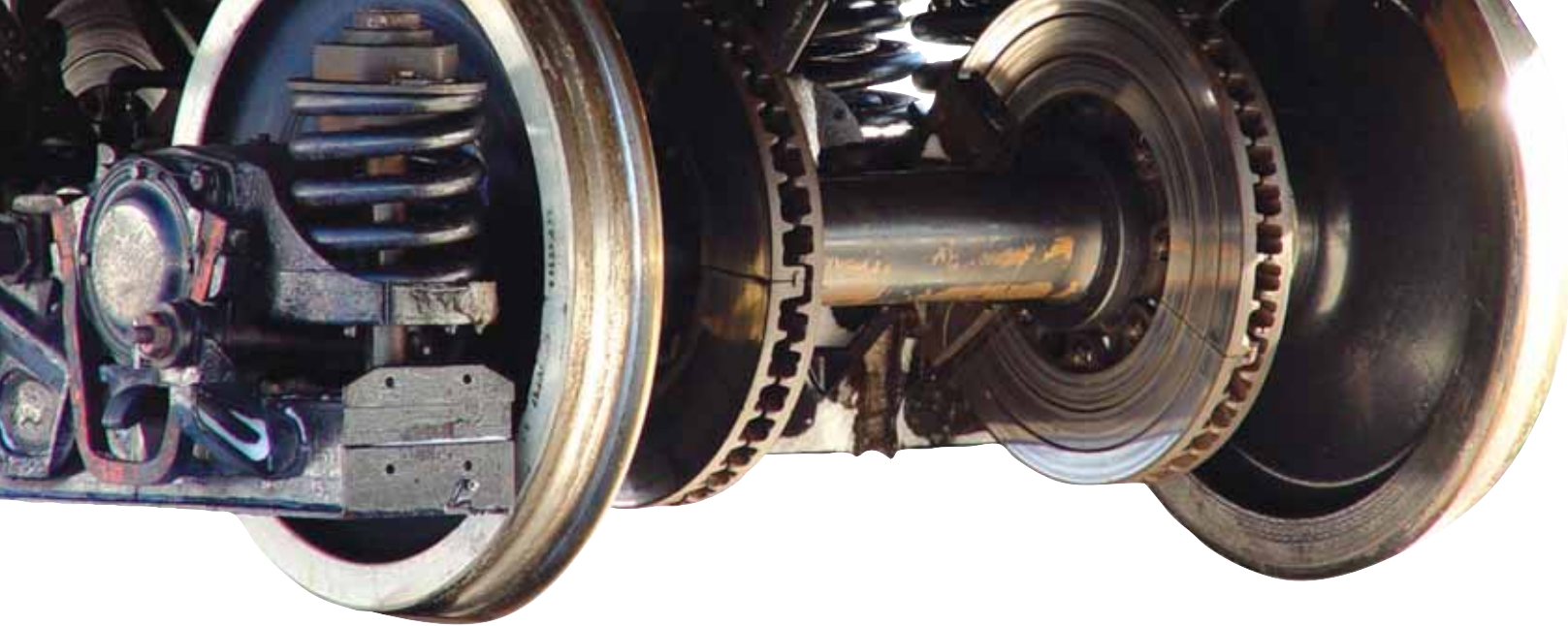
Андрианс ЛЮБЛИНС - до 16.01.2006

Зигурдс СТАРКС - до 04.12.2006

Члены правления

Рихардс ПЕДЕРС - до 09.10.2006





СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

За отчетный период большое внимание уделялось созданию новых основ системы стратегического планирования концерна, соответствующих современным теориям управления и лучшей практике. Благодаря им будет разработана экономически обоснованная стратегия бизнеса концерна, которая в будущем позволит увеличить его конкурентоспособность по всем важнейшим направлениям деятельности.

Главная задача материнского предприятия концерна заключается в управлении инфраструктурой. Целью долгосрочной деятельности в этой сфере должна стать эффективно организованная и управляемая инфраструктура, динамично развивающаяся на основании современных технологий и прогнозов спроса на длительную перспективу, предлагающая пассажирским и грузовым перевозчикам современные услуги инфраструктуры.

ГАО Latvijas dzelzceļš также является крупнейшим перевозчиком пассажиров и грузов в стране. В этой сфере деятельности оно ставит целью предложение отвечающих требованиям рынка – надежных, экологичных и высококачественных – услуг пассажирских и грузовых перевозок по конкурентоспособной цене.

Развитие организации

Цель LDz в сфере развития организации – создание и непрерывное развитие современной и высокоэффективной организации.

В отчетном году продолжалась реструктуризация предприятия. В его рамках были учреждены три дочерних предприятия: ООО LDz ritošā sastāva serviss, ООО LDz Cargo и ООО LDz infrastruktūra.

В сотрудничестве с консультантом – ООО Ernst & Young – были определены основные цели и функции вновь основанных зависимых обществ. Разработаны стратегии деятельности и развития новых предприятий на период с 2006 по 2011 год. Для каждого предприятия определены перспективы и задачи, описаны ценности, стратегические различия, названы цели и критические факторы. Установлены также действия, необходимые для достижения этих целей, чтобы в будущем прийти к

следующему стратегическому результату: довольные акционеры и работники, лояльные клиенты и эффективные внутренние процессы. Разработаны и основные принципы корпоративной стратегии материнского общества.

Согласно принципам, определенным планом реструктуризации, в основе модели будущего бизнеса LDz лежит выделение основных сфер бизнеса: управления инфраструктурой, грузовых и пассажирских перевозок, – в отдельные коммерческие общества. В ведении концерна останется управление долями капитала зависимых обществ. Руководящее предприятие концерна будет оказывать зависимым обществам услуги по управлению и поддержке.

Развитие бизнес-корзины

Существенно новым поворотом в стратегии развития LDz станет расширение сфер его деятельности. До сих пор LDz концентрировалось главным образом на одном виде бизнеса – грузовых перевозках с Востока на Запад. Под влиянием этого фактора сложилась ситуация, когда LDz в очень большой степени зависит от партнеров по сотрудничеству на Востоке и других факторов, на которые концерн не в состоянии существенно влиять. Для изменения этой ситуации и увеличения конкурентоспособности LDz в стратегию развития предприятия включено новое направление – предоставление логистических услуг. Это означает, что в ближайшем будущем сферы деятельности LDz расширятся, и оно будет не только выполнять заказы на грузовые перевозки, но и привлекать новых грузовых операторов и не освоенные еще территории рынка транзитных перевозок. Стратегической задачей долгосрочного развития являются разработка и реализация проектов перевозки грузов и контейнеров не только с Востока на Запад, но и с Запада на Восток.

Еще одним весьма положительным фактором стало принципиальное изменение стратегического отношения к пассажирским перевозкам. Эта сфера деятельности также включена в долгосрочный бизнес-план LDz, в котором предусмотрены существенные инвестиции в модернизацию подвижного состава, приобретение новых пассажирских поездов, а также обновление и модернизация железнодорожных станций, перронов и других объектов, чтобы пассажиры могли получить услуги намного более высокого качества.

Деятельность LDz охватывает много вспомогательных направлений бизнеса, исторически связанных с железнодорожной системой. Часть из них развиты настолько, что наряду с удовлетворением потребностей железнодорожной системы их услуги продаются и другим

клиентам. Стратегическая задача на будущее – оценить место каждого подобного вспомогательного бизнеса на рынке и его роль в системе железной дороге, чтобы в 2007 году принять перспективное решение о его дальнейшем развитии в концерне или вне его.

Инвестиционная политика в стратегии развития

Инвестиционная политика концерна формируется с учетом того, что инвестиции можно разделить на две группы.

Одна из них – это восстановительные инвестиции, необходимые регулярно для того, чтобы железнодорожная система (рельсы, устройства сигнализации, телекоммуникации, управление движением поездов и другие системы) работали без сбоев. В данном случае инвестиционные проекты направлены на то, чтобы модернизировать уже находящуюся в эксплуатации инфраструктуру. Это, например, замена стрелочных переводов (начат 2-й этап проекта, в рамках которого намечено заменить 360 стрелочных переводов); модернизация системы обнаружения нагрева букс; модернизация автоматических систем управления движением поездов; реконструкция пути на отдельных участках транзитного коридора Восток–Запад. К реализации упомянутых проектов привлечены как средства структурных фондов Европейского союза, так и собственные финансы LDz.

Вторую группу составляют долгосрочные проекты стратегического развития. Здесь можно упомянуть строительство парка приема на станции Резекне-2, законченное в 2006 году. Не менее важен для стратегии развития проект модернизации тяги, реализуемый в рамках утвержденной Правлением LDz на 2005-2011 годы программы модернизации 30 грузовых локомотивов. В отчетном году была проведена модернизация двух тепловозов, сданных в эксплуатацию в начале 2007 года. В 2006 году также прошли модернизацию три пассажирских электропоезда (всего 12 вагонов).

