



ГОСУДАРСТВЕННОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
“LATVIJAS DZELZCEĻŠ”



ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

2007

# Содержание

|    |                                                      |
|----|------------------------------------------------------|
| 2  | Сообщение председателя правления                     |
| 6  | Организационная структура концерна                   |
| 8  | Стратегия развития                                   |
| 14 | Политика персонала                                   |
| 16 | Грузовые перевозки                                   |
| 20 | Местные пассажирские перевозки                       |
| 22 | Международные пассажирские перевозки                 |
| 24 | Развитие инфраструктуры                              |
| 26 | Безопасность движения                                |
| 28 | Содержание и развитие недвижимости                   |
| 30 | Международное сотрудничество                         |
| 34 | Музей истории железных дорог Латвии                  |
| 36 | Проекты, получившие поддержку ГАО Latvijas dzelzceļš |
| 38 | Схема железных дорог Латвии                          |
| 39 | Финансовый отчет                                     |

# Сообщение председателя правления



## Завершающий год реструктуризации

В 2007 году Правление ГАО *Latvijas dzelzceļš* (LDz) продолжило работу над столь важным для предприятия проектом реструктуризации. Процесс реструктуризации LDz начался еще в 1999 году и проходил в несколько этапов, но именно 2007 год был наиболее динамичным и богатым на события. Был подготовлен и 29 марта 2007 года подписан Договор о реорганизации, в котором были точно определены принципы хозяйственной деятельности разделяемого общества – LDz – и приобретающих дочерних обществ: ООО *LDz Cargo*, ООО *LDz infrastruktūra* и ООО *LDz ritošā sastāva serviss*. Реорганизация LDz вступила в силу 4 июля 2007 года согласно принятому Регистром предприятий Латвийской Республики решению о регистрации реорганизации. 5 июля 2007 года ООО *LDz Cargo*, ООО *LDz infrastruktūra* и ООО *LDz ritošā sastāva serviss* начали самостоятельную хозяйственную деятельность, а ГАО *Latvijas dzelzceļš* продолжило свою работу в качестве управляющего инфраструктурой и органа надзора за деятельностью семи зависимых обществ. Давая оценку результатам, можно сделать вывод, что реструктуризация была проведена за короткое время и оказалась успешной. С окончанием этого процесса LDz полностью выполнило требования Европейского союза (ЕС) по созданию соответствующего либерализованного рынка железнодорожных перевозок.

В сотрудничестве с аудиторской фирмой ООО *Ernst & Young Baltic* процесс реструктуризации был тщательно подготовлен как в хозяйственном, так и в технологическом и кадровом аспектах, поэтому прошел без социальной напряженности, а главное – обеспечил полное соблюдение технологических процессов железной дороги в пассажирских и грузовых перевозках.

Чтобы концерн мог развиваться и сохранять конкурентоспособность, Правление, тщательно оценив все аспекты, продолжило реформы в финансовой, структурной, юридической, административной и других сферах деятельности предприятия. Например, железнодорожное охранное предприятие изменило свое название на ООО *LDz apsardze*, был начат процесс ликвидации АО *Starptautiskie pasažieru pārvadājumi*.

Этап реструктуризации, связанный с пассажирскими перевозками, планируется завершить в 2008 году. В конце 2007 года принадлежащие LDz акции АО *VRC Zaslauks* были вложены в АО *Pasažieru vilciens*. Таким образом, сфера деятельности, связанная с пассажирскими перевозками и ремонтом электропоездов, была консолидирована.

В целом можно сказать, что реорганизация LDz прошла быстро и эффективно, что в свою очередь позволило вовремя подготовить новый план стратегического развития и долгосрочного бизнеса на будущее.



L A T V I J A S D Z E L Z C E Ļ Š

## Хозяйственная деятельность

С 5 июля 2007 года основной сферой хозяйственной деятельности LDz стало управление инфраструктурой, а другие, например ремонт подвижного состава, содержание инфраструктуры, пассажирские и грузовые перевозки, были отделены, чтобы хозяйственная деятельность и финансовые потоки дочерних обществ были полностью прозрачны и контролируемы.

Для сохранения своих позиций на рынке транзита до 5 июля 2007 года Правление LDz неоднократно пересматривало тарифную политику, решившись на необходимую меру – увеличение тарифов. С началом самостоятельной хозяйственной деятельности ООО LDz Cargo Правление LDz делегировало вопросы формирования тарифной политики этому дочернему обществу. В условиях либерализации рынка железнодорожных перевозок фактическому перевозчику – ООО LDz Cargo – необходимо больше самостоятельности в решении коммерческих вопросов, чтобы оперативно реагировать на конъюнктуру рынка перевозок.

За отчетный период Правление LDz сохранило в качестве приоритетной задачу более активного вовлечения в логистический бизнес, чтобы не только выполнять заказы существующих клиентов, но и создать новые потоки из источников формирования грузов в Китае и других странах Азии. С этой целью ООО LDz Cargo создало новое дочернее общество ООО LDz Cargo logistika, главной задачей которого является расширение транзитных перевозок контейнерных грузов из Китая и Казахстана на Запад и обратно, а также работа по развитию услуг логистики для получения заказов на грузовые железнодорожные контейнерные перевозки из Европы через латвийские порты. В Рижском и Лиепайском портах созданы новые маршруты контейнерных поездов с пунктами назначения в России (Москва).

В результате проведенных мероприятий стабилизировалась работа по грузовым перевозкам, увеличились ее объем и полученные доходы. Это доказывает, что LDz сформировало правильную тарифную политику грузовых перевозок, а также тщательно спланировало и приняло меры по сохранению конкурентоспособности. В 2007 году LDz перевезло 52,16 млн.т грузов, что на 7% больше, чем в 2006 году. Однако этот объем – еще не окончательный результат, ведь Министерство сообщений Латвийской Республики выдвигает новые задачи – объем грузов в транзитном коридоре Восток–Запад должен расти и в дальнейшем, достигнув 90 млн.т в год. Для реализации этой цели планируются значительные инвестиции в модернизацию инфраструктуры.

## Инвестиции в инфраструктуру

Рост транзитных грузов зависит не только от успешной хозяйственной деятельности дочернего предприятия LDz ООО LDz Cargo, но и от возможностей латвийских портов по приему и перевалке грузов. Именно из-за ограниченности мощностей портовых терминалов у LDz нет возможности резко увеличить объем грузовых перевозок. По этой причине Правление LDz активизировало сотрудничество с Советами портов, обращая их внимание на необходимость увеличения имеющихся мощностей, а также строительства новых терминалов. Модернизация инфраструктуры LDz является наиболее эффективным способом для того, чтобы поток пассажирских и грузовых поездов не нарушался из-за технологических ограничений или низкой пропускной способности. Таким образом можно было бы повышать объем грузовых перевозок, одновременно гарантируя безопасность перевозок для населения и среды Латвии.

В 2007 году Правление LDz продолжало надзор за реализацией четырех проектов модернизации железнодорожной инфраструктуры, начатых в транзитном коридоре Восток–Запад в предыдущие годы: замена стрелочных переводов (780 комплектов); модернизация системы обнаружения нагрева букс железнодорожного подвижного состава (должна быть завершена в 2008 году); 1-й этап модернизации автоматических систем управления движением поездов; обновление пути на участках транзитного коридора Восток–Запад (всего на протяжении 260 км). Закончился международный открытый конкурс на реализацию при софинансировании ЕС проекта *Модернизация автоматических систем управления движением поездов* в объеме 41 млн. евро. Это проект следует завершить до конца 2009 года. Подготовлена заявка на получение финансирования из Фонда выравнивания ЕС для проекта *Строительство второго пути на участке Рига–Крустпилс*, который намечено воплотить в жизнь в 2008-2013 годах. Чтобы инфраструктура Рижского железнодорожного узла могла обработать потенциальный объем грузов Рижского порта, для реконструкции железнодорожного узла необходимо более 50 млн. евро. Поэтому и в 2007 году Правление LDz продолжало работать над схемой развития Рижского железнодорожного узла, а также над другими проектами, например завершился проект технической помощи по предварительным изысканиям и подготовке заявок на внедрение единой железнодорожной системы мобильной связи GSM-R.



## Подвижной состав

Поставленные Министерством сообщений задачи невозможно будет выполнить без отвечающих современным требованиям локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов. Поэтому уже в 2005 году Правление LDz утвердило концепцию модернизации тяги. В 2006 года прошел конкурс и началась модернизация двух первых тепловозов серии 2М62. Всего Программой модернизации тяги предусмотрена реконструкция 30 локомотивов, главный акцент в которой делается на замену силовых агрегатов и наиболее важных узлов, чтобы увеличить мощность локомотивов и продлить срок их службы.

За отчетный год самостоятельную хозяйственную деятельность начало ООО *LDz ritošā sastāva serviss*, перенявшее трудовые традиции находящихся в Даугавпилсе ремонтных предприятий – центров ремонта локомотивов и вагонов. Структурное подразделение *Центр ремонта локомотивов* занимается техническим обслуживанием, а также текущим, средним и главным ремонтом грузовых, пассажирских и маневровых тепловозов; техническим обслуживанием путевых машин; закупкой, хранением и реализацией дизельного топлива. Структурное подразделение *Центр ремонта вагонов* делает деповской и главный ремонт грузовых вагонов; капитальный ремонт вагонов с продлением срока их эксплуатации; ремонт колесных пар вагонов, замену основных агрегатов и узлов. В августе 2007 года оба структурных подразделения ООО *LDz ritošā sastāva serviss* повторно подтвердили соответствие внедренных на ремонтных предприятиях систем управления качеством международному стандарту ISO 9001:2000. Учитывая стремительное развитие контейнерных перевозок и рост объема перевезенных контейнеров, за отчетный год LDz закупило 100 новых контейнерных платформ, чтобы не упустить потенциальные грузы из-за нехватки подвижного состава. Продолжается сотрудничество с дочерним предприятием ОАО *Российские железные дороги – ТрансКонтейнер*, с которым заключен договор о взаимном использовании принадлежащих ему и LDz контейнерных платформ.

## Мотивированный работник – важный потенциал для развития

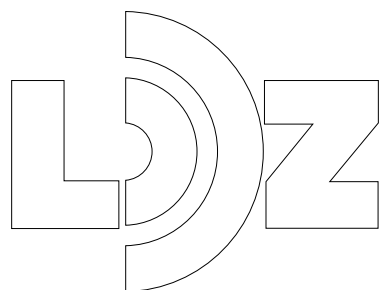
LDz является одним из крупнейших предприятий Латвии и по количеству работающих. На конец 2007 года в концерне LDz трудились 13620 человек. Учитывая напряженную ситуацию на рынке труда, Правление LDz считает приоритетом своей деятельности и совершенствование политики персонала. Ее цель – добиться, чтобы на Латвийской железной дороге работали наиболее квалифицированные инженеры всех необходимых для железнодорожного транспорта специальностей. Были

использованы такие инструменты как регулярное повышение зарплаты, ежемесячная инфляционная доплата, квартальные премии за хорошие результаты работы, а так же другие способы материального и нематериального стимулирования. В 2007 году средняя оплата труда в концерне превысила 540 латов в месяц. В ходе ведения социального диалога Правление LDz на протяжении нескольких лет наладило удачное сотрудничество с Профсоюзом железнодорожников и отрасли сообщений Латвии. Регулярно проходят совещания Рабочей группы профсоюза и LDz по совершенствованию Коллективного трудового договора.

## Корпоративные традиции

Кроме уже установившихся, годами поддерживаемых традиций, например награждение лучших работников в дни основания Латвийской железной дороги и Латвийского государства, за отчетный год были заложены и развивались новые традиции. Так, важным аспектом своей работы в 2007 году Правление LDz считало заботу о повышении престижа железнодорожной отрасли и профессии железнодорожника в латвийском обществе, чтобы работа на железной дороге стала жизненной целью любого молодого инженера, а для уже работающих на ней – делом всей жизни. Поэтому в 2007 году впервые в истории LDz была вручена новая награда – Почетное звание в двух номинациях: *За жизненный вклад* и *За лучшую научную работу* для молодого специалиста. Чтобы активизировать формирование гармоничных взаимоотношений работников в трудовых коллективах, была учреждена новая награда – *Гордость Латвийской железной дороги*. Ее основное значение заключается в том, что кандидатов на получение этого звания выдвигают сами работники дороги. Правление LDz поддерживает сохранение исторического наследия, проведение ежегодных летних спортивных игр, совместную встречу Летнего и Зимнего солнцеворота и другие мероприятия. Например, в 2007 году LDz организовало спортивные мероприятия в Угале и Вирогне, проведенные совместно с Обществом железнодорожников Латвии и Профсоюзом железнодорожников и отрасли сообщений Латвии. Согласно утвержденной Правлением LDz политики поддержки продолжалось выделение пожертвований на помощь социально незащищенным членам общества: пенсионерам-железнодорожникам, школам, обществам инвалидов, детским домам, культурным и спортивным мероприятиям.