Вдальнейшей перспективе стратегия LDz предусматривает такие крупномасштабные проекты, как электрификация железной дороги, внедрение беспроводной связи нового поколения, а позднее – и внедрение системы поддержки управления движением поездов GSM-R, строительство второго пути по маршруту Рига–Крустпилс, развитие международной железнодорожной линии Rail Baltica.

Другим направлением долгосрочного стратегического развития является продуманная интеграция в железнодорожную сеть стран Европейского союза. В этом аспекте важно внедрить интероперабельность путей, информационных технологий, систем

сигнализации, управления движением поездов и других везд, где это будет целесообразно с точки зрения бизнеса, и в такие сроки, которые позволили бы в первую очередь реализовать наиболее выигрышные инвестиционные проекты. Для нас важно, чтобы не возникло необходимости одновременно поддерживать две параллельные системы. Поэтому следует поощрять интеграцию обеих железнодорожных систем, допуская в переходный период технические различия там, где они не создают проблем для клиентов или не вызывают существенных искажений рынка.

Главным достижением отчетного года можно считать определение перспектив того, что хочет достичь в будущем LDz. В 2007 году, применив новые знания о рынке и его развитии, мы уточним эти перспективы и разработаем конкретный план долгосрочной деятельности для их достижения с рациональным использованием всех имеющихся в нашем распоряжении средств, а также определим ценности, важные для LDz в будущем при реализации данного плана.



В долгосрочной перспективе главной целью руководства персоналом ГАО Латвия является привлечение, развитие и сохранение профессионального и лояльного персонала, способного обеспечить выполнение стратегических задач предприятия.

Наиболее важные задачи отчетного периода

В 2006 году в LDz работали 12599 человек. По сравнению с предыдущим годом, их количество сократилось на 1%. 37% от общего числа работников составляют женщины. В связи с реорганизацией LDz был подготовлен и утвержден Правлением предприятия проект соглашения о переходе работников в новые, зависимые общества концерна. Для решения вопроса управления персоналом в ходе перемен Правление LDz приняло решение о создании Рабочей группы по выполнению реструктуризации, в составе которой, в свою очередь, действует подгруппа руководства персоналом. Наиболее значительные проекты управления персоналом в 2006 году:

- реструктуризация LDz и связанные с ней аспекты управления персоналом.
- подготовительный этап для обсуждения развития руководителем и работником, корпоративное обучение руководителей.
- реализация требований, принятых Кабинетом министров в 2006 году и установленных Правилами о специалистах железной дороги.
- концепция разработки и издания железнодорожной технической литературы и учебных пособий.

Совершенствование профессиональной компетенции работников

В отчетном периоде было начато внедрение процедуры оценки трудовых достижений руководителей и

специалистов: подготовлены правила и издан информационный материал по организации обсуждения развития руководителем и работником в LDz и зависимых обществах. В результате сотрудничества отдела развития персонала и Учебного центра более половины руководителей предприятия освоили навыки, необходимые для организации и управления обсуждением развития.

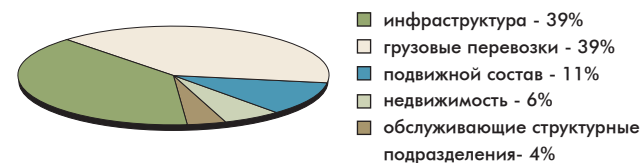
Согласно изданному в 2006 году правилам Кабинета министров О специалистах железной дороги, специалисты железнодорожного транспорта совершенствуют свою квалификацию и профессиональную компетенцию:

- в специальных учебных классах структурных подразделений для освоения отдельных профессий;
- путем обучения на рабочих местах, где до начала трудовых отношений они получают знания, необходимые для работы по 38 железнодорожным профессиям;
- пополняют знания в Учебном центре в Риге и его Даугавпилсском отделении;
- на курсах многоступенчатого обучения в учебных заведениях железнодорожного профиля.

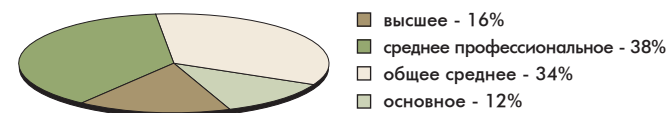
В конце 2006 года Правление LDz утвердило Концепцию разработки и издания железнодорожной технической литературы и учебных пособий, предусматривающую разработку и издание минимум необходимых для обучения и работы в LDz специалистов-железнодорожников железнодорожной технической литературы и учебных пособий на государственном языке.

В 2006 году была создана рабочая группа по сотрудничеству с железнодорожными профессиональными учебными заведениями в подготовке молодых специалистов железнодорожного транспорта и привлечению их в LDz. Главными партнерами по сотрудничеству в подготовке железнодорожных специалистов стали Институт железнодорожного транспорта Рижского Технического университета, Рижская школа железнодорожников и

Общее количество участников курсов (1998-2006)



Распределение работников по образованию



Латгальская техническая школа транспорта и связи. Уже третий год предприятие проводит конкурс проектов на разработку учебных пособий для учебных заведений железнодорожного профиля, поддерживая финансирование тех образовательных проектов, которые улучшают учебный процесс и качество учебной практики, способствуют расширению среды применения государственного языка в учебных заведениях и отрасли в целом. В конце 2006 года структурные подразделения предприятия получили созданные в рамках проекта учебные видеофильмы *Техническое обслуживание устройств СЦБ. Часть вторая: Техническое обслуживание стрелок* и *Техника безопасности на рельсовых путях*.



Обучение работников в Учебном центре

В течение 2006 года в 2512 группах Учебного центра в Риге и его Даугавпилсского отделения обучались 3020 слушателей курсов.

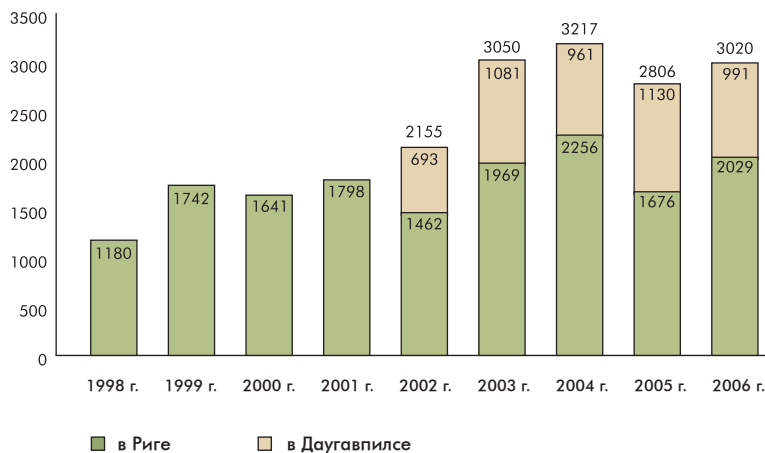
Особое внимание в это время уделялось многоступенчатому образованию инженерно-технических работников, созданию и организации учебных программ по рабочей среде и безопасности. На процесс организации этих курсов успешно повлияли открытый в конце 2005 года класс для обучения инженерно-технических работников и новый кабинет психофизиологической оценки. В работе над многоступенчатым образованием инженерно-технических работников сложилось успешное сотрудничество с Санкт-Петербургским государственным университетом путей сообщения.

Больше всего слушателей приходили в отчетном году на курсы из управлений инфраструктуры и грузовых перевозок.

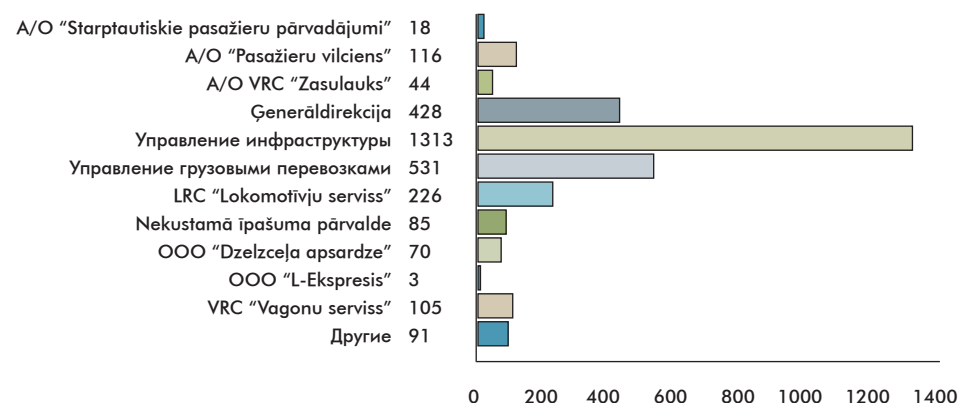
За отчетный период продолжалась систематическая работа над освоением необходимой компетенции руководителями. В рамках программы профессионального совершенствования руководителей и руководящего резерва на разработанных специально для LDz учебных курсах *Введение в бизнес-класс LDz* и *Бизнес-класс LDz* необходимую компетенцию освоили 32 руководителя. В сентябре 2006 года обучение по этой программе начали еще 36 будущих руководителей, руководителей с небольшим опытом руководящей работы, а также руководители высшего звена.

В 2006 году за передачу профессионального опыта коллегам по работе было учреждено почетное звание *Лектор-консультант LDz*.