Правление LDz считает, что предприятие должно увеличивать свою социальную ответственность, которая выражается в заботе об ухоженной, сохраненной и чистой среде, чтобы железная дорога стала гармоничной составной частью культурного пейзажа Латвии.



L A T V I J A S D Z E L Z C E Ļ Š

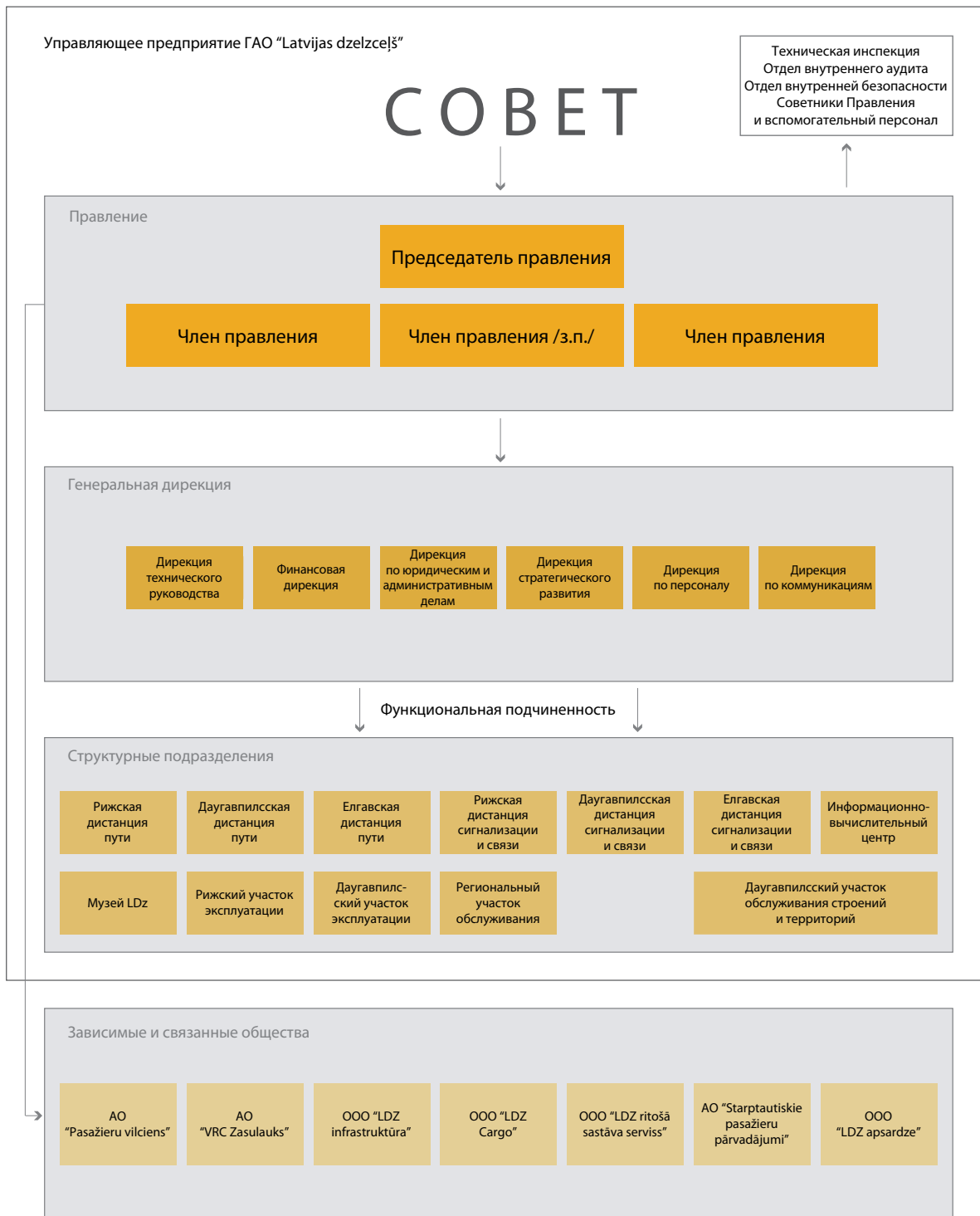
Поэтому была разработана Политика охраны среды, и для реализации ее планов за отчетный период было истрчено 4 млн.латов. Наиболее значительным стал, к примеру, проект очистки среды в ходе реконструкции топливной базы в Даугавпилсе, где было проведено обследование среды, определен уровень загрязнения и начата очистка загрязненной почвы и грунтовых вод. Не менее важно и просвещение общества, особенно школьников младших классов и школьной молодежи по вопросам соблюдения норм безопасности на территории железной дороги. В 2007 году продолжалось начатое ранее сотрудничество с Министерством образования, в ходе которого проводились Уроки безопасности, способствующие освоению школьниками знаний и правильных действий при нахождении на железнодорожной территории.

Правление ГАО *Latvijas dzelzceļš* считает, что коллектив предприятия добился выдвинутых на 2007 год целей.

**Угис МАГОНИС,**  
председатель Правления  
ГАО *Latvijas dzelzceļš*



# Организационная структура концерна Латвийской железной дороги





## Правление

Угис МАГОНИС – председатель правления

Улдис ПЕТЕРСОНС

Айварс СТРАКШАС

Андрис ШТЕЙНБРИКС

Станислав БАЙКО до 11.06.2007.

## Совет

Гунтис МАЧС – председатель совета

Леонид ЛОГИНОВ

Гунтар КРИЕВИНЬШ

Имантс САРМУЛИС

Янис ЭЙДУКС

Карлис ГРЕЙШКАЛНС

Арвидс КУЦИНС

Андрейс НАГЛИС

Андрейс ПОЖАРНОВС

Юрис ШМИТС

Элмарс ШВЕДЕ





# Стратегия развития

*За отчетный период были выработаны основные принципы планирования стратегического развития, отвечающие современным теориям и мировой практике управления предприятием, а также создана долгосрочная стратегия развития общества.*



## Долгосрочные цели

В долгосрочной перспективе перед концерном ставится цель превратиться в ведущее транспортное предприятие Балтии, которое:

- управляет железнодорожной инфраструктурой и развивает ее;
- оказывает интегрированные транспортные услуги;
- отличается финансовой стабильностью и эффективностью;
- является престижным местом работы и обеспечивает своим сотрудникам современную рабочую среду;
- непрерывно развивается с использованием новых знаний и технологий.

Для достижения этой цели за отчетный период было завершено создание структуры концерна путем выделения подразделений, занимающихся грузовыми перевозками, обслуживанием и ремонтом подвижного состава, а также капитальным строительством железнодорожной инфраструктуры, в отдельные капитальные общества – ООО *LDz ritošā sastāva serviss*, ООО *LDz Cargo* и ООО *LDz infrastruktūra*, полностью принадлежащие LDz. Четкое распределение бизнес-ответственности в рамках концерна позволяет концентрировать деятельность, ресурсы и компетенцию отдельных обществ для выполнения их основных функций и увеличивает способность быстро принимать решения с изменением ситуации на рынке.

В процессе управления инфраструктурой главной целью является эффективно организованная и управляемая инфраструктура, динамично развивающаяся на основе современных технологий и долгосрочных прогнозов спроса. Перевозчикам предлагаются современные услуги инфраструктуры. Приоритетами деятельности общества являются коридор Восток–Запад, Рижский регион и направление Север–Юг.

В развитии коридора Восток–Запад особенно важно обеспечивать и увеличивать пропускную способность и качество перевозок при разумном резерве мощностей, а также конкурентоспособную плату за инфраструктуру.

Для выполнения этих задач разработана долговременная инвестиционная программа, в реализации которой наряду с инвестициями общества существенная роль предусмотрена и для фондов ЕС, финансирования государства, самоуправлений и привлечения частных партнеров. Пропорциональное участие государства и самоуправлений в финансировании железнодорожной инфраструктуры обеспечило бы честную конкуренцию с автотранспортом во внутренних перевозках и с железными дорогами других стран на международном рынке.

Железная дорога – самый быстрый, удобный и экологичный вид городского транспорта. Общество ставит перед собой целью создание железнодорожной инфраструктуры, позволяющей железнодорожным перевозкам стать главным элементом системы общественного транспорта Рижского региона.

Стратегия общества предусматривает:

- в сотрудничестве с Рижской думой и ГАО *Latvijas valsts ceļi* создать эффективную инфраструктуру *паркуй и поезжай (park & ride)*;
- проложить соединение с международным аэропортом *Rīga*;
- повысить качество обслуживания клиентов и доступность железной дороги, в том числе для лиц с особыми потребностями, путем строительства новых повышенных перронов и реконструкции существующих станций;
- инвестировать средства в природоохранные мероприятия и построить шумопоглощающие стены в центре Риги, что положительно повлияет и на ситуацию с безопасностью, так как предотвратит доступ к железной дороге за пределами станций.

Общество видит перспективу долгосрочного развития деятельности в развитии направления Север–Юг путем реализации проекта *Rail Baltica*.

В сфере перевозок стратегическая цель концерна заключается в гарантии надежных, высококачественных и экологических грузовых и пассажирских перевозок по конкурентоспособной цене.

В ходе достижения этой цели основное внимание будет уделяться:

- развитию тягового и подвижного состава, чтобы:
  - модернизировать тягу путем повышения производительности труда локомотивов и снижения их влияния на среду;
  - обновить и пополнить вагонный парк в соответствии с прогнозами спроса на грузовые перевозки;
  - модернизировать имеющиеся и приобрести новые пассажирские поезда;
- развитию и доступности услуг, чтобы:
  - обеспечить клиентам интегрированные транспортные услуги грузовых перевозок;
  - внедрять новые услуги в пассажирских перевозках;
  - совершенствовать информационные технологии в процессах заказа и доставки услуг.



## Развитие организации

В ближайшие годы большое внимание планируется сконцентрировать на совершенствовании и модернизации организации и системы управления, чтобы создать современную и высокоэффективную организацию, которая была бы конкурентоспособна как на рынке услуг, так и на рынке труда. Для этого будет создана отдельная стратегическая программа, в ходе реализации которой большое внимание будет обращено на совершенствование производственных и управленческих процессов, а также на внедрение новых методов управления в обществах концерна. Предусмотрено добиться существенного роста производительности труда, повысить инициативность и ответственность руководителей и добиться большей эластичности при принятии решений, обеспечивая в то же время высокое качество труда и надежность железнодорожной системы.

## Инвестиционная политика

Для достижения стратегических целей концерна разработана долгосрочная инвестиционная программа, которая предусматривает:

- обеспечение полного соответствия технических параметров железнодорожной инфраструктуры действующим стандартам и требованиям по качеству и безопасности, техническим условиям единой железнодорожной системы ЕС;
- постоянное содержание, обновление и развитие инфраструктуры в соответствии с прогнозами спроса на мощности;
- повышение доступности публичной железнодорожной инфраструктуры и ее совместимости с другими видами транспорта;
- повышение качества услуг в соответствии с требованиями современного рынка.

К числу приоритетных областей для инвестиций в свете определенных предприятием направлений долгосрочного развития бизнеса принадлежат:

- развитие инфраструктуры в коридоре Восток–Запад, транспортной системы Рижского региона и направления Север–Юг. На среднесрочную перспективу главная цель состоит в том, чтобы к 2010 году обеспечить пропускную способность железнодорожной инфраструктуры публичного пользования в железнодорожном коридоре Восток–Запад на уровне 58 млн.т грузов в год. Для достижения этой цели будут реализованы такие важные проекты, как строительство второго пути на участках Скривери–Крустпилс и Индра–Госграница и модернизация системы управления движением поездов. Предусмотрены и существенные инвестиции в развитие Рижского железнодорожного узла путем строительства новых станций и путей на левом берегу Даугавы, модернизации систем сигнализации, электропитания, телекоммуникаций и др;
- развитие перевозочных услуг с помощью обновления тягового и подвижного состава и расширения спектра услуг.