Общее количество участников курсов (1998-2006)



Участники курсов по структурным подразделениям (2006 год)



По грузовым перевозкам в целом отчетный год был для ГАО Латвияс дзэлзцельш не таким успешным, как 2005 год. За этот период заметно снизился объем грузов – перевезено 48,7 млн.т грузов, что на 11% (6,1 млн.т) меньше, чем в предыдущем году.



Конкуренция в грузовых перевозках растет

Общий грузооборот LDz в 2006 году составил 15273 млн.т-км, что на 14,8% меньше, чем годом ранее. Другие грузовые операторы выполнили по территории Латвии 1602 млн.т-км, или 9,5% от общего объема грузовой работы.

Основной причиной снижения объема перевезенных грузов стала выросшая в 2006 году конкуренция между портами стран Балтии и России, а также неритмичная работа латвийских портов, особенно вентспилского, и колебания конъюнктуры рынка грузовых перевозок.

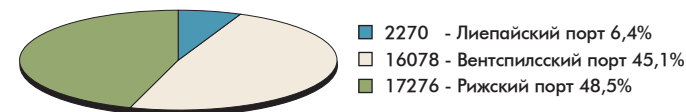
Как и в предыдущие годы, наибольший удельный вес грузов – 83% – пришелся на импортные и экспортные перевозки через латвийские припортовые станции и сухопутный транзит. Его объем в 2006 году составил 40,7 млн.т – это на 5,8 млн.т, или на 12,6% меньше, чем в предыдущем году. Сократились также импортные перевозки – на 11,6% и сухопутный транзит – на 15,1%, тогда как экспортных грузов было перевезено на 7,0% больше.

Структура грузовых перевозок

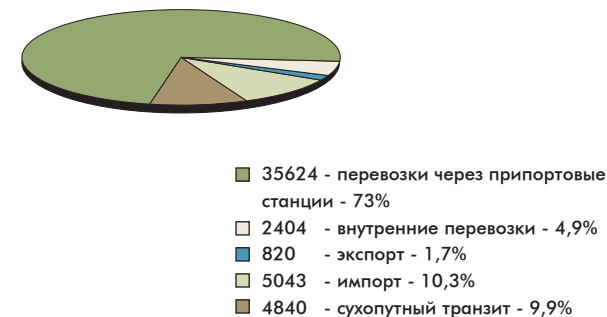
Структура перевезенных грузов за отчетный период существенно не изменилась – нефтепродукты, каменный уголь, минеральные удобрения, лесоматериалы, черные металлы и другие грузы. Перевозки нефтепродуктов, по сравнению с предыдущим периодом, уменьшились на 18,3%, или на 3,8 млн.т. Снизился также объем перевезенных минеральных удобрений – на 21,3%, или на 1,5 млн.т. Каменного угля стало меньше на 7,4%, или на 1,1 млн.т; минеральных веществ – на 7,1%, или на 180 тыс.т; лесоматериалов – на 8,0%, или на 133 тыс.т.

Других видов грузов за отчетный период было перевезено больше, например сахара – на 52,8%, или на 170 тыс.т; черных металлов – на 22,3%, или 419 тыс.т; химикалий – на 14%, или 179 тыс.т.

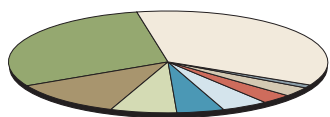
Перевозки грузов через припортовые станции в 2006 году (тыс.т)



Удельный вес видов сообщений в общем объеме перевозок в 2006 году (импорт и экспорт - без учета перевозок через припортовые станции) (тыс.т)

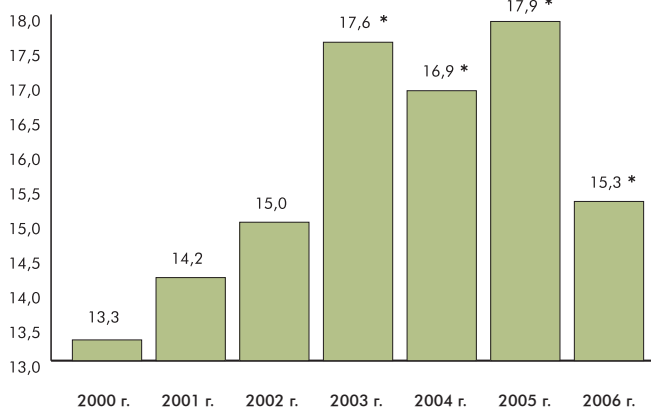


Структура перевезенных грузов в 2006 году (тыс.т)



17360	- Нефть и нефтепродукты - 35,6%
492	- сахар - 1%
1457	- химические грузы - 3%
1532	- лесные грузы - 3,1%
2298	- черные металлы - 4,7%
2347	- минеральные вещества - 4,8%
3266	- другие грузы - 6,7%
5535	- минеральные удобрения - 11,4%
14444	- каменный уголь - 29,6%

LDZ грузооборот 2000-2006 г. (мрд.ткм)



* без других перевозчиков

Обработка грузов на припортовых станциях

Импортные и экспортные перевозки через порты всегда преобладали на железной дороге. Наилучших результатов за отчетный период достигли припортовые станции Риги, через которые вместе с другими перевозчиками были транспортировано 17,2 млн.т, или 48,5% всех грузов, перевезенных по железной дороге через припортовые станции. Второе место занимает припортовая станция Вентспилс, через которую было перевезено 16 млн.т, или 45,1% всех грузов, перевезенных по железной дороге через припортовые станции.

Рижские припортовые станции в 2006 году увеличили грузовые перевозки на 682 тыс.т. Самый большой прирост достигнут на станции Зиельмьблазма – на 821 тыс.т, или на 40,4%. Объем грузов, обработанных станцией Рига-Краста, вырос на 597 тыс.т, или на 6,8%. На станции Лиепая – на 401 тыс.т, или на 21,5%.

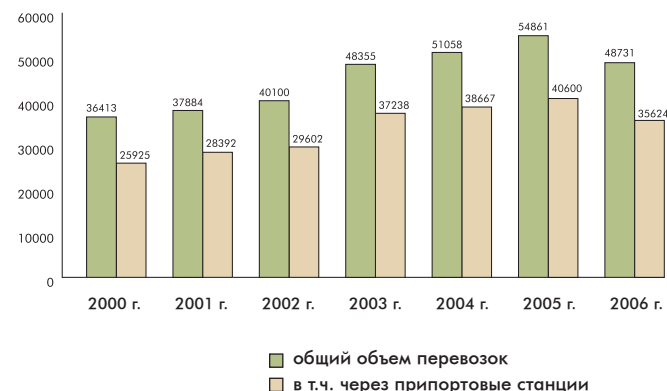
К сожалению, за отчетный период сократился объем грузовых перевозок через станцию Вентспилс – на 6,1 млн.т, или на 27,4%.

Импортные и экспортные перевозки через рижские припортовые станции составили 48,5% грузопотока, через станцию Вентспилс – 45,1%, а через станцию Лиепая – 6,4%.

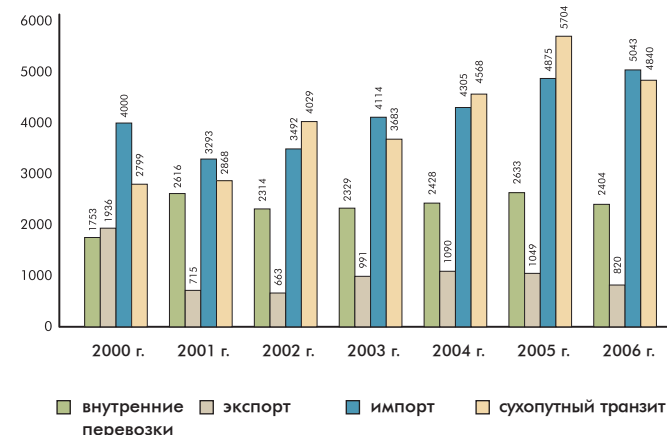
Контейнерные перевозки

Успешно развивались за отчетный период контейнерные перевозки поездом Балтика Транзит. Всего в 2006 году было отправлено 104 таких поезда с 4940 вагонами, на которых было погружено 5455 контейнеров. Для сравнения: в 2005 году было отправлено 76 поездов с 3422 вагонами и 3731 контейнером. Таким образом, количество контейнерных поездов выросло на 26,9%, вагонов – на 30,7%, а контейнеров – на 31,6%.

Динамика перевезенных грузов в 2000-2006 годах (тыс.т)



Грузовые перевозки по видам сообщений в 2000-2006 годах (тыс.т)



Международные пассажирские перевозки по железной дороге в Латвии обеспечивает ГАО Латвияс дзелзцельш вместе с АО Старптаутиские пасажиеру парвадаюми и партнером по сотрудничеству Л-Экспресис.

Международные пассажирские перевозки в 2006 году характеризуют следующие показатели:

- перевезено 0,400 млн.пассажиоров;
- по сравнению с 2005 годом, количество перевезенных пассажиров увеличилось на 6%;
- пассажирооборот составил 99,1 млн.пасс-км;
- по сравнению с 2005 годом, пассажирооборот вырос на 5,4%.