В 2007 году продолжалась реализация проектов модернизации железнодорожной инфраструктуры:

- замена стрелочных переводов (начата 2-я очередь реализации проекта, в рамках которой предусмотрена замена 360 стрелочных переводов);
- модернизация системы обнаружения нагрева букс;
- модернизация автоматической системы управления движением поездов;
- обновление путей на участках транзитного коридора Восток–Запад.







На реализацию инвестиционной программы в 2007 году было выделено 24,7 млн.латов, в том числе 12,3 млн.латов – из Фонда выравнивания ЕС; 7,9 млн.латов составили средства государственного бюджета, а 4,5 млн.латов – средства LDz.

В 2008 году стратегическими приоритетами концерна станут:

- развитие новых видов грузовых перевозок с упором на контейнерные перевозки;
- развитие сотрудничества с деловыми партнерами с помощью создания единой системы транспорта и логистики в стране;
- развитие информационных и коммуникационных технологий, услуг и процессов, разработка долгосрочных планов развития и начало их реализации;
- рациональное внедрение интероперабельности и других требований Европейской железнодорожной системы в сотрудничестве с другими железнодорожными предприятиями и организациями ЕС.

## Защита среды

Защита среды – один из приоритетов деятельности концерна LDz. С 1998 года, когда на предприятии впервые была утверждена Политика среды, каждый год согласно с ней планируется и выполняется многообразная работа по внесению вклада LDz и зависимых обществ в решение вопросов охраны среды. Главное значение имеют мероприятия с двойным эффектом, то есть те, которые не только дают экономию материалов и ресурсов, но и снижают риск загрязнения. Особое внимание уделяется безопасности перевозок и обучению работников вопросам охраны среды.

В ходе реализации Политики среды в 2007 году в концерне LDz были выполнены работы на общую сумму 3 040 925 латов, в том числе в структурных подразделениях LDz – на 1 324 676 латов, а в зависимых обществах – на 1 716 249 латов. Расходование средств по отдельным видам природоохранных мероприятий за отчетный период было следующим:

- защита атмосферы (работы, связанные с системами отопления и вентиляции) – 52 162 лата;
- защита и рациональное использование воды, а также сохранение гидрологического режима на прилегающей к путям территории (ремонт систем водоснабжения и канализации, ремонт водоотводных систем и обустройство железнодорожной полосы отвода) – 379 177 латов;
- защита грунта и грунтовых вод (реконструкция топливных баз и экипировочного хозяйства в соответствии с современными требованиями защиты среды, модернизация тепловозов с помощью специального оборудования для предотвращения утечки нефтепродуктов в грунт, мониторинг грунта и грунтовых вод на территории LDz, очистка грунта и грунтовых вод на загрязненных территориях) – 629 853 лата;
- уборка отходов (утилизация отходов нефтепродуктов, производственных отходов с содержанием нефтепродуктов и загрязненного нефтепродуктами грунта, сбор и утилизация непригодного электронного оборудования или модулей) – 199 891 лат;
- снижение шумов (шлифовка рельсов и стрелок) – 273 896 латов;
- обеспечение безопасности движения поездов и пожарной безопасности (ремонт оборудования для очистки стрелок, ремонт и модернизация переездов, вспашка пожарных полос вдоль естественных лесов и железнодорожных защитных насаждений, вырубка старых опасных деревьев и кустарника, выкос и сбор травы на железнодорожной полосе отвода, очистка полосы отвода от мусора, негодных материалов верхнего строения пути, отходов вырубки, старых деревянных шпал и других горючих материалов) – 407 184 лата;
- ремонт и обновление дорожных защитных насаждений – 6 107 латов;



- экономия топливно-энергетических ресурсов (замена окон в рабочих помещениях, модернизация самоходных единиц техники для ремонта и содержания пути с заменой двигателей, модернизация и капитальный ремонт электропоездов с соблюдением требований охраны среды) – 1 077 002 лата;
- другие природоохранные мероприятия – 15 653 лата.

Сравнивая объем средств, израсходованных в 2007 году на отдельные виды мероприятий, следует отметить, что больше всего средств в рамках концерна LDz было потрачено на мероприятия по экономии топливно-энергетических ресурсов; на втором месте по объему расходов находятся мероприятия по защите грунта и грунтовых вод; а на третьем, четвертом и пятом – соответственно, меры по обеспечению движения поездов, защите воды и ее рациональному использованию, а также сохранение гидрологического режима на прилегающих к путям территориях. В целом на эти особенно важные для охраны среды группы мероприятий в 2007 году был истрачен 91% от общего объема средств, выделенных на природоохранные цели.

В течение года в результате реализации ежегодной Политики среды концерна LDz снились расход топлива и электроэнергии на одну перевозочную единицу (удельный расход), выброс в воздух вредных веществ вместе с выхлопными газами дизельных двигателей тягового подвижного состава и расход воды, что наглядно показано на прилагаемых диаграммах.

## Управление качеством и стандартизация

За отчетный период в концерне LDz была утверждена политика управления качеством, которая определяет основные принципы взаимного сотрудничества в вопросах управления качеством и стандартизации между управляющим предприятием и зависимыми обществами, чтобы обеспечить единое понимание и гармонизированное управление качеством и стандартизацией для развития концерна.

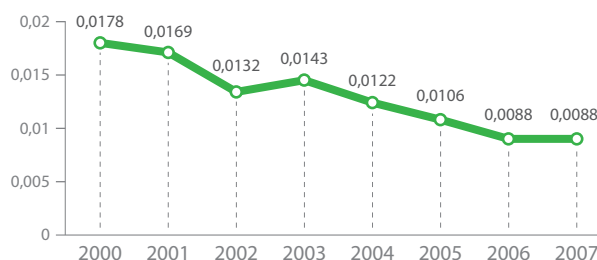
Решение о сертификации системы управления качеством принимается, если соответствующие предприятия группы и структурные подразделения LDz работают в непосредственном контакте с клиентами или это установлено другими требованиями, например участием в международных тендерах. Следующие структуры предприятия уже на протяжении долгого времени подтверждают свое соответствие требованиям международного стандарта ISO 9001 и обладают сертифицированной системой управления качеством:

- Информационно-вычислительный центр;
- Сервис ремонта пути в Даугавпилсе;
- Рельсосварочный центр;
- Центр ремонта вагонов в Даугавпилсе;
- Центр ремонта локомотивов;
- ООО LDz *apsardze*;
- АО VRC *Zasulauks*.

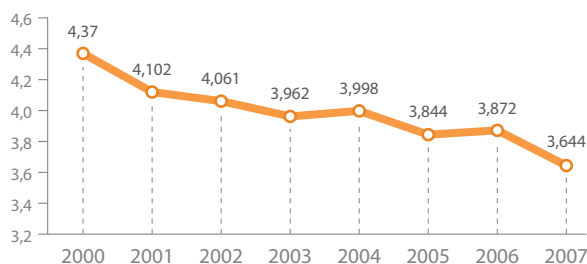
Специалисты LDz привлекались к разработке международных стандартов и технических нормативов в рабочих группах Европейского железнодорожного агентства (ERA) и Организации сотрудничества железных дорог, где идет изучение технических параметров железных дорог колеи 1520 мм с целью корректного отражения их в технических спецификациях ЕС по интероперабельности. Это жизненно необходимо для полноценного освоения структурных фондов ЕС в реализуемых проектах. Чтобы успешно работать в едином железнодорожном пространстве колеи 1520 мм, LDz в статусе наблюдателя продолжает работу в Межгосударственном техническом комитете по стандартизации *Железнодорожный транспорт*.

Для решения вопросов стандартизации в национальном масштабе активно работает технический комитет по стандартизации железнодорожной отрасли LV/S/STK39 Железные дороги, который за отчетный период приступил к реализации Национального проекта стандарта *Пассажирские платформы на железнодорожных линиях с шириной колеи 1520 мм*.

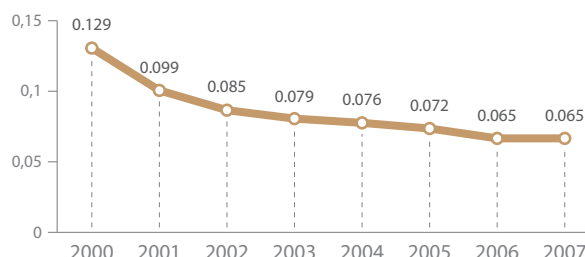
Удельный расход дизельного топлива в 2000-2007 годах на 1 пасс-км (кг)



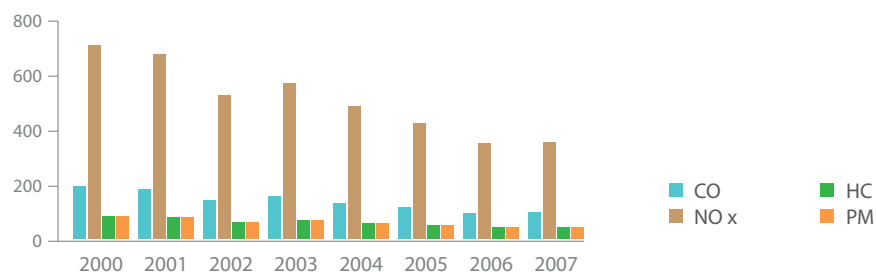
Удельный расход дизельного топлива в 2000-2007 годах на 1000 т-км (кг)



Удельный расход электроэнергии в 2000-2007 годах на 1 пасс-км (кВт/ч)

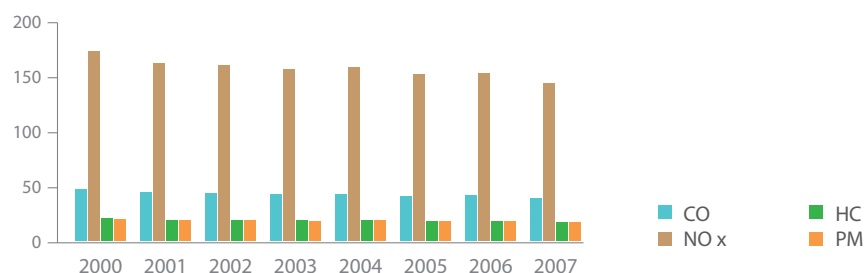


Выброс в воздух вредных веществ вместе с выхлопными газами дизельных двигателей в 2000-2007 годах на 1000 пасс-км (г)



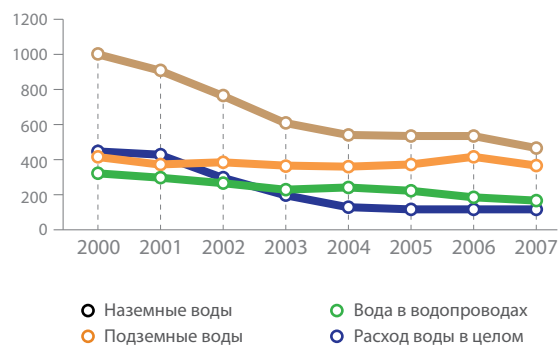
|      | 2000   | 2001   | 2002   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| CO   | 190,46 | 180,33 | 141,24 | 153,01 | 130,54 | 113,42 | 94,16  | 95,23  |
| NO x | 704,88 | 669,24 | 522,72 | 566,28 | 483,12 | 419,76 | 348,48 | 352,44 |
| HC   | 82,77  | 78,58  | 61,38  | 66,49  | 56,73  | 49,29  | 40,92  | 41,38  |
| PM   | 81,52  | 77,4   | 60,46  | 65,49  | 55,88  | 48,55  | 40,3   | 40,76  |

Выброс в воздух вредных веществ вместе с выхлопными газами дизельных двигателей в 2000-2007 годах на 1000 т-км (г)



|      | 2000    | 2001    | 2002    | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| CO   | 46,759  | 43,891  | 43,453  | 42,393  | 42,779  | 41,131  | 41,43   | 38,991  |
| NO x | 173,052 | 162,439 | 160,816 | 156,895 | 158,321 | 152,222 | 153,331 | 144,302 |
| HC   | 20,32   | 19,074  | 18,884  | 18,423  | 18,591  | 17,875  | 18,005  | 16,945  |
| PM   | 20,015  | 18,787  | 18,599  | 18,146  | 18,311  | 17,605  | 17,734  | 16,689  |

Расход воды на LDz в 2000-2007 годах (тыс. м³)





LATVIJAS DZELZCEĻŠ





# Политика персонала

Главной целью политики персонала является долгосрочное привлечение, развитие и сохранение профессиональных и лояльных работников, обеспечивающих качественное выполнение заданий и достижение бизнес-целей.



## Статистика и развитие персонала

В 2007 году в концерне LDz трудились 13620 человек. 38% общего количества работников составляли женщины. Средняя зарплата по предприятию в 2007 году достигла 532,90 лата.

Главными партнерами LDz по подготовке молодых специалистов-железнодорожников являются Институт железнодорожного транспорта Рижского технического университета, Рижская школа железнодорожников и Латгальская техническая школа транспорта и связи. В рамках заключенных с этими учебными заведениями договоров о сотрудничестве LDz организует практику студентов, направляет специалистов предприятия для работы в квалификационных комиссиях, а также оказывает молодым специалистам финансовую и материальную поддержку. Для популяризации железнодорожных профессий LDz участвует в проводимых учебными заведениями Днях карьеры и организации конкурса студенческих научных работ, поддерживаемого Латвийским фондом образования.

Для повышения квалификации работников LDz организует:

- обучение железнодорожников на рабочих местах и в классах техникумы структурных подразделений;
- программы многоступенчатого образования в государственных железнодорожных профессиональных учебных заведениях;
- курсы и семинары в Учебном центре LDz;
- помощь железнодорожникам в получении среднего специального или высшего профессионального образования.

## Организация учебного процесса и многоступенчатое образование персонала

Согласно Концепции разработки и издания железнодорожной технической литературы и учебных пособий, решением Правления LDz была создана комиссия, занимающаяся разработкой и изданием необходимого для обучения и работы специалистов-железнодорожников минимума технической литературы и учебных пособий на государственном языке:

- в 2007 году издан плакат *Строение тормозов грузовых вагонов*;
- издан учебник *Основы строения пути*;
- готовятся несколько книг железнодорожной технической литературы;
- в стадии исследования находятся проекты для учебного фильма и электронного каталога плакатов.

В 2007 году в 178 группах Учебного центра LDz обучались 2106 человек. 2041 человек из них работают на LDz и в зависимых обществах, а 65 – являются клиентами с других предприятий.

Распределение программ учебных курсов по основным темам

| Учебная тема                                                                                | Программы | Группы     | Слушатели   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------|-------------|
| Управление процессами предприятия                                                           | 4         | 5          | 78          |
| Управление людскими ресурсами и их развитие                                                 | 24        | 38         | 516         |
| Многоступенчатое образование инженерно-технических работников, рабочая среда и безопасность | 18        | 51         | 794         |
| Языки                                                                                       | 13        | 27         | 277         |
| Информатика                                                                                 | 16        | 57         | 441         |
| <b>Всего</b>                                                                                | <b>75</b> | <b>178</b> | <b>2106</b> |

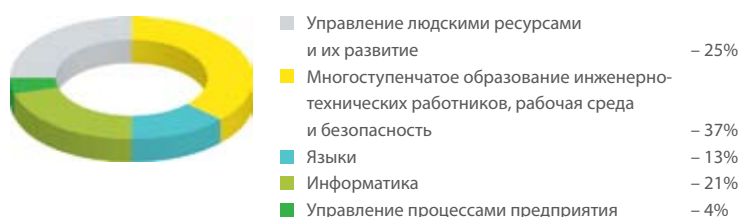
Было проведено 75 учебных курсов и семинарских программ, причем более одной трети общего числа слушателей обучались на курсах многоступенчатого образования инженерно-технических работников железной дороги.

Из перечисленной тематики учебных программ получили наилучшие оценки и были признаны наиболее удачными курс *Ремонт рельсов, стрелок и деталей переводов с использованием современных методов наплавки*, подготовленный предприятием *Banverket* Шведских железных дорог; разработанный и прочитанный специалистами нашего предприятия Владимиром Юновичем и Владимиром Чигаком курс *Содержание длинномерных рельсов и закрестовинных кривых*, а также организованные Даугавпилсским отделением Учебного центра курсы *Строение и ремонт грузовых вагонов* и *Строение и ремонт тормозов грузовых вагонов*.

В ходе реализации утвержденной Правлением LDz Программы профессионального совершенствования руководителей и руководящего резерва LDz были организованы учебные курсы по темам *Введение в бизнес-класс LDz* и *Бизнес-класс LDz*. По каждому из них прошли обучение 17 человек, а осенью приступила к занятиям еще одна группа в составе 17 слушателей, обучение которой планируется завершить весной 2008 года.



Распределение слушателей курсов по основным темам



Востребованы и курсы информатики, так как по этой теме увеличился удельный вес различных курсов по освоению финансово-информационной системы SAP. В то же время количество курсов для начинающих сократилось.

В 2007 году Учебный центр сотрудничал с 53 преподавателями, 22 из которых (или 41,5%) являются работниками LDz. Наиболее активными преподавателями среди них были Геннадий Земцовский, Виктор Киристов, Раймонд Канашевиц и Елена Третьякова. Судя по анкетам слушателей, средняя оценка преподавателей составляет 4,7 балла по 5-балльной системе.

Профессиональный психолог работал по двум основным направлениям:

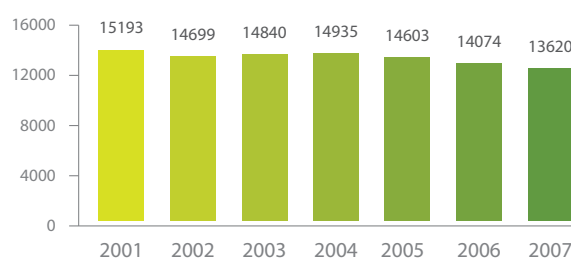
- создание тестовых программ для диспетчеров управления движением поездов и дежурных по станции;
- первичная психофизиологическая оценка машинистов тягового подвижного состава и их помощников.

С учетом психофизиологических критериев профессиональной пригодности и возможностей универсального компьютеризированного диагностического

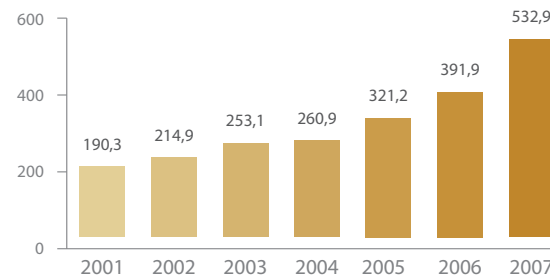
комплекса тестирования была составлена программа психофизиологической оценки поездных диспетчеров и реализован первый этап ее внедрения. После обобщения и анализа результатов в сотрудничестве с авторами компьютеризированной тестовой программы (компания *Neirocom* из Российской Федерации) будет проведено дополнительное приспособление этой программы к оценке поездных диспетчеров и дежурных по станции, так как обследования по этим двум профессиям пока не проводились. Оценено и количество работников данных профессий – потенциальных посетителей профессионального психолога – до 2010 года, что позволит качественно планировать работу в будущем.

Для обобщения и анализа результатов работы профессионального психолога и учета оцененных работников в Учебном центре создана специальная база данных. Информация о результатах тестов, должностях, возрасте, трудовом стаже и других характеристиках оцененных работников позволит профессиональному психологу в будущем в случае необходимости работать с железнодорожниками индивидуально.

Количество работников концерна LDz в 2001-2007 годах



Зарплатная плата работников концерна LDz в 2001-2007 годах



# Грузовые перевозки

5 июля 2007 года в результате реструктуризации LDz было создано ООО LDz Cargo, работающее на рынке транспортных услуг и являющееся одним из крупнейших в Балтийском регионе железнодорожных грузоперевозчиков.



## Основные статистические показатели

Число клиентов компании: грузовладельцев, стивидорских компаний и экспедиторов, – достигает почти 3000. У предприятия налажены тесные контакты с компаниями стран СНГ, Центральной Азии, Западной Европы и Балтийского региона. Работает оно в правовой среде СМГС и CIM (железнодорожная юридическая база).

ООО LDz Cargo обеспечивает местные и международные перевозки грузов по железной дороге, а также занимается связанными с этим дополнительными операциями, обработкой и обслуживанием вагонов на станциях – маневровой работой, оформлением перевозочных документов и др. Железнодорожные перевозки осуществляются в широком географическом масштабе – как по железным дорогам в направлении Восток–Запад, так и Север–Юг.

Сейчас на предприятии трудятся 2963 квалифицированных работника с большим опытом в сфере грузовых перевозок. С момента основания предприятия до конца 2007 года на нем было 2734 работника, из которых 85,2%, или 2329 человек, составляли рабочие, 263 человека (или 9,6%) выполняли административные обязанности, 128 человек (4,7%) занимали руководящие посты на производстве, а 15 человек (0,5%) принадлежали к обслуживающему персоналу. В соответствии с тенденциями роста инфляции заработная плата работников за отчетный период была увеличена.

В распоряжении предприятия имеются 194 магистральных и маневровых локомотива и 5017 грузовых вагонов, в том числе:

- крытые вагоны – 1294;
- платформы – 74;
- полувагоны – 1138;
- цистерны для перевозки нефти и бензина – 1219;
- зерновозы – 643;
- цементовозы – 119;
- вагоны-транспортёры для негабаритных грузов – 4;
- изотермические вагоны – 92;
- фитинговые платформы для перевозки контейнеров – 417.

Большую часть общего парка грузовых вагонов – 24,9% – образуют крытые вагоны, на втором месте цистерны (23,7%), а третью по размеру группу составляют полувагоны – 21,9%. В 2007 году было закуплено 100 новых фитинговых платформ для перевозки контейнеров. Планами на следующий год намечено приобретение еще 500 новых грузовых вагонов. К тому же до 2011 года будет продолжаться программа обновления грузовых тепловозов, в ходе которой предусмотрена модернизация 30 локомотивов.

Около 85% общего объема грузовых перевозок сконцентрировано в железнодорожном транзитном коридоре Восток–Запад. В 2007 году в этом направлении туда и обратно было перевезено 44 597 тыс.т грузов. По железной дороге в направлении Латвия–Белоруссия–

Латвия проследовало 31 433 тыс.т грузов, или 70,5% общего объема перевозок. Остальные 29,5%, или 13 164 тыс.т, пришлось на перевозки в Россию и из нее.

В 2007 году удалось увеличить общий объем перевезенных грузов и сохранить конкурентоспособность на рынке грузовых железнодорожных перевозок. Это относится ко всем основным видам грузов – нефти и нефтепродуктам, каменному углю и минеральным удобрениям. Всего в 2007 году предприятие перевезло 52 164 тыс.т грузов, что на 7% больше, по сравнению с 2006 годом.

## Перевозки по отдельным видам грузов

В 2007 году практически удвоился объем перевозок зерна – до 948 тыс.т, что на 96,9% больше, чем 2006 году. Третий по величине прирост относится к химическим грузам – 22,1%, так что объем их перевозки достиг 1647 тыс.т. Стремительно растут контейнерные перевозки. В 2007 году общее количество перевезенных контейнеров достигло 55,3 тыс. TEU, что на 69,4% больше, чем в 2006 году.

Увеличились также перевозки нефти и нефтепродуктов, черных металлов – соответственно 111,4 и 114,9%. Нефтепродуктов было перевезено 19341 тыс.т, черных металлов – 2756 тыс.т. В то же время сильнее всего снизился объем перевезенного сахара, грузы которого составили всего 330 тыс.т, или 67,1% от объема 2006 года.

Кроме того, выросли перевозки лесоматериалов, каменного угля и минеральных удобрений: объем перевезенных лесоматериалов составил 109,7 тыс.т, или 109,7% от уровня 2006 года; каменного угля – 14 724 тыс.т., или 101,9%; перевозки минеральных удобрений составили 5628 тыс.т, или 101,7% от уровня предыдущего года.