Для международных пассажирских перевозок используются шесть пассажирских поездов формирования Латвийской железной дороги. По маршруту Рига–Москва курсируют два поезда. Кроме этого, по маршрутам Рига–Санкт-Петербург, Рига–Гомель, Рига–Трускавец и Рига–Симферополь (в летний период) курсирует по одному поезду. Для расширения спектра предлагаемых услуг в распоряжении пассажиров имеются беспересадочные вагоны формирования Латвийской железной дороги:

Рига–Одесса (два вагона в летний период), Рига–Адлер (два вагона в летний период) и Рига–Витебск (один вагон в летний период).

В то же время по маршруту Вильнюс–Санкт-Петербург, транзитом пересекающему территорию Латвии, курсирует пассажирский поезд формирования Литовской железной дороги.

Международные пассажирские поезда выбрали 0,059 млн.жителей и гостей Латвии, что на 1800 пассажиров, или на 3% больше, чем в 2005 году. Пассажирооборот во внутреннем сообщении за отчетный период составил 13,2 млн.пасс-км (в 2005 году – 12,8 млн.пасс-км), что на 3% больше, чем годом ранее. Средняя длительность поездки по территории Латвии в международных пассажирских поездах, по сравнению с 2005 годом, сократилась на 1,3 км, составив 247,6 км.

АО Пасажиеру вилциенс является дочерним обществом ГАО Латвияс дзелзцельш, которое осуществляет железнодорожные пассажирские перевозки электро- и дизель-поездами по территории Латвии.

Перевозка пассажиров электропоездами осуществляется в пригородном сообщении на четырех участках железной дороги: Рига–Скулте, Рига–Айзкраукле, Рига–Елгава и Рига–Тукумс.

Дизель-поезда обеспечивают перемещение населения между различными регионами Латвии и столицей страны. Пассажирские перевозки дизель-поездами идут на восьми участках: Рига–Сигулда–Валмиера–Лугажи, Рига–Эргли, Рига–Гулбене, Рига–Крустпилс, Рига–Крустпилс–Резекне–Зилупе, Рига–Крустпилс–Даугавпилс, Рига–Елгава–Реньге и Рига–Елгава–Лиепая.

В 2006 году АО Пасажиеру вилциенс реализовало несколько существенных мер по улучшению обслуживания пассажиров:

31 марта 2006 года по маршруту Рига–Лиепая–Рига начал курсировать дизель-поезд повышенной комфортности Курземе. В распоряжении пассажиров этого поезда имеются более удобные сиденья, небольшие столики у окна; в поезде также можно приобрести кофе или чай из автомата, бесплатно почитать прессу или посмотреть телевизор. Дизель-поезд подобного типа Динабург курсирует также по маршруту Рига–Даугавпилс–Рига.

19 июля 2006 года по специальному платному телефону было открыто резервирование билетов на поезда с нумерованными сидячими местами (Динабург и Курземе).

В рамках Национальной программы Европейского фонда регионального развития Развитие железнодорожных пассажирских перевозок в Риге с 2005 по 2013 год сейчас реализуется проект Модернизация существующих электропоездов, который предусматривает к 2008 году за 13,7 млн.латов модернизировать 68 вагонов электропоездов. Часть финансирования покрывается из Европейского фонда регионального развития. В сентябре 2006 года начали курсировать первые модернизированные электропоезда, в которых для пассажиров создан новый уровень комфорта и безопасности, а также сформирована современная рабочая среда в кабине машиниста поезда.

В 2006 году была начата работа над вторым значительным проектом Национальной программы Европейского фонда регионального развития Предварительное исследование закупки новых электропоездов. Этот проект ставит целью разработку стратегии внедрения нового подвижного состава электропоездов с учетом всех необходимых аспектов требований содержания, эксплуатации, инфраструктуры, безопасности, среды и общества.

В результате названных мероприятий количество перевезенных пассажиров в 2006 году также продолжало увеличиваться, достигнув 26 964 733 человек, что на 5,5% больше, чем в 2005 году. Пассажирооборот в 2006 году составил 879 902 906 пасс-км, что на 11,9% больше, чем в 2005 году.





ИНФРАСТРУКТУРА ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Управление инфраструктуры ГАО Латвияс дзелзцельш отвечает за содержание рельсовых путей, инженерных сооружений, систем сигнализации движения поездов, устройств железнодорожной телекоммуникационной сети, радиосвязи, электроснабжения, контактной сети и другого оборудования согласно Правилам технической эксплуатации железных дорог. Эксплуатационная протяженность главных путей составляет 2287,7 км.

В составе Управления инфраструктуры работают 9 структурных единиц, в том числе:

- 3 дистанции пути;
- 3 дистанции сигнализации и связи (электротехнические);
- сервис ремонта пути;
- рельсосварочный центр;
- информационно-вычислительный центр.

В Управлении инфраструктуры и его структурных единицах трудятся 4936 специалистов различных отраслей.

Основные задачи Управления инфраструктуры за последние годы и отчетный год:

содержание инфраструктуры в хорошем техническом состоянии для обеспечения безопасного движения поездов на установленной скорости;

совершенствование технологии содержания;

точное и скрупулезное планирование инвестиций в условиях, когда на инфраструктуру не предусмотрены средства государственного бюджета;

освоение и внедрение новейших технологических достижений;

эффективная технология освоения инвестиций.

Основной балансовый капитал Управления инфраструктуры на 1 января 2007 года составлял 56,310 млн.латов.

Общие доходы Управления инфраструктуры в 2006 году составили 81,738 млн.латов, в том числе:

от услуг основной деятельности	74,586 млн.латов;
из них содержание железнодорожной инфраструктуры	49,452 млн.латов;
от прочей хозяйственной деятельности	7,125 млн.латов;
чрезвычайные	0,027 млн.латов;
общие расходы в 2006 году	76,529 млн.латов;
балансовые убытки	5,209 млн.латов.

В 2006 году были проведены следующие работы по строительству, реконструкции, реновации и содержанию:

Строительство:

строительство парка приема железнодорожной станции Резекне-2	487,9 тыс.латов;
строительство электрической централизации парка приема железнодорожной станции Резекне-2	14,2 тыс.латов.

Реконструкция (модернизация):

модернизация системы обнаружения грения букс подвижного состава в железнодорожном коридоре Восток – Запад	1588,7 тыс.латов;
реконструкция рельсового пути на протяжении 38,8 км	9423,6 тыс.латов;
модернизация устройств электрификации	219,8 тыс.латов;
введение новой нумерации телекоммуникации в сети LDz	368,9 тыс.латов;
модернизация оптической линии связи на линии Рига–Елгава–Мейтене	68,0 тыс.латов.

Реновация (капитальный ремонт):

капитальный ремонт пути на протяжении 21,7 км	1439,4 тыс.латов;
замена стрелочных переводов (112 комплектов)	4460,4 тыс.латов;
ремонт инженерно-технических сооружений и земляного полотна	440,7 тыс.латов;
замена дефектных длинномерных рельсов на 19,4 км путей I категории	1312,0 тыс.латов.

Содержание:

текущий ремонт пути на протяжении 30 км	279,2 тыс.латов;
замена рельсов на новые на протяжении 0,9 км	36,8 тыс.латов;
шлифовка рельсов	245,7 тыс.латов;
ремонт путевых машин	282,8 тыс.латов;
текущий ремонт устройств сигнализации	255,8 тыс.латов;
текущий ремонт устройств связи	109,6 тыс.латов;
текущий ремонт устройств электроснабжения	278,9 тыс.латов.

Оборудование, приобретенное в 2006 году

1231,2 тыс.латов.

Привлечение инвестиций

Отдел руководства проектами в сотрудничестве с Управлением инфраструктуры LDz готовит заявки на привлечение финансирования Европейского союза к проектам развития и модернизации инфраструктуры, разрабатывает конкурсную документацию, обеспечивает успешное руководство проектами и координирует в учреждениях государства и самоуправления решение вопросов, связанных с внедрением проектов.

В 2006 году продолжалась работа по реализации четырех ранее начатых проектов.

В 2006 году подготовлена заявка на получение финансирования Фонда выравнивания для проекта *Строительство второго пути на участке Рига – Крустпилс*, который намечено реализовать в 2007-2013 годах.

В 2006 году подготовлены условия открытого международного конкурса на реализацию 2-го этапа проекта модернизации автоматических систем управления движением поездов. Реализация 2-го этапа проекта намечена на 2007-2009 годы.

В 2006 году начат новый Проект технической помощи для предварительных изысканий и подготовки заявки на два крупномасштабных инвестиционных проекта:

- внедрение единой железнодорожной системы мобильной коммуникации GSM-R;
- развитие Рижского железнодорожного узла.

Реализация этих проектов предусмотрена при софинансировании Фонда выравнивания Европейского союза в период с 2007 по 2013 год.