Импортные перевозки (в том числе через морские порты) увеличились до 108,7% (42 775 тыс.т), в том числе через портовые станции – до 109%, достигнув 37 717 тыс.т. Экспортные перевозки в 2007 году составили 2356 тыс.т, или 110,6% от объема 2006 года; в том числе через портовые станции – 103,7% (1324 тыс.т). Также выросли транзитные перевозки через сухопутные пограничные переходы, составив 104,0% от уровня предыдущего года (всего 5034 тыс.т). На 16,8% сократились объемы местных перевозок, что объясняется главным образом закрытием в Латвии сахароперерабатывающих заводов. В этом виде сообщение было перевезено всего 2000 тыс.т грузов.

Транзитные грузы перевозились в основном через Вентспилсский, Рижский и Лиепайский порты. Через Вентспилсский порт проследовало 18 182 тыс.т импортных грузов, через Рижский – 17 586 тыс.т.





LATVIJAS DZELZCEĻŠ





Лиепайский же порт перевалил лишь 1949,5 тыс.т железнодорожных грузов. Всего импортные перевозки в порты в 2007 году составили 37 717 тыс.т.

Экспортные перевозки из Рижского порта составили 713 тыс.т, из Вентспилского – 246 тыс., а из Лиепайского – 488 тыс.т. Всего экспортные перевозки из портов составили 1359 тыс.т.

Из общего объема перевозок ООО LDz Cargo около 86% составил транзит. Основными партнерами по сотрудничеству в этом виде перевозок были Российская Федерация и Белоруссия. 54,1% грузов поступает сейчас из России, 32,5% грузов посылает Белоруссия, а остальные прибывают из стран Европы и Азии, а также перевозятся транзитом по странам Балтии. Из России экспортируются главным образом каменный уголь, нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, химикалии, черные металлы и другие грузы. Импорт из Белоруссии составляют в основном нефтепродукты, минеральные удобрения, лесоматериалы и металл, что в общей сумме достигает 13 021,23 тыс.т. Экспортируются в Белоруссию больше всего продовольствие, сахар, химические грузы, хлопок и другие товары – всего 239,81 тыс.т. По сравнению с 2006 годом, перевозки в обоих направлениях – в Белоруссию и обратно – в 2007 году снизились с 16 880 до 15 776 тыс.т. В сотрудничестве с Казахстанскими железными дорогами перевозились в основном зерно и контейнерные грузы, что составляет 2,6% общего объема грузов. Из Литвы было ввезено 5,1% грузов, из Украины – 2,4%, а в другие страны (например в Узбекистан, Эстонию и др. и обратно) транспортировалось 3,4% грузов.

## Контейнерные перевозки

Принимая во внимание мировые тенденции развития транспорта, ООО LDz Cargo также считает приоритетом контейнерные перевозки. Всего в 2007 году было перевезено 55 334 контейнерных единиц TEU, в том числе через порты – 23 205 TEU.

Регулярно курсировал созданный в 2003 году контейнерный поезд *Балтика-Транзит*, обеспечивающий перевозку контейнерных грузов из Балтии в страны Центральной Азии. В 2007 году на 214% увеличился объем грузов, перевезенных этим маршрутом. Сейчас проходят переговоры по привлечению к этому контейнерному маршруту грузов из других стран Центрально-Азиатского региона. В 2007 году из общего объема перевезенных контейнерных грузов в направлении Казахстана проследовало 32,6 тыс. TEU, а поездом *ТрансБалтика* – 21,7 тыс. TEU.

Удельный вес объемов грузов, отправленных разными странами, в импортных перевозках и сухопутном транзите



В 2007 году начал курсировать контейнерный поезд по маршруту Рига–Москва, что одновременно сократило очереди грузовых автомашин на латвийско-российской границе. В тестовом режиме в прошлом году в Латвии были получены первые контейнерные грузы из Китая, которые отправились далее в страны Западной Европы. Схема поставки контейнерных грузов предусматривает их распределение в логистическом центре в Екабпилсе.

В соответствии с изменениями на мировом рынке перевозок менялась и тарифная политика ООО LDz Cargo. Была упрощена система расчетов для установления платы за перевозки, таким образом новая тарифная политика стала понятнее для клиентов. Точно определено, за что, почему и сколько им следует платить в конечном итоге. Тарифы на импортные, экспортные и международные перевозки были повышены в среднем на 8-15%.





L A T V I J A S D Z E L Z C E Ļ Š

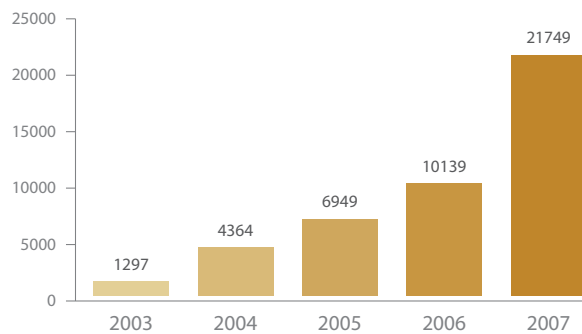
Удельный вес видов грузов, перевезенных в 2007 году



Распределение перевозок по видам грузов в 2007 году



Количество контейнеров, перевезенных поездом Балтика-Транзит (в контейнерных единицах TEU)





# Местные пассажирские перевозки

Местные железнодорожные пассажирские перевозки электро- и дизель-поездами осуществляет АО *Pasažieru vilciens*.



За отчетный период пассажиров перевозили электропоездами в пригородном сообщении по четырем участкам железной дороги: Рига–Скулте, Рига–Айзкраукле, Рига–Елгава и Рига–Тукумс.

Дизель-поезда обеспечивали перемещение населения между различными регионами и столицей страны. Пассажирские перевозки дизель-поездами осуществлялись по восьми участкам: Рига–Сигулда–Валмиера–Лугажи, Рига–Гулбене, Рига–Крустпилс, Рига–Крустпилс–Резекне–Зилупе, Рига–Крустпилс–Даугавпилс, Рига–Елгава–Реньге и Рига–Елгава–Лиепая.

На маршруте Рига–Эргли перевозка пассажиров с 1 января 2008 года прекращена. Решение о возобновлении движения пассажирских поездов по этому маршруту можно будет принять только после оценки экономического обоснования пассажирских перевозок.

В 2007 году АО *Pasažieru vilciens* предприняло ряд существенных мер по улучшению обслуживания пассажиров:

- В рамках Национальной программы Европейского фонда регионального развития (ЕФРР) *Развитие железнодорожных пассажирских перевозок города Риги с 2005 по 2013 год* к 2007 году были сданы в эксплуатацию 12 вагонов, или 3 четырехвагонных электропоезда. Всего в 2007 году были модернизированы 33 вагона, или 7 четырехвагонных электропоездов. Проект *Модернизация электропоездов* предусматривал к 2008 году модернизировать 68 вагонов электропоездов на сумму 13,7 млн.латов. Часть финансирования покрывается из Европейского фонда регионального развития. Модернизированные поезда обеспечивают более высокий уровень безопасности и комфорта пассажиров, а также современную рабочую среду в кабинах машиниста.
- В 2007 году также при финансировании ЕФРР был начат проект модернизации головных вагонов электропоездов, которую осуществляет АО *VRC Zasulauks*.
- За счет средств АО *Pasažieru vilciens* проведена реконструкция вагонов дизель-поездов в объеме 1 378 940 латов, а также реконструкция вагонов электропоездов на сумму 4 630 490 латов.

- 24 мая 2007 года из Риги в Резекне отправился дизель-поезд повышенной комфортности, который с 27 мая курсирует по маршруту Лиепая–Рига–Резекне и Резекне–Рига–Лиепая. Всего в поезде имеется 210 сидячих мест, в вагонах установлены телевизоры и кофейные автоматы. Поезд следует в режиме экспресса, поэтому затраченное на поездку время короче, чем в обычных рейсах.
- Продолжается работа над вторым значительным проектом Национальной программы ЕФРР *Предварительные исследования по закупке новых поездов*. Этот проект ставит целью разработку стратегии внедрения нового подвижного состава электро- и дизель-поездов с учетом всех необходимых аспектов их содержания и эксплуатации, требований инфраструктуры и безопасности, интересов экологии и общества, а также с анализом возможной оптимизации графика движения.
- С Рижской думой достигнута договоренность о муниципальном заказе на перевозку пассажиров по рижской городской территории.

В 2007 году количество перевезенных пассажиров продолжало увеличиваться и достигло 27,430 млн. человек.

Количество пассажиров, перевезенных АО *Pasažieru vilciens* в 2001-2007 годах (тыс.)

|                  | 2005  | 2006  | 2007  |
|------------------|-------|-------|-------|
| В электропоездах | 22547 | 23880 | 23930 |
| В дизель-поездах | 2965  | 3085  | 3065  |



LATVIJAS DZELZCEĻŠ





# Международные пассажирские перевозки

Международные пассажирские перевозки по железной дороге в Латвии обеспечивает LDz вместе с АО Starptautiskie pasažieru pārvadājumi и партнером по сотрудничеству ООО L-Ekspressis.



Перевозки пассажиров в международном сообщении за 2007 год характеризуют следующие показатели:

- перевезено 0,388 млн.пассажиров;
- по сравнению с 2006 годом, количество перевезенных пассажиров сократилось на 3%;
- пассажирооборот составил 93,7 млн.пасс-км;
- по сравнению с 2006 годом, пассажирооборот сократился на 5,4%.

В международных пассажирских перевозках используются шесть пассажирских поездов формирования Латвийской железной дороги. По маршруту Рига–Москва курсировали два поезда, по маршрутам Рига–Санкт-Петербург, Рига–Гомель, Рига–Трускавец и Рига–Симферополь (летом) курсировали по одному поезду. Однако в графике движения поездов на 2007/2008 годы (с 27 мая 2007 года) поезд Рига–Гомель не назначался.

По транзитному маршруту Вильнюс–Санкт-Петербург, проходящему по территории Латвии, курсировал пассажирский поезд формирования Литовской железной дороги.

В 2007 году для поездок по территории Латвии международными пассажирскими поездами воспользовались 0,048 млн.жителей и гостей страны, что на 11052 пассажира, или на 18,7% меньше, чем в 2006 году. Пассажирооборот во внутреннем сообщении за отчетный период составил 10,7 млн.пасс-км (для сравнения: в 2006 году этот показатель равнялся 13,2 млн.пасс-км, что на 18,9% меньше, чем в предыдущий год).

Средняя дальность поездки международными пассажирскими поездами по территории Латвии, по сравнению с данными 2006 года, уменьшилась на 5,0 км и составила 239,5 км.

Пассажирские перевозки в 2005-2007 годах

| Количество перевезенных пассажиров тыс.    | 2005. г. | 2006. г. | 2007. г. | 2007. г. % в |          |
|--------------------------------------------|----------|----------|----------|--------------|----------|
|                                            |          |          |          | 2006. г.     | 2005. г. |
| Всего чел.                                 | 378      | 400      | 388      | 97,0         | 102,6    |
| в том числе:                               |          |          |          |              |          |
| количество пассажиров, выехавших из Латвии | 170      | 177      | 165      | 93,2         | 97,1     |
| количество пассажиров, въехавших в Латвию  | 176      | 186      | 173      | 93,0         | 98,3     |
| транзит                                    | 32       | 37       | 50       | 135,1        | 156,3    |





LATVIJAS DZELZCEĻŠ



# Развитие инфраструктуры

Техническая дирекция LDz отвечает за организацию движения поездов и железнодорожную инфраструктуру, в том числе содержание рельсовых путей, инженерных сооружений, систем управления движением поездов, железнодорожной телекоммуникационной сети, радиосвязи, электро-снабжения, контактной сети и другого оборудования согласно Правилам технической эксплуатации железных дорог.

Техническая дирекция также несет ответственность за развитие железнодорожной недвижимости и инфраструктуры LDz.

Главные эксплуатационные пути имеют протяженность 2166,2 км

## Перечень основных объектов комплекса железнодорожной инфраструктуры

| № п/п | Название основных объектов                                                                                                 | Единица измерения | Всего  |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------|
| 1.    | Развернутая протяженность рельсовых путей, в том числе: главные<br>станционные<br>подъездные                               | км                | 3586,2 |
|       |                                                                                                                            | км                | 2567,0 |
|       |                                                                                                                            | км                | 830,8  |
|       |                                                                                                                            | км                | 188,4  |
| 2.    | Стрелочные переводы                                                                                                        | комплекты         | 3113   |
| 3.    | Инженерно-технические сооружения: мосты<br>и каналы                                                                        | шт.               | 591    |
|       |                                                                                                                            | шт.               | 981    |
| 4.    | Переезды                                                                                                                   | переезды          | 541    |
| 5.    | Система управления движением поездов:<br>- автоблокировка<br>- полуавтоблокировка<br>- электрическая централизация станций | км                | 1063,7 |
|       |                                                                                                                            | км                | 837,7  |
|       |                                                                                                                            | станции           | 163    |
|       |                                                                                                                            |                   |        |
| 6.    | Магистральные кабели связи                                                                                                 | км                | 3145,5 |
| 7.    | Радиосвязь                                                                                                                 | км                | 1870,2 |
| 8.    | Линии электросетей высоко-го напряжения 6, 10 кВ                                                                           | км                | 1401,0 |
| 9.    | Контактная сеть                                                                                                            | км                | 257,4  |

Железнодорожную инфраструктуру обслуживают шесть структурных подразделений – 3 дистанции пути и 3 дистанции сигнализации и связи (электротехнические).

В 2007 году перед технической дирекцией и ее структурными подразделениями стояли следующие главные задачи:

- содержание инфраструктуры LDz в хорошем техническом состоянии для обеспечения надежного движения поездов на установленных скоростях;
- совершенствование технологии содержания;
- точное и скрупулезное планирование инвестиций в условиях, когда средства государственного бюджета на инфраструктуру не выделяются;
- освоение новейших технологических достижений и их внедрение;
- освоение инвестиций для наиболее эффективного обеспечения технологий.

В 2007 году проводились следующие работы по реконструкции (модернизации), реновации (капитальный ремонт) и содержанию объектов:

### – реконструкция (модернизация):

- модернизация системы обнаружения нагрева букс подвижного состава в железнодорожном коридоре Восток–Запад – 1847 тыс.латов;
- модернизация автоматической системы управления движением поездов в железнодорожном коридоре Восток–Запад – 426,3 тыс.латов;
- модернизация стрелочных переводов и системы АЛСН в связи с модернизацией автоматической системы управления движением поездов – 152,1 тыс.латов;
- реконструкция рельсовых путей на протяжении 5 км – 3695,4 тыс.латов;
- модернизация устройств электрификации – 462,5 тыс.латов;
- освещение железнодорожного моста через Даугаву в Риге – 340,0 тыс.латов;
- модернизация парка «Д» (пассажирского) на станции Даугавпилс – 325,5 тыс.латов;
- модернизация горочных замедлителей на станции Даугавпилс – 159,5 тыс.латов.





**– реновация** (капитальный ремонт):

- капитальный ремонт типа Б на путях общей протяженностью 15,2 км – 1360,6 тыс.латов;
- замена 140 комплектов стрелочных переводов – 6562,1 тыс.латов;
- ремонт инженерно-технических сооружений и земляного полотна – 25,1 тыс.латов;
- замена дефектных длинномерных рельсов на путях 1-й категории общей протяженностью 12,9 км – 838,0 тыс.латов.

**– содержание:**

- капитальный ремонт пути общей протяженностью 42,4 км – 354,2 тыс.латов;
- замена старых рельсов на новые на протяжении 1,7 км – 106,4 тыс.латов;
- шлифовка рельсов – 226,3 тыс.латов;
- ремонт путевых машин – 260,5 тыс.латов;
- замена 40318 деревянных шпал; – 331,0 тыс.латов;
- текущий ремонт устройств СЦБ – 104,0 тыс.латов;
- текущий ремонт оборудования связи – 150,5 тыс.латов.

**Наиболее значительные проекта развития и обновления инфраструктуры в 2007 году:**

– продолжалось внедрение следующих проектов:

- реконструкция путей железнодорожного коридора Восток–Запад;
- замена стрелочных переводов в железнодорожном коридоре Восток–Запад;
- модернизация системы обнаружения нагрева брукс подвижного состава в железнодорожном коридоре Восток–Запад;
- модернизация автоматических систем управления движением поездов в железнодорожном коридоре Восток–Запад.

**Наиболее значительные проекты 2008 года:**

- реконструкция путей железнодорожного коридора Восток–Запад на протяжении 105 км – 28740 тыс.латов;
- замена 139 комплектов стрелочных переводов в железнодорожном коридоре Восток–Запад – 6838 тыс.латов;
- модернизация системы обнаружения нагрева брукс подвижного состава в железнодорожном коридоре Восток–Запад – 545 тыс.латов;
- модернизация автоматических систем управления движением поездов в железнодорожном коридоре Восток–Запад – 208 тыс.латов.





# Безопасность движения

*В сфере безопасности движения все шире применяются директивы Европарламента и Совета Европы по безопасности на железных дорогах Сообщества.*

Согласно директиве 2001/16/ЕК об интероперабельности системы обычных европейских железных дорог, в 2007 году были проведены первые мероприятия по разработке технических спецификаций, а в соответствии с требованиями регул № 91/2003, 1191/2003 и директивы 2004/49/ЕС отчеты по безопасности железнодорожного движения представлялись Центральному статистическому управлению и Европейскому железнодорожному агентству. Вопросы сотрудничества с Европейским союзом решались при поддержке Государственной железнодорожной технической инспекции ЛР.

Специалисты технической инспекции LDz также продолжали сотрудничество с Советом по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии по разработке документов, регламентирующих безопасность движения. Среди подготовленных и утвержденных документов наиболее важными являются *Основные принципы подготовки локомотивных бригад к работе на территории железных дорог соседних стран* и *Основные принципы и критерии технических требований к использованию технических средств в пространстве 1520 мм*.

Техническая инспекция LDz, как составная часть управляющего инфраструктурой, координировала работу по подготовке заключений, необходимых перевозчикам для получения сертификата безопасности железнодорожных перевозок, а также контролировала выполнение его условий.

В июле 2007 года завершилась реорганизация LDz. Во время нее главным приоритетом было наблюдение за процессом реорганизации, чтобы не допустить снижения уровня безопасности движения и охраны труда,

а также сохранить единую систему безопасности движения и охраны труда. Для работы в новых условиях, когда LDz было преобразовано в концерн, в структурных подразделениях и зависимых обществах были разработаны и внедрены новые системы надзора за безопасностью движения и управления охраной труда, в которые вошли меры по регулярному обучению и повышению квалификации специалистов железной дороги, ибо на железной дороге, как и в других отраслях транспорта, обеспечение безопасности движения очень зависит от человеческого фактора. Хотя объем грузовых перевозок и увеличился, количество нарушений безопасности движения на LDz, по сравнению с 2006 годом, уменьшилось.

Целью новой политики охраны труда в концерне LDz являются поощрение создания и поддержания безопасной и не вредящей здоровью рабочей среды, предотвращение несчастных случаев и производственных заболеваний. На предприятии проводятся проверки рабочих мест, идентификация факторов рабочей среды и устранение рисков. Риски оцениваются по 5-балльной методике, что позволяет эффективнее определять приоритеты и планировать превентивные мероприятия по улучшению рабочей среды и техники безопасности в концерне.







LATVIJAS DZELZCEĻŠ



# Содержание и развитие недвижимости

Отдел технической эксплуатации технической дирекции проводил ремонтные работы на объектах согласно бюджету LDz на 2007 год.



Капитальный ремонт был выполнен на следующих объектах:

1. Согласно техническому проекту *Капитальный ремонт здания станции Елгава* продолжался капитальный ремонт здания станции Елгава – ремонт лестниц, крылец и внутренних инженерных коммуникаций, а также ремонт архивных помещений на втором этаже (работы проведены на сумму 0,140 млн.латов без НДС).
2. Проведена газификация котельной на станции Засулаукс, в том числе подготовлен технический проект, проложены внешний и внутренний газопроводы, а также смонтировано технологическое оборудование котельной (0,240 млн.латов без НДС).
3. В помещениях станции Рига-Пассажирская и на перронах установлена система видеонаблюдения (0,480 млн.латов без НДС).

На текущий ремонт объектов было выделено 1,695 млн.латов без НДС

Региональный участок обслуживания освоил 1,195 млн.латов. Основным приоритетом стал ремонт объектов железнодорожной инфраструктуры, а также улучшение условий труда и быта железнодорожников. Наиболее важные ремонтные работы были проведены:

- в здании поста МРЦ станции Торнякалнс;
- на посту МРЦ в Риге, на ул.Русиня, 2;
- в здании станции Валмиера;
- на посту МРЦ в парке «Я» станции Шкиротава;
- в здании станции Вецумниеки;
- на посту МРЦ станции Елгава.

При подготовке к отопительному сезону были модернизированы теплоузлы на посту ДЦ станции Лачупе, в зданиях станций Земитаны и Лиепая, а в Елгаве, на ул.Пасту, 56 отремонтирована теплотрасса. Находившиеся в аварийном состоянии оконные блоки заменили в станционных зданиях Кандавы и Зваре. Большие средства были вложены в улучшение технического состояния объектов. В зданиях станций Кегумс и Дзинтари, а также в здании парка Нефтяная в Вентспилсе

отремонтированы водопровод и канализация. Заменены крыши на зданиях остановочного пункта Юмправа, станций Лиласте, Кегумс, Вангажи и Скрунда. Пожарной сигнализацией оборудованы станционные здания в Болдерае и Скрунде.

Для повышения комфорта пассажиров и устранения негабарита отремонтированы перроны на остановочных пунктах Яунолайне и Баложи. Согласно обращению АО *Pasažieru vilciens*, сделаны длиннее перроны на остановочных пунктах Саулкалне и Икшкиле. Полностью отремонтировано здание остановочного пункта Икшкиле: приведен в порядок фасад, заменена крыша, проведены перепланировка и ремонт внутренних помещений на общую сумму 0,49 млн. латов. После злоумышленного поджога восстановлен остановочный пункт Аггазене.

## Регистрация недвижимости

В 2007 году отдел регистрации недвижимости в сотрудничестве с Государственной земельной службой и самоуправлениями продолжил обследование недвижимости (земли, зданий), находящейся в управлении LDz, организовывал ее измерение и регистрацию в Информационной системе Государственного кадастра недвижимости, также закрепление прав собственности в Земельной книге. Не менее важной задачей является ежедневное обеспечение структурных подразделений LDz необходимой информацией о любом объекте недвижимости предприятия и соответствующей картографической информацией. До сих пор зарегистрированная в Кадастре информация о железнодорожной собственности остается неполной и противоречивой. Вносить в нее изменения можно только согласно требованиям нормативных актов ЛР. Упорядочение имущественных прав, несмотря на многократные предложения правительства по упрощению этого процесса, все еще не ускорилося, наоборот – стало еще сложнее и дороже.

## Упорядочение прав на земельную собственность

Данные Информационной системы недвижимости LDz на 1 января 2008 года:

| Подчиненность          | Количество по данным системы | Площадь по данным Кадастра, гектары | Обмеры, количество | Обмеренная площадь, гектары | Количество зарегистрированных в Земельной книге участков земли | Зарегистрированная в Земельной книге площадь, гектары |
|------------------------|------------------------------|-------------------------------------|--------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Министерство сообщений | 1220                         | 15600                               | 69                 | 886                         | 62                                                             | 633,4807                                              |
| LDz                    | 11                           | 1,761                               | 11                 | 1,761                       | 11                                                             | 1,761                                                 |





L A T V I J A S D Z E L Z C E Ļ Š

## Упорядочение прав собственности на строения

Данные Информационной системы недвижимости LDz на 1 января 2008 года

| Подчиненность | Количество зданий, зарегистрированных в Кадастре | Количество зданий на балансе | Количество зданий, зарегистрированных в Земельной книге |
|---------------|--------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------------------|
| LDz           | 898                                              | 1998                         | 143                                                     |

Отдел регистрации недвижимости контролирует обоснованность величины установленного самоуправлениями налога на недвижимость, ведет учет платежей. Постепенно в Информационную систему недвижимости трансформируется информация, имеющаяся в базе данных SAP. Информация LDz о недвижимости уже поддерживается согласно указаниям закона О кадастре, поэтому ее можно оперативно подготовить и представить в Министерство сообщений или другим указанным правительством органам по их требованию. Параллельно с компьютерной базой данных сведения архивируются; оригинальная правовая и техническая документация, подтверждающая права собственности, архивируется в соответствии с земельными участками, зарегистрированными в Информационной системе Государственного кадастра недвижимости.