В 2006 году продолжалась работа по реализации четырех ранее начатых проектов

№ п.п.	Название проектов	Общие затраты проекта без НДС (евро)	Средства, освоенные в 2006 году (млн.евро)
1.	Замена стрелочных переводов (780 шт.) в железнодорожном коридоре Восток – Запад	35 240 000	6,142
2.	Модернизация системы обнаружения грения букс железнодорожного подвижного состава	15 123 880	2,513
3.	Модернизация автоматических систем управления движением поездов, в том числе 1-й этап	89 950 964 47 597 197	2,166
4.	Обновление рельсового пути на участках коридора Восток – Запад	89 423 077	20,291
		229 737 921	31,112

Перечень основных объектов комплекса железнодорожной инфраструктуры

№ п.п.	Название основных объектов комплекса инфраструктуры	Единица измерения	Всего
1.	Развернутая длина рельсовых путей, в том числе: - главные - станционные - подъездные	км	3608,6 2567 836,1 205,5
2.	Стрелочные переводы	комплекты	3135
3.	Инженерно-технические сооружения: - мосты - стоки	шт.	591 981
4.	Переезды		498
5.	Система управления движением поездов: - автоматическая блокировка - полуавтоматическая блокировка - станционная электрическая централизация	км км станция	1063,7 837,7 163
6.	Магистральные кабели связи	км	3110,2
7.	Радиосвязь	км	1917,3
8.	Линии электросетей высокого напряжения 6, 10 кВ	км	1401,0
9.	Контактная сеть	км	257,4

В своей деятельности по обеспечению безопасности движения поездов ГАО Латвияс дзелзцельш все шире применяет требования директивы Европейского союза 2004/49/ЕК о безопасности на железных дорогах Сообщества. Согласно этой директиве, главным фактором, гарантирующим безопасность движения, является внутренняя система надзора за безопасностью движения. На железной дороге она создается согласно директиве 2004/49/ЕК, а также принципам, определенным в законе О железной дороге. При этом она обязательна как для управляющего инфраструктурой, так и для перевозчиков, которые равны между собой в правах и обязанностях.

Согласно закону О железнодорожных перевозках, ГАО Латвияс дзелзцельш как отправитель, получатель и перевозчик опасных грузов обязано назначать консультантов по безопасности, наблюдающих за выполнением нормативных актов по перевозкам опасных грузов и контролирующих их соблюдение. Перед тем, как приступить к выполнению своих обязанностей, эти консультанты, назначаемые из круга железнодорожных специалистов участков эксплуатации и крупнейших станций, прошли специальный учебный курс, за который выдается сертификат о профессиональной квалификации.

Консультанты наблюдают за выполнением нормативных актов в сфере перевозки опасных грузов и контролируют соблюдение этих требований, а также отвечают за снижение риска для жизни и здоровья человека и окружающей среды.

Учения по локализации аварийных ситуаций с опасными грузами были проведены на станциях Рига-Краста, Мангали, Даугавпилс, Крустпилс, Резекне и Вентспилс.

Для улучшения работы восстановительных поездов и пожарных команд в эксплуатацию были введены такие устройства, как насосное оборудование для перекачки агрессивных жидкостей, пневматические резиновые подушки для локализации повреждений в цистернах, костюмы противохимической защиты, один электрогенератор Honda, а также другие приборы малой механизации.

Были капитально отремонтированы кран ЭДК-300 Даугавпилсского восстановительного поезда и кран ЭДК-500 Рижского восстановительного поезда. Проведена полная проверка крана ЭДК-500 Резекненской аварийной бригады.

Для улучшения условий труда и быта работников пожарных команд начата замена устаревших пассажирских вагонов пожарных поездов на новые, модернизированные и оборудованные современными водяными насосами и другими устройствами. Подобная модернизация прошла в поездах Рижской и Даугавпилсской пожарных команд. На станции Резекне-2 сдано в эксплуатацию пожарное водохранилище.

По оценке рисков рабочей среды (согласно 5-балльной методике Университета Тампере в Финляндии) железная дорога в целом относится к объектам повышенной опасности и имеет IV степень риска. В связи с этим ее эксплуатация, содержание и техническое обслуживание могут создать значительные риски для работников железной дороги, рабочие места которых в большинстве случаев находятся в зоне рельсовых путей – на территории повышенной опасности, т.е. на станциях и перегонах. В 2006 году удалось устранить либо снизить несколько рисков рабочей среды; наметилась и положительная тенденция сокращения несчастных случаев.



Охрана среды является одним из приоритетов деятельности ГАО Латвияс дзелзцельш. Это определено утвержденной на предприятии Политикой среды, согласно которой ежегодно планируется и выполняется многообразная работа по улучшению деятельности LDz в решении вопросов охраны среды. Главный приоритет отдается мерам с двойным эффектом, то есть таким, которые дают экономию материалов и ресурсов, в то же время уменьшая сточные загрязнения и источники их возникновения. Особое внимание уделяется обеспечению безопасности перевозок и обучению работников в вопросах охраны среды.

Финансовые средства для защиты среды

В 2006 году при реализации утвержденной Политики среды LDz провело мероприятия на общую сумму 2 093 885 латов. По отдельным видам природоохранных мер расходование средств в отчетном году было следующим:

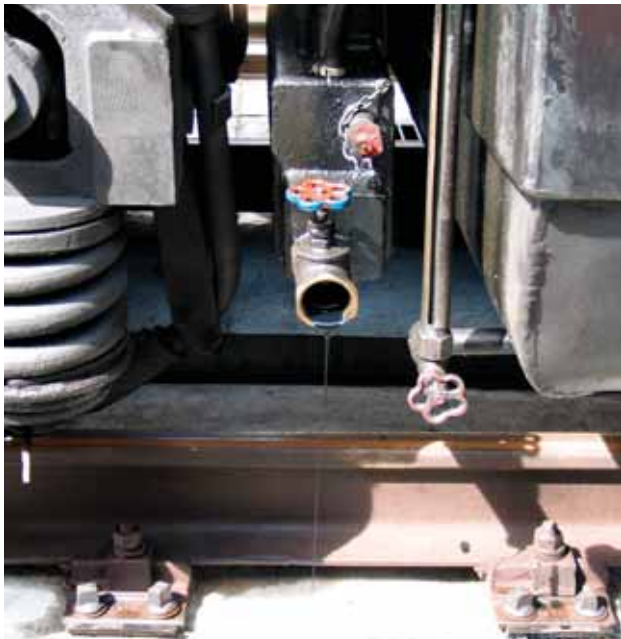
- на охрану атмосферы (ремонт и модернизация отопительных систем, ликвидация отдельных котельных и подключение их объектов к централизованным теплосетям) – 156 257 латов;
- на охрану и рациональное использование воды, а также сохранение гидрологического режима на территориях, прилегающих к железнодорожным путям (ремонт систем водоснабжения и канализации, ремонт систем отвода воды и обустройство железнодорожной полосы отвода) – 434 250 латов;
- на охрану грунта и грунтовых вод (реконструкция горюче-топливных баз и экипировочного хозяйства в соответствии с современными требованиями охраны среды, проектирование и строительство специальных площадок для продувания главных резервуаров тепловозов и слива отработанного масла из воздушных резервуаров, модернизация тепловозов с установкой специального оборудования для предотвращения утечки нефтепродуктов в грунт, наблюдение за качеством грунта и грунтовых вод на территориях LDz, очистка загрязненного грунта и грунтовых вод на них) – 574 041 лат;
- на уборку опасных отходов (утилизация отходов нефтепродуктов, производственных отходов с содержанием нефтепродуктов и загрязненного нефтепродуктами грунта, а также сбор и утилизация непригодного электрооборудования или модулей, утилизация других опасных отходов) – 133 980 латов; на снижение шумов (шлифовка рельсов и стрелок) – 245 700 латов;
- на ремонт и восстановление железнодорожных

защитных насаждений – 7 211 латов;

- на обеспечение безопасности движения поездов и пожарной безопасности (ремонт устройств по очистке стрелок, ремонт и модернизация переездов, распахка противопожарных полос вдоль естественных лесов и железнодорожных защитных насаждений, вырубка старых опасных деревьев и кустарника, выкос и уборка травы в железнодорожной полосе отвода, очистка железнодорожной полосы отвода от мусора, негодных материалов верхнего строения пути, отходов рубки и других горючих материалов) – 375 574 лата;
- на экономию топливно-энергетических ресурсов (замена технологических паропроводов, замена окон в рабочих помещениях, модернизация единиц самоходной техники для ремонта и содержания пути с заменой дизелей) – 84 633 лата;
- на охрану и улучшение рабочей среды (благоустройство территорий, ремонт и модернизация воздушно-вентиляционных систем в рабочих помещениях) – 33 147 латов;
- на другие меры по охране среды – 49 092 лата.