Для облегчения процесса упорядочения имущественных прав на землю и здания в отделении карт отдела регистрации недвижимости в сотрудничестве с Министерством сообщений, Латвийским геопространственным информационным агентством, самоуправлениями и землемерными предприятиями создана и постоянно

пополняется объемная база данных. Структурным подразделениям LDz доступна карта Государственного кадастра недвижимости со сведениями о земельной полосе отвода железной дороги публичного пользования и прилегающих к ней территориях, а также основные государственные топографические карты М 1:50 000, 1:10 000, отдельные имеющиеся в наличии территориальные топографические планы М 1:2000 и масштаба 1:500 и ортофото. Картографическая информация используется не только для управления недвижимостью, но также для планирования и проектирования строительства рельсовых путей и другой железнодорожной инфраструктуры. В сотрудничестве с Рижской дистанцией сигнализации и связи на территории города Риги начато упорядочение информации о размещении электрических кабелей и кабелей связи, которая включается в создаваемую единую государственную картографическую систему. Задачей отделения карт является обеспечение имеющихся в Латвийской системе координат (LKS 92) данных связью с данными дорожного пикетажа внутренней железнодорожной системы, а также обеспечение определенности актуальных ортофото (данных аэрофотосъемки) масштаба 1:2000 по всей земельной полосе отвода железной дороги публичного пользования и прилегающей к ней защитной полосе эксплуатации железных дорог. Доступность обширной картографической информации существенно ускорит упорядочение прав земельной собственности и облегчит повседневное управление земельными участками.



# Международное сотрудничество

*В аспекте международного сотрудничества на LDz ложится двойная ответственность. Если взглянуть на карту, то видно, что, с одной стороны, мы находимся в сфере влияния Европейского союза и должны соблюдать его законы и директивы, хотя в большинстве стран ЕС ширина колеи составляет 1435 мм. С другой – и исторически, и технологически мы связаны с железнодорожным пространством колеи 1520 мм. Наша сегодняшняя задача в международном сотрудничестве заключается не только в сохранении добрососедских отношений с партнерами на Востоке и на Западе, но и в продолжении работы над интероперабельностью железных дорог разной ширины колеи, а также над тем, чтобы транзитный коридор LDz был обозначен на железнодорожной карте ЕС.*

## Участие в международных организациях

С 1992 года LDz активно участвует в работе Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), в которой представлены 27 стран. Кроме них, в статусе наблюдателя в этой организации работает ряд других железных дорог и предприятий. Также с 1992 года LDz в качестве наблюдателя принимает участие в работе Совета по железнодорожному транспорту, а с 1996 года является ассоциированным участником этого совета. Подобный статус дает железной дороге больше прав и возможностей влиять на решения, но не ограничивает свободу действий LDz при выполнении принятых решений. С 2000 года LDz в статусе постоянного участника было принято в международный Совет по координации транссибирских перевозок, в рамках которого активно сотрудничают более 40 железнодорожных администраций, парокондуктов, портов, грузовых операторов и экспедиторских организаций. Количество участников в этом совете растет с каждым годом, что свидетельствует о его большом влиянии в сфере транзитных перевозок. С 1992 года LDz является активным членом Международного союза железных дорог (МСЖД). Штаб-квартира этой международной организации находится в Париже. Статистические данные на конец 2007 года говорят о том, что МСЖД объединяет более 160 железнодорожных администраций и предприятий со всех пяти континентов. Представители LDz регулярно участвуют в ассамблеях, конференциях и заседаниях различных рабочих групп МСЖД.

Для развития 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 находится в Брюсселе. За отчетный период представители LDz участвовали в различных мероприятиях CER, в том числе в работе Генеральной ассамблеи. В Риге, Брюсселе, Париже и Берлине состоялось и несколько встреч руководства и специалистов нашего предприятия с руководством CER.

С 2000 года LDz входит в Международный комитет по железнодорожному транспорту (CIT), объединяющий более 300 структур, связанных с железнодорожным транспортом. Среди них есть железнодорожные предприятия, операторы инфраструктуры, судоходные компании, а также автотранспортные предприятия из тех стран, которые применяют COTIF (Соглашение о международном железнодорожном сообщении).

Чтобы успешнее решать вопросы безопасности железнодорожных перевозок и использовать европейский опыт, в сентябре 1999 года LDz приняли в Международную организацию железнодорожных полиций и служб безопасности (COLPOFER). Ведущими партнерами LDz в сфере международного сотрудничества являются железнодорожные администрации Российской Федерации, Белоруссии, Литвы, Эстонии, Украины, Казахстана, Германии и Польши.



## Международное сотрудничество в восточном направлении

Специалисты LDz активно участвуют в работе пяти комиссий и двух постоянных рабочих групп ОСЖД. По сравнению с предыдущим годом, в 2007 году LDz намного активнее участвовало в работе комиссии по пассажирским перевозкам и постоянной рабочей группы по кодированию и информатике, а также в исследовании по реорганизации структуры ОСЖД и ревизии основных документов этой организации. LDz является ведущим исполнителем по восьми темам, рассматриваемым в комиссиях и рабочих группах ОСЖД.

В 2007 году в рамках ОСЖД LDz организовало в Латвии совещание рабочей группы ОСЖД по подготовке нормативных актов, заседание экспертов по габаритам подвижного состава и встречу временной рабочей группы по вопросам ревизии Соглашения о международном грузовом сообщении (СМГС).

В 2007 году руководство и специалисты LDz участвовали в 45-м заседании Совета по железнодорожному транспорту в Москве, 46-м заседании в Астане и 47-м заседании в Баку. На совещаниях были приняты решения по существенным вопросам деятельности и развития организации. Между этими встречами специалисты LDz участвовали в работе различных комиссий и рабочих групп. В 2007 году в рамках этой организации в Латвии было организовано совещание постоянной рабочей группы по вопросам классификации и кодирования.

В ноябре 2007 года в Швейцарии состоялось пленарное заседание Совета по координации трансiberских перевозок, в котором участвовали и представители дочернего предприятия LDz – ООО LDz Cargo.

В 2007 году LDz неоднократно участвовало в обмене опытом по вопросам реструктуризации железной дороги с Грузинскими, Казахстанскими и Азербайджанскими железными дорогами. В течение этого года в связи с изменением структуры LDz (появлением новых дочерних предприятий) была гармонизирована и усовершенствована работа по сотрудничеству концерна LDz с международными железнодорожными организациями и зарубежными железными дорогами.

В сентябре 2007 года началась подготовка к международному региональному железнодорожному форуму *Стратегическое партнерство 1520*, который намечено было провести в феврале 2008 года в Риге. В работе форума участвовали первые лица железных дорог стран СНГ и Балтии, Польши и Финляндии, что служит подтверждением тому, что LDz приобретает все большее международное признание.

## Международное сотрудничество в западном направлении

В 2007 году представители LDz регулярно участвовали в генеральных ассамблеях, конференциях и ассамблеях МСЖД, связанных с управлением персоналом и охраной среды. Следует подчеркнуть, что эта организация уделяет самое пристальное внимание именно аспектам экологии и защиты окружающей среды.

За отчетный период представители LDz участвовали в работе Генеральной ассамблеи Сообщества европейских железных дорог и предприятий инфраструктуры, а также в его различных рабочих



группах, занимающихся вопросами инфраструктуры, экономики и таможни.

Чтобы обеспечить в ЕС единую систему железнодорожных перевозок и интероперабельность между различными странами, техническая гармонизация железных дорог была поднята на законодательный уровень. Так как Латвия является членом ЕС и должна выполнять принятые директивы, то становится актуальной проблема взаимной совместимости европейской системы колеи 1435 мм и наших железных дорог ширины 1520 мм. По этой причине наши специалисты принимают активное участие в работе нескольких созданных CER рабочих групп, сотрудничают с Европейским железнодорожным агентством, ОСЖД и МСЖД, а также участвуют в совместных встречах со специалистами железнодорожных администраций тех стран, которые работают в железнодорожном пространстве колеи 1520 мм.

На протяжении уже нескольких лет организуются совещания генеральных директоров железных дорог стран Балтии, на которых обсуждаются многие актуальные вопросы сотрудничества. В марте 2007 года подобное совещание проходило в Риге.

Для участия в деловых переговорах, международных конференциях и семинарах, выставках, заседаниях рабочих групп и съездах 360 сотрудников LDz в 2007 году выезжали в служебные командировки в 39 стран (в 2006 году 299 работников побывали со служебными командировками в 34 странах мира).

Не менее важным направлением международного сотрудничества стало участие специалистов LDz во многих международных транспортных выставках и конференциях в Москве, Санкт-Петербурге, Вильнюсе, Астане, Берлине, Мюнхене, Париже, Риме и Стокгольме. Отметим также, что многие совещания международного уровня проводились и в Риге, по поводу чего были получены благодарственные отзывы, например от CER.





LATVIJAS DZELZCEĻŠ





# Музей истории железных дорог Латвии

*Железнодорожный транспорт на территории Латвии служит общественным интересам уже 147 лет. Он развивается вместе с эпохой, образуя обширное собрание культурного наследия.*

В 1991 году Музей истории железных дорог Латвии приступил к целенаправленному сохранению, изучению и представлению железнодорожной истории. Год за годом открываются очередные страницы истории, из которых складывается рассказ о развитии железных дорог в Латвии.

## Собрание музея

Комплектацией, содержанием и хранением музейных фондов занимаются два хранителя и реставратор. Собрание пополняется главным образом за счет получения вещей и документов от частных лиц, структурных подразделений ГАО *Latvijas dzelzceļš* (LDz), а также энтузиастов железнодорожного транспорта. В 2007 году в музей поступили 484 предмета, позволившие больше узнать о нескольких малоисследованных темах, например про железнодорожный полк айзсаргов, Общество железнодорожников, отдельных лиц, а также пополнить сведения об истории подвижного состава и железнодорожных линий. Особенно удачным приобретением для музея стал переданный из Елгавского цеха Рижского депо локомотив серии MI для колеи 600 мм, который долгое время хранился в неподходящих условиях. Передача локомотива музею была результатом упорной успешной работы с новым дочерним предприятием LDz – ООО *rietošā sastāva serviss*. В 2007 году для улучшения работы с фондами музея был выделен работник, завершивший оцифровку имеющейся коллекции фотографий и почтовых открыток и приступивший к дигитализации документов и печатных изданий. Эта работа повысит доступность и сохранность фондов.

В 2007 году музей успешно продолжал работу с коллекцией подвижного состава, как исследуя ее экспонаты, так и пополняя коллекцию, а также занимаясь реставрацией некоторых предметов. Так, была завершена реставрация маневровых тепловозов ТГМ 3<sup>б</sup>-2804 и ТГМ 1-532, а также мотовоза М<sub>2</sub>15-885. В багажном вагоне 1930-х годов выпуска закончена реставрация деревянных частей. 20 сентября в испытательный рейс по путям музея отправилась после реставрации мотодрезина ТД 5. Для восстановительных работ были найдены новые партнеры за пределами железнодорожных ремонтных предприятий, способные проводить реставрацию более качественно, в соответствии с выдвигаемыми музеем требованиями, чтобы обеспечить историческую достоверность и возможно больший срок сохранности предмета. Составление технических заданий на реставрационные работы и надзор за ними осуществляет реставратор музея в сотрудничестве со старшим специалистом. К работе привлекаются члены Общества железнодорожников Латвии и другие энтузиасты железнодорожного транспорта.

## Музейная экспозиция и выставки

В сотрудничестве с ООО *Hes* работники музея завершили создание структурного плана и дизайнерского решения 1-й части постоянной экспозиции *Подвижной состав Латвийских железных дорог в 1860-1940 годах*. Этот процесс затянулся дольше, чем планировалось, однако достигнутый результат удовлетворяет и специалистов музея, и художника, так как в нем по возможности были использованы доступные из собрания музея и имеющиеся в распоряжении железнодорожных энтузиастов материалы, предметы, документы, изображения. В конце прошлого года были начаты подготовка и обработка материалов для устройства экспозиции. Создана анимация, рассказывающая о конструкции и принципах действия паровоза.