Защита среды от засорения нефтяными продуктами

Из обширного перечня мероприятий, проведенных в 2006 году, важнейшими были меры по охране грунта и грунтовых вод от загрязнения нефтепродуктами. За отчетный период были начаты реконструкция экипировочного хозяйства центра ремонта локомотивов Локомотивный сервис в Даугавпилсе и модернизация топливной базы его Рижского участка в соответствии с современными требованиями по охране среды, определенными в технико-нормативных актах. По окончании реконструкции и модернизации на этих объектах будет обеспечена полная защита грунта и грунтовых вод от загрязнения нефтепродуктами, оборудована система



Резервуар нового образца для сбора загрязненного масла с открытым краном в момент слива масла

предотвращения и выявления утечки топлива, а также система наблюдения за качеством грунтовых вод.

В рамках мероприятий этой группы в Резекненском цехе Даугавпилсского отделения эксплуатации локомотивов была построена площадка для продувки главных резервуаров тепловозов и слива отработанных масел. Построенный объект – железобетонная площадка длиной 40 м с рельсовым путем, на котором можно разместить и обработать один двухсекционный тепловоз, – не только обеспечивает практически полную защиту грунта и грунтовых вод от загрязнения нефтепродуктами при продувке главных резервуаров тепловозов и сливе из тепловоза отработанных масел, но и существенно облегчает сбор отработанного масла для дальнейшей утилизации.

Важным мероприятием по охране среды стала в отчетном году модернизация тепловозов с помощью специальных резервуаров усовершенствованного типа для сбора загрязненного масла (см.фото).

Оснащение тепловозов резервуарами для сбора загрязненного масла при полном соблюдении технологии ремонта и обслуживания локомотивов полностью устраняет возможность утечки нефтепродуктов на пути. В 2006 году резервуарами улучшенного образца были оборудованы 19 тепловозов.

Важнейшие мероприятия в 2007 году

Для выполнения Политики среды LDZ в 2007 году, согласно решению Правления, запланированы мероприятия на общую сумму 2 762 730 латов. В том числе намечено продолжение работ по реконструкции

экипировочного хозяйства центра ремонта локомотивов *Локомотивью сервис* в Даугавпилсе и модернизации топливной базы его Рижского участка, а также оснащение тепловозов резервуарами улучшенного образца для сбора загрязненного масла и строительство площадки для продувки главных резервуаров тепловозов и слива отработанных масел в Рижском цехе Рижского отделения эксплуатации локомотивов.

Кроме того, в 2007 году на территории центра ремонта локомотивов *Локомотивью сервис* в Даугавпилсе будет запущен новый проект – очистка загрязненного участка. Предусмотрена и очистка загрязненного грунта на территории хозяйственного комплекса Елгавского участка обслуживания строений и территорий Управления недвижимости в Вентспилсе.

Ухоженные станции, чистая железнодорожная территория, отремонтированные перроны – такова одна из важнейших задач Управления недвижимости ГАО Латвияс дзелзцельш. Главным в своей деятельности оно считает хозяйское и рациональное управление недвижимостью LDz.



Основные направления работы

За отчетный период в собственности LDz находилось более 2 тыс.зданий, остаточная балансовая стоимость которых на конец 2006 года превышала 9,7 млн.латов. Недвижимость – это не только здания, но и станционные перроны, площадки для перевалки грузов и другие объекты, общее число которых превышает 4 тыс.единиц. Кроме того, более 15,3 тыс. гектаров земли находятся в собственности LDz или переданы ему на управление.

Одним из видов управления недвижимостью LDz является сдача в аренду различных объектов, помещений и основных средств. За отчетный период арендные доходы увеличились на 15,5%.

Часть недвижимости, не используемой в деятельности LDz, подлежит продаже. В 2006 году было продано 8 объектов на общую сумму 262 тыс.латов. Продажа таких объектов, большинство из которых находится в плохом техническом состоянии, снижает общие расходы LDz на содержание недвижимости. Сэкономленные средства направляются на содержание и восстановление прочих объектов недвижимости. Управление поощряет участие арендаторов в реконструкции и ремонте арендуемых собственности и помещений. На объектах LDz арендаторы финансируют и проводят строительные работы, улучшая состояние арендуемой недвижимости, например на в Риге ул.Католю, 22; ул.Тургенева, 14; ул.Кална, 68.

Итоги сделанного

Крупные капиталовложения были сделаны в ремонт здания станции Елгава, например в гидроизоляцию и санацию фундамента и стен здания, ремонт крыши, служебных помещений и инженерных коммуникаций. На ремонт истрачено 536,6 тыс.латов.

За отчетный период Управление недвижимости занималось ремонтом других объектов железнодорожной инфраструктуры, чтобы улучшить условия труда и быта работников железной дороги. В 2006 году выполнены следующие работы:

- ремонт здания поста МРЦ на станции Торнякалнс;
- ремонт дежурных помещений поста МРЦ станции Шкиротава;
- ремонт крыши поста МРЦ парка А станции Шкиротава;
- ремонт здания пункта технического осмотра вагонов в Даугавпилсе;
- ремонт здания маневровой башни № 2 парка А станции Даугавпилс;
- ремонт здания поста ЭЦ на станции Резекне-2;
- ремонт помещений дома отдыха машинистов на станции Крустпилс;
- ремонт маневровой башни Сортировочного парка станции Даугавпилс;
- ремонт здания МРЦ Нефтяного парка в Вентспилсе;
- ремонт служебных помещений железнодорожной полиции в Елгаве;
- ремонт крыши Елгавского локомотивного депо;
- ремонт здания МРЦ станции Елгава;
- модернизация теплоузлов на посту ДЦ станции Югла, посту МРЦ станции Шкиротава и дома отдыха на ул.Лауvas, 7;
- подключение к городскому водопроводу станционного здания Вецаки.

Для удобства пассажиров

В обязанности сотрудников Управления недвижимости входит и забота об удобствах пассажиров железной дороги. В 2006 году были отремонтированы здания остановочных пунктов Вайвари и Зиемельблазма. На перроне станции Скривери заменены перронные блоки и уложено бетонное покрытие. Также восстановлены скамейки на перронах станций Булдури, Юмправа, Айзкраукле, Сауриеши и Кокнесе.

На станции Икшкиле оборудован пандус для пассажиров с нарушениями движения. В здании станции Ницгале проведен текущий ремонт зала ожидания. В зданиях станций Межаре и Аташиене заменены окна.

Перед возобновлением пассажирских перевозок по маршруту Рига–Лиепая были отремонтированы билетные кассы станций Добеле, Салдус, Броцены и Скрунда. Отремонтирован фасад станции Угале.

Информационная система недвижимости

В 2006 году была проведена значительная работа над упорядочением учета и документации всех земельных участков, на которые LDZ имеет право собственности или управления. Создана Информационная система недвижимости с картографическим и текстовым разделами. Начато заполнение ее базы данных актуальной информацией по недвижимости. Картографический материал системы упорядочен на сервере и сгруппирован.

В отчетном году выполнено топографическое измерение полосы отвода земли государственной публичной железнодорожной инфраструктуры, необходимое для разработки проектов определения земельных границ и ремонта железнодорожной инфраструктуры. Общая площадь измерения – 579,3 гектара. Проведено кадастровое измерение строений для 86 объектов. В Земельной книге продолжается регистрация недвижимости в железнодорожной полосе отвода. Общая площадь этих земельных участков составляет 209,19 гектара.

Поданы предложения к проектам шестнадцати нормативных документов Кабинета министров, связанных с Кадастровым законом, регистрацией и измерением недвижимости, определением размеров защитных полос и др. Точно определена защитная полоса земли отвода публичной железнодорожной инфраструктуры в Риге, она включена в План развития Риги на 2006-2018 годы.





В современных условиях, когда транзитные грузовые перевозки приобретают все более глобальные очертания, успешная работа и конкурентоспособность предприятия немыслимы без активного сотрудничества в международном масштабе. Поэтому и в 2006 году ГАО Латвияс дзелзцельш продолжало и развивало разнообразное сотрудничество с администрациями зарубежных железных дорог, а также с различными международными железнодорожными объединениями и институтами.

С 1992 года ГАО Латвияс дзелзцельш активно участвует в работе Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), в которой представлены 27 стран. Кроме этого, ряд железных дорог и предприятий работают в этой организации в статусе наблюдателей. В 2006 году ОСЖД отметила 50-летие своего существования. 98 работников LDz в 2006 году участвовали в 62 совещаниях ОСЖД, два из которых были проведены в Латвии.

С 1992 года LDz в статусе наблюдателя участвует в работе Совета по железнодорожному транспорту, а с 1996 года является ассоциированным членом этой организации. Подобный статус дает железной дороге больше прав и возможностей влиять на решения, но не ограничивает свободу действий LDz в выполнении принятых решений. В 2006 году в 64 совещаниях Совета по железнодорожному транспорту приняли участие 83 работника LDz.

В 2000 году LDz стало постоянным участником международного Совета по координации транссибирских перевозок, в рамках которого активно сотрудничает более чем с 40 администрациями железных дорог, пароходствами, портами, а также грузовыми операторами и экспедиторскими организациями. Количество членов этого Совета растет с каждым годом, что свидетельствует о его большом влиянии на транзитные перевозки. В

октябре 2006 года в Вильнюсе состоялось очередное совещание Совета по координации транссибирских перевозок, в котором участвовали и представители LDz. С 1992 года LDz является активным участником Международного союза железных дорог (МСЖД). Штаб-квартира этой международной организации находится в Париже. Статистические данные, обобщенные в конце 2006 года, свидетельствуют о том, что МСЖД объединяет более 160 железнодорожных администраций и предприятий с пяти континентов. Представители LDz регулярно участвуют в ассамблеях и конференциях МСЖД, а также в заседаниях различных рабочих групп. В целях более тесного сотрудничества с железными дорогами стран Европейского союза LDz в 2003 году вступило в Сообщество европейских железных дорог и предприятий инфраструктуры (CER), штаб-квартира которого расположена в Брюсселе. За отчетный период представители LDz участвовали в различных предприятиях CER, в том числе в работе Генеральной ассамблеи. В Риге, Брюсселе, Париже и Берлине состоялось также несколько встреч руководства и специалистов нашего предприятия с руководством CER.

В мае 2006 года в Риге прошла 46-я конференция Европейских таможен и железных дорог, на которую прибыли более 50 участников из 24 стран. В октябре 2006 года в Риге состоялся семинар, посвященный отношениям государства и железной дороги в соответствии с новой железнодорожной политикой ЕС. В этом мероприятии участвовали более 40 человек из 9 стран.

С 2000 года LDz входит в Международный комитет по железнодорожному транспорту (CIT). Он объединяет более 300 структур, связанных с железнодорожным транспортом, среди которых есть железнодорожные предприятия, операторы инфраструктуры, пароходства, а также автотранспортные предприятия из стран, в которых применяется COTIF (Соглашение о международном железнодорожном сообщении).

Для более успешного решения вопросов безопасности в сфере железнодорожных перевозок с использованием европейского опыта в сентябре 1999 года LDz было принято в Международную организацию сотрудничества железнодорожной полиции и служб безопасности (COLPOFER). В 2006 году представители LDz участвовали в работе Генеральной ассамблеи COLPOFER в Берлине. Ведущими партнерами LDz в сфере международного сотрудничества являются железнодорожные администрации Российской Федерации, Белоруссии, Литвы, Эстонии, Украины, Казахстана, Германии и Польши.

Уже несколько лет проводятся совещания генеральных директоров железных дорог стран Балтии, на которых обсуждаются многие актуальные вопросы сотрудничества. Совещания в порядке ротации проходят на каждой железной дороге стран-участниц по заранее согласованному плану. В феврале 2006 года подобное совещание состоялось в Юрмале.

В 2006 году для участия в деловых переговорах, международных конференциях, семинарах, выставках, заседаниях рабочих групп, съездах и других мероприятиях 299 работников LDz выезжали в служебные командировки в 34 государства, в том числе участвовали во многих международных транспортных выставках и конференциях в Москве, Санкт-Петербурге, Вильнюсе, Астане, Берлине, Мюнхене, Париже, Риме и Стокгольме. Следует отметить, что многие совещания международного уровня проходили и в Риге, за что были получены благодарственные отзывы, например из CER, ОСЖД и др.





За отчетный период центральной осью жизни музея стала работа над коллекцией транспортных средств, которая является самой большой гордостью музея, более всего привлекающей посетителей.



Пополнение коллекции транспортных средств

Исследование, хранение и экспонирование коллекции требуют времени, опыта, знаний и финансов. Уже второй год специалисты музея занимаются обширными реставрационными работами. Весной были закончены реставрация арестантского вагона начала XX столетия и консервация маневрового тепловоза ТЭМ2; в августе в экспозиции под открытым небом были выставлены отреставрированные головной и моторный вагон электропоезда ЭР2. В конце года приступили к работе над восстановлением багажного вагона начала XX века. Коллекцию вагонов пополнил построенный в 1965 году салон-вагон № 00870014. Снаружи он мало чем отличается от обычного пассажирского вагона, однако его оборудование и просторный салон с конференц-залом свидетельствует о специальном назначении вагона. Салон-вагоны подобного типа, или специальные служебные вагоны, в небольшом количестве изготавливались в ГДР по заказу правящей элиты СССР. После установки дополнительного оснащения на спецзаводе в Москве этот вагон был передан Прибалтийской железной дороге. До 1991 года его использовал Совет министров ЛССР, чтобы обеспечивать председателю Совмина и его сопровождающим комфортабельные поездки в Москву и другие города СССР.

Узнаваемость железнодорожного музея в обществе

Имя железнодорожного музея становится все более известным в латвийском обществе. Об этом свидетельствует повседневная посещаемость музея, которая растет с каждым годом. В 2006 году в музее в целом побывали 11599 человек, из них 3705 – бесплатно. 20 мая музей участвовал в акции Ночь музеев. В вечерней программе Железнодорожники в труде, на отдыхе и в спорте можно было посмотреть выставку, посвященную спортивным достижениям, гражданской обороне и активному отдыху железнодорожников; работал и

Тренажер психологических особенностей оперативных работников железной дороге. В течение нескольких часов музей посетили около 1300 человек.

Музей активно участвует в культурной жизни. В его Большом зале проходят концерты, театральные постановки, торжественные мероприятия и выставки. Особенно эмоциональным и ярким было 14 июня. В память высланных, среди которых были сотни железнодорожников и членов их семей, в музее была исполнена поэма композитора Я.Кулакова и поэта П.Айгарса Красный поезд. Этот концерт посетили и познакомились с музеем президент Латвийской Республики Вайра Вике-Фрейберга и ее супруг Имант Фрейбергс.

Объем музейной работы невозможно измерить только цифрами. Намного существеннее понять, пробуждает ли он интерес и чувства посетителей. Помогает ли он исследователям найти ответы по истории железных дорог в Латвии? Является ли музей тем местом, где семьи охотно проводят свой досуг? В 2006 году сотрудники железнодорожного музея думали именно об этом аспекте музейной работы – как совершенствовать экспозицию и создавать приятную атмосферу, чтобы каждый посетитель ощутил обаяние железнодорожной среды.

Головной вагон 39701 секции электропоезда ЭР2. Он был сделан на Калининском вагоностроительном заводе в 1963 году и предназначен для формируемого на Рижском вагоностроительном заводе (РВЗ) поезда ЭР2-397. Поезда этой серии РВЗ выпускал в 1962-1984 годах. Всего на РВЗ было сформировано 850 составов поездов серии ЭР2, которые состояли из двух головных и прицепных вагонов, а также четырех моторвагонов. Отреставрирован в АО VRC Zaslauks.

Моторвагон 82104 секции электропоезда ЭР2 (начальный № 59606) был изготовлен РВЗ в 1966 году. Сначала был



включен в состав экспериментального поезда ЭР2Б-596. В 1972 году вагон № 59606 по инициативе общественного конструкторского бюро Рижского филиала Всесоюзного НИИ вагоностроения был оборудован преобразователями импульсного тока, позволяющими поезду более равномерно набирать ход и снижать расход электроэнергии. Вместе с тремя другими модернизированными моторвагонами, двумя отдельно изготовленными головными вагонами и двумя резервными прицепными вагонами он был включен в состав электропоезда № 821 серии ЭР2и. Его эксплуатация позволила конструкторам исследовать работу малоизвестных в то время тиристорных токопреобразователей на различных ходовых режимах, а полученные знания были использованы для проектирования поездов следующего поколения.

Маневровый тепловоз ТЭМ2-1000. Изготовлен в 1971 году на Брянском тепловозном заводе. Использовался в маневровой работе на железнодорожных узлах, обслуживавшихся Даугавпилским локомотивным депо. Исключен из инвентаря ГАО Латвия с дзельцельш в 1995 году.

Локомотивы серии ТЭМ2 (маневровый тепловоз второго типа с электрическим силовым приводом) в различных модификациях, общим числом более 9000 единиц, выпускали в 1960-2000 годах. В течение этого времени базовая модель неоднократно модернизировалась, и локомотивам присваивались соответствующие индексы. Локомотив ТЭМ2-1000 оснащен четырехтактным 6-цилиндровым дизельным двигателем с турбоподдувом ПД1М производства Пензенского дизелестроительного завода. Его главный генератор способен обеспечить электроэнергией 6 тяговых электромоторов, каждый из которых с помощью редукторов соединен со своей колесной парой.

В Латвии локомотивы серии ТЭМ2 эксплуатировали с 1969 года. Сначала они заменили паровозы на Даугавпилском и Резекненском железнодорожных узлах, позднее работали и на других, а также на подъездных путях ряда предприятий. Несколько машин серии ТЭМ2 сейчас эксплуатируются в Латвии для обслуживания техники по ремонту и содержанию пути.

Арестантский вагон. Точное время его изготовления неизвестно, однако судя по особенностям конструкции он является современником вагонов, которые начали выпускать в царской России с 1906 года. Их расцвет пришелся на время культа личности Сталина, когда заключенных пересылали по этапу в так называемые исправительно-трудовые лагеря. Базой вагона служит принятый на Российских железных дорогах в качестве стандарта на рубеже XIX-XX столетий деревянный остов пассажирского вагона длиной 20,2 м с жестяной обшивкой. Обычно такие вагоны использовали в междугороднем пассажирском сообщении. Зеленые арестантские вагоны снаружи напоминали багажные вагоны, но отличались от них интерьером. Из 9 вагонных купе пять предназначались для арестантов. От коридора их отделяла решетка, позволяющая видеть, что происходит в купе. Решетка доходила до самого потолка вагона. В коридоре были окна, защищенные решеткой. В арестантских купе окон нет. Рядом с четырьмя купе оборудованы карцеры – это купе, разделенное пополам дощатой стенкой, в котором устроены две лежанки. По расчетам, в купе столыпинского вагона шесть человек могли сидеть внизу, а трое лежали на объединенной средней полке, у которой со стороны ног было оставлено пространство, чтобы влезать наверх. И еще двое должны были лежать на багажных полках. Однако обычно в одном купе размещали отнюдь не 11, а по меньшей мере в два раза больше заключенных.



ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ

Сообщение независимого ревизора акционеру ГАО "Латвияс дзелзцельш"	30
Баланс на 31 декабря 2006 года	31
Расчет прибыли или убытков за 2006 год	31
Сообщение независимого ревизора акционеру ГАО "Латвияс дзелзцельш"	32
Консолидированный баланс на 31 декабря 2006 года	33
Консолидированный расчет прибыли или убытков за 2006 год	33





Акционеру "Латвияс дзелзцельш"

Мы провели ревизию финансового отчета за 2006 год ГАО "Латвияс дзелзцельш", на основании которого подготовлен краткий финансовый отчет. Мы провели ревизию в соответствии с Международными стандартами ревизии, изданными Международной федерацией бухгалтеров. В нашем сообщении от 14 июня 2007 года мы даем сообщение независимого ревизора без замечаний о финансовом отчете за 2006 год, сделанном в полном объеме, на основании которого подготовлен сокращенный финансовый отчет.

По нашему мнению приложенный финансовый отчет по всем существенным аспектам соответствует финансовому отчету в полном объеме.

Для того, чтобы получить более полное представление о финансовом положении ГАО "Латвияс дзелзцельш" и результатах его деятельности в отчетный год, а также о содержании произведенной нами ревизии, сокращенный финансовый отчет следует рассматривать в контексте финансового отчета в полном объеме, на основании которого подготовлен сокращенный финансовый отчет, а также наше сообщение о проверке финансового отчета полного объема.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S. Vilcane'.

Сандра Вилцане
присяжный ревизор, сертификат № 30,
директор

Рига,
14 июня 2007 года

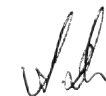
**Баланс государственного А/О "Латвияс дзелзельш"
на 31 декабря 2006 года (в латах)**

	<i>на 31.12.2006.</i>	<i>на 01.01.2006.</i>
АКТИВ		
1. Нематериальные вложения	743 573	759 646
2. Основные средства	203 372 242	185 116 714
3. Долгосрочные финансовые вложения	12 839 788	14 178 342
4. Оборотные средства	21 148 423	16 800 930
4.1. Запасы	12 602 443	9 145 372
4.2. Дебиторы	6 779 279	5 875 180
4.3. Денежные средства	1 766 701	1 798 378
Баланс	238 104 026	216 855 632
ПАСИВ		
1. Собственный капитал	108 253 020	107 287 573
1.1. Основные средства	90 168 321	90 168 321
1.2. Резервы	16 179 938	15 884 385
1.3. Неразделенная прибыль предыдущего года	830 000	830 000
1.4. Неразделенная прибыль отчетного года	1 074 761	404 867
2. Накопления	12 978 642	7 234 388
3. Кредиторы	116 872 364	102 333 671
3.1. Долгосрочные долги	72 878 573	59 493 972
3.2. Краткосрочные долги	43 993 791	42 839 699
Баланс	238 104 026	216 855 632

Расчет прибыли или убытков государственного А/О "Латвияс дзелзельш" за 2006 год (в латах)

1. Оборот нетто	189 809 819
2. Производственные расходы на реализованную продукцию	(166 154 928)
3. Доходы или убытки брутто (от оборота)	23 654 891
4. Расходы на администрацию	(15 177 620)
5. Прочие доходы от хозяйственной деятельности предприятия	13 366 953
6. Расходы предприятия на прочую хозяйственную деятельность	(16 300 847)
7. Доходы от ценных бумаг и займов, формирующих долгосрочные вложения	150 344
8. Прочие процентные доходы и подобные доходы	1 343
9. Выплаты процентов и подобные расходы	(2 497 947)
10. Доходы или убытки до непредусмотренных статей или налогов	3 197 117
11. Внеочередные доходы	27 849
12. Внеочередные расходы	(6 066)
13. Доходы или убытки до налогов	3 218 900
14. Подоходный налог предприятия	(1 822 132)
15. Отложенный подоходный налог предприятия	(171 489)
16. Прочие налоги	(150 518)
17. Доходы или убытки за отчетный период после налогов	1 074 761

Представитель держателя
государственных долей
капитала



А. Жидков

Председатель совета



Г. Мачс

Председатель правления



У. Магонис



Акционеру "Латвияс дзелзцельш"

Мы провели ревизию консолидированного финансового отчета за 2006 год ГАО "Латвияс дзелзцельш", на основании которого подготовлен краткий финансовый отчет. Мы провели ревизию в соответствии с Международными стандартами ревизии, изданными Международной федерацией бухгалтеров. В нашем сообщении от 14 июня 2007 года мы даем сообщение независимого ревизора без замечаний о консолидированном финансовом отчете за 2006 год, на основании которого подготовлен сокращенный финансовый отчет.

По нашему мнению приложенный сокращенный консолидированный финансовый отчет по всем существенным аспектам соответствует консолидированному финансовому отчету в полном объеме на основании которого подготовлен сокращенный консолидированный финансовый отчет.

Для того, чтобы получить более полное представление о финансовом положении ГАО "Латвияс дзелзцельш" и результатах его деятельности в отчетный год, а также о содержании произведенной нами ревизии, сокращенный консолидированный финансовый отчет следует рассматривать в контексте консолидированного финансового отчета в полном объеме, на основании которого подготовлен сокращенный консолидированный финансовый отчет, а также наше сообщение о проверке консолидированного финансового отчета в полном объеме.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S. Vilcane'.

Сандра Вилцане
присяжный ревизор, сертификат № 30,
директор

Рига,
14 июня 2007 года

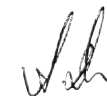
**Баланс государственного А/О "Латвияс дзелзельш"
на 31 декабря 2006 года (в латах)**

	<i>на 31.12.2006.</i>	<i>на 01.01.2006.</i>
АКТИВ		
1. Нематериальные вложения	801 949	848 277
2. Основные средства	216 211 661	194 687 669
3. Долгосрочные финансовые вложения	594 141	614 360
4. Оборотные средства	25 091 691	20 211 935
4.1. Запасы	13 095 814	9 726 348
4.2. Дебиторы	8 045 699	5 674 898
4.3. Денежные средства	3 950 178	4 810 698
Баланс	242 701 442	216 362 241
ПАСИВ		
1. Собственный капитал	110 927 757	108 041 861
1.1. Основные средства	90 168 321	90 168 321
1.2. Резервы	16 179 938	15 884 385
1.3. Неразделенная прибыль предыдущего года	1 527 699	1 382 235
1.4. Неразделенная прибыль отчетного года	2 848 923	493 744
1.5. Доля меньшинства	202 876	113 176
2. Накопления	9 694 719	3 668 799
3. Кредиторы	122 078 966	104 651 581
3.1. Долгосрочные долги	74 917 641	60 564 184
3.2. Краткосрочные долги	47 161 325	44 087 387
Баланс	242 701 442	216 362 241

Расчет прибыли или убытков государственного А/О "Латвияс дзелзельш" за 2006 год (в латах)

1. Оборот нетто	204 085 782
2. Производственные расходы на реализованную продукцию	(172 208 416)
3. Доходы или убытки брутто (от оборота)	26 877 366
4. Расходы по продажам	(187 985)
5. Расходы на администрацию	(17 582 743)
6. Прочие доходы от хозяйственной деятельности предприятия	11 919 918
7. Расходы предприятия на прочую хозяйственную деятельность	(13 660 913)
8. Доходы от ценных бумаг и займов, формирующих долгосрочные вложения	150 344
9. Прочие процентные доходы и подобные доходы	37 847
10. Выплаты процентов и подобные расходы	(2 497 947)
11. Доходы или убытки до непредусмотренных статей или налогов	5 055 887
12. Внеочередные доходы	28 037
13. Внеочередные расходы	(6 066)
14. Доходы или убытки до налогов	5 077 858
15. Подоходный налог предприятия	(1 889 829)
16. Отложенный подоходный налог предприятия	(164 027)
17. Прочие налоги	(151 292)
18. Доля меньшинства	(23 787)
19. Доходы или убытки за отчетный период после налогов	2 848 923

Представитель держателя
государственных долей
капитала



А. Жидков

Председатель совета



Г. Мачс

Председатель правления



У. Магонис