30 августа, в день рождения музея, была открыта выставка *Новые приобретения 2002-2007 годов*, призванная показать динамику и многообразие развития музейных фондов. Тематические разделы выставки широко отображают такие темы, как персонал железной дороги, судьбы людей, общественная жизнь, железнодорожные предприятия, станции и карты сети железных дорог как исторический источник. В Юрмале, в Доме Аспазии, благодаря информационным материалам и предметам из фондов музея была создана выставка, посвященная 130-летию юбилею линии Рига–Тукумс.

## Исследовательская работа и общественная активность

Главной темой исследовательской работы была история подвижных средств, ибо ее целью является создание основной экспозиции путем обследования и знакомства с доступными в настоящее время материалами, находящимися на предприятиях, в архивах и библиотеках Латвии и стран Балтии. Второй важной темой исследований были политика и события железных дорог в 1920-1930-е годы, персонал железнодорожных предприятий этого времени. Исследованиями в музее занимаются два работника, что и определяет небольшой объем этой работы.

Посещаемость музея достаточно стабильна, что указывает на его успешную просветительскую деятельность и интерес общества к истории железных дорог. Количество посетителей сохранилось на уровне предыдущего года. В 2007 году музей посетили 9514 человек. Увеличилось количество туристов; проявилась и такая тенденция, когда посещение музея учениками одного класса какой-либо школы привлекает других учеников той же школы. Известные проблемы с посещаемостью возникают у Елгавского филиала, где повышение стоимости билетов заставляет школьников при осмотре музея отказываться от гида или вообще не ходить в музей. Самым популярным событием года была между-





народная акция Ночь музеев, во время которой музей предложил поближе познакомиться с рассказом о жизни и работе 8 транспортных средств, и посетители могли забраться в кабины и машинные отделения локомотивов, задержаться в электричке, арестантском вагоне или салон-вагоне 1930-х годов, а самых маленьких гостей прокатили на ручной дрезине. За несколько часов 19 мая музей посетили 2505 человек.

В течение года специалисты музея предоставляли разного рода консультации школьникам, студентам, историкам, средствам массовой информации и другим желающим. Таким образом, можно сказать, что музей воспринимают и используют в качестве источника достоверной информации.

Успешно развивалось сотрудничество с другими структурами LDz, отвечающими за формирование образа предприятия. Ряд структур LDz воспользовались музейными фондами и консультациями специалистов. Музей активно участвует в создании образа предприятия и бренда LDz. В течение года в нем состоялись

такие значительные мероприятия, как торжества по случаю очередной годовщины основания LDz, презентация новой путеремонтной техники, 75-летний юбилей железнодорожного профсоюза, семинар коммуникаторов концерна.

В конце года коллектив музея для расширения кругозора посетил узкоколейную музейную железную дорогу в Литве, где отправился из Паневежиса в вагоне 1-го класса с тепловозом ТУ-2 на открытую в октябре после реставрации станцию Сурдегис.

Музей продолжает использовать свои помещения для проведения мероприятий различного характера, утверждая себя таким образом в качестве активного участника культурной жизни и получая дополнительные средства для лучшего обеспечения музейной деятельности. За год количество проведенных в музее мероприятий увеличилось и не утратило своего многообразия. Здесь организуются художественные выставки, концерты, театральные спектакли, презентации, семинары и вечера отдыха.

# Проекты, получившие поддержку ГАО Latvijas dzelzceļš в 2007 году



- 1 / Латвийское общество приемных семей
- 2 / Раудская специальная школа-интернат
- 3 / Медумская специальная школа-интернат
- 4 / Ирлавский детский дом
- 5 / Общество Латвийским детям с двигательными нарушениями
- 6 / Общественный фонд Здоровье детей – наше будущее
- 7 / Латвийский детский фонд
- 8 / Общество сирот Дети солнца
- 9 / Латвийский фонд детей-сирот
- 10 / Общество Детский и юношеский телефон доверия
- 11 / Инвалид Валдис Аболиньш
- 12 / Латвийская ассоциация остеопатотерапевтов
- 13 / Латгальский филиал Государственного центра доноров крови
- 14 / Рижское общество инвалидов Бодрость







L A T V I J A S D Z E L Z C E Ļ Š

- 15 / Фонд инженера Яниса Линтера
- 16 / Бауское общество инвалидов
- 17 / Фонд поддержки неслышащих инвалидов Тишина
- 18 / Общество Рижский исторический центр музыки и танца
- 19 / Общество Культурное образование и спорт
- 20 / Отдел по делам молодежи Даугавпилсской думы ЛР
- 21 / Государственное ООО Латвийский кукольный театр
- 22 / Институт железнодорожного транспорта РТУ
- 23 / Рижская школа железнодорожников
- 24 / Латгальская техническая школа транспорта и связи
- 25 / Видземская высшая школа
- 26 / Латвийская федерация фехтования
- 27 / Латвийская федерация спорта глухих





# Схема железных дорог Латвии



# Финансовый отчет

|    |                                                                     |
|----|---------------------------------------------------------------------|
| 40 | Сообщение независимого ревизора<br>акционеру ГАО Latvijas dzelzceļš |
| 41 | Баланс на 31 декабря 2007 года                                      |
| 42 | Расчет прибыли или убытков за 2007 год                              |
| 43 | Сообщение независимого ревизора<br>акционеру ГАО Latvijas dzelzceļš |
| 44 | Консолидированный баланс на 31 декабря 2007 года                    |
| 45 | Консолидированный расчет прибыли<br>или убытков за 2007 год         |



**Сообщение независимого ревизора  
акционеру ГАО Latvijas dzelzceļš**

Мы провели ревизию финансового отчета за 2007 год ГАО *Latvijas dzelzceļš*, на основании которого подготовлен краткий финансовый отчет. Мы провели ревизию в соответствии с Международными стандартами ревизии, изданными Международной федерацией бухгалтеров. В нашем сообщении от 10 июня 2008 года мы даем сообщение независимого ревизора без замечаний о финансовом отчете за 2007 год, сделанном в полном объеме, на основании которого подготовлен сокращенный финансовый отчет.

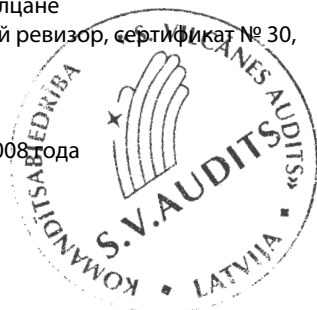
По нашему мнению приложенный финансовый отчет по всем существенным аспектам соответствует финансовому отчету в полном объеме.

Для того, чтобы получить более полное представление о финансовом положении ГАО *Latvijas dzelzceļš* 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.



Сандра Вилцане  
присяжный ревизор, сертификат № 30,  
директор

Рига,  
19 июня 2008 года



---

Komanditsabiedrība "S. Vilcānes audits". Zvērinātu revidentu komercsabiedrības licence Nr. 88.  
Vienotais reģistrācijas numurs 40003192915. Rīgā, Pulkvieža Brieža ielā 15, LV-1010. A/S "Latvijas Krājbanka"  
IBAN: LV98UBAL1200110029001. Tālr. 67220449, mob. 29222562, tālr./fakss 67233038,  
e-pasts: s.vilcane@navigator.lv



# Баланс ГАО "Latvijas dzelzceļš" на 31 декабря 2007 года (в латах)

| АКТИВ                                        | на 31.12.2007.     | на 01.01.2007.     |
|----------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| 1. Долгосрочные вложения                     | 233 985 214        | 216 955 603        |
| 1.1. Нематериальные вложения                 | 675 237            | 743 573            |
| 1.2. Основные средства                       | 213 161 015        | 203 372 242        |
| 1.3. Долгосрочные финансовые вложения        | 20 148 962         | 12 839 788         |
| 2. Оборотные средства                        | 27 751 066         | 21 148 423         |
| 2.1. Накопления                              | 13 949 143         | 12 602 443         |
| 2.2. Дебиторы                                | 12 777 249         | 6 779 279          |
| 2.3. Деньги                                  | 1 024 674          | 1 766 701          |
| <b>Баланс</b>                                | <b>261 736 280</b> | <b>238 104 026</b> |
| ПАССИВ                                       |                    |                    |
| 1. Собственный капитал                       | 128 380 360        | 108 253 020        |
| 1.1. Основной капитал                        | 90 168 321         | 90 168 321         |
| 1.2. Резервы                                 | 17 794 514         | 16 179 938         |
| 1.3. Нераспределенная прибыль предыдущих лет |                    | 830 000            |
| 1.4. Нераспределенная прибыль отчетного года | 20 417 525         | 1 074 761          |
| 2. Накопления                                | 9 660 308          | 12 978 642         |
| 3. Кредиторы                                 | 123 695 612        | 116 872 364        |
| 3.1. Долгосрочные кредиторы                  | 89 256 016         | 72 878 573         |
| 3.2. Краткосрочные кредиторы                 | 34 439 596         | 43 993 791         |
| <b>Баланс</b>                                | <b>261 736 280</b> | <b>238 104 026</b> |

Председатель Правления

У.Магонис

Член Правления, заместитель председателя Правления

У.Петерсонс

Член Правления

А.Стракшас

Член Правления

А.Штейнбрик

# Расчет прибыли или убытков ГАО "Latvijas dzelzceļš" в 2007 году (в латах)

(по методу оборотных расходов)

| Название показателя                                                |                   |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------|
| 1. Нетто-оборот                                                    | 178 616 238       |
| 2. Расходы на производство проданной продукции                     | (143 231 364)     |
| <b>3. Брутто-прибыль или убытки (от оборота)</b>                   | <b>35 384 874</b> |
| 4. Административные расходы                                        | (16 760 694)      |
| 5. Прочие доходы от хозяйственной деятельности                     | 29 721 640        |
| 6. Прочие расходы на хозяйственную деятельность                    | (22 159 757)      |
| 7. Доходы от ценных бумаг и ссуд, образующих долгосрочные вложения | 906               |
| 8. Прочие доходы от процентов и т.п.доходы                         | 46 210            |
| 9. Платежи по процентам и т.п.расходы                              | (2 612 412)       |
| <b>10. Прибыль или убытки до чрезвычайных позиций и налогов</b>    | <b>23 620 767</b> |
| 11. Чрезвычайные доходы                                            | 3 211             |
| 12. Чрезвычайные расходы                                           | (59)              |
| <b>13. Прибыль или убытки до налогов</b>                           | <b>23 623 919</b> |
| 14. Подоходный налог с предприятий                                 | (2 975 884)       |
| 15. Отложенный подоходный налог с предприятий                      | (1 185)           |
| 16. Прочие налоги                                                  | (229 325)         |
| <b>17. Прибыль или убытки отчетного периода после налогов</b>      | <b>20 417 525</b> |

Председатель Правления

У.Магонис

Член Правления, заместитель председателя Правления

У.Петерсонс

Член Правления

А.Стракшас

Член Правления

А.Штейнбрик

**Сообщение независимого ревизора  
акционеру ГАО Latvijas dzelzceļš**

Мы провели ревизию консолидированного финансового отчета за 2007 год ГАО *Latvijas dzelzceļš*, на основании которого подготовлен краткий финансовый отчет. Мы провели ревизию в соответствии с Международными стандартами ревизии, изданными Международной федерацией бухгалтеров. В нашем сообщении от 19 июня 2008 года мы даем сообщение независимого ревизора без замечаний о консолидированном финансовом отчете за 2007 год, на основании которого подготовлен сокращенный консолидированный финансовый отчет.

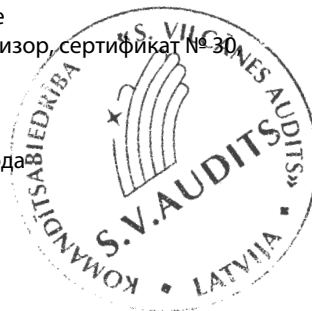
По нашему мнению приложенный сокращенный консолидированный финансовый отчет по всем существенным аспектам соответствует консолидированному финансовому отчету в полном объеме на основании которого подготовлен сокращенный консолидированный финансовый отчет.

Для того, чтобы получить более полное представление о финансовом положении ГАО *Latvijas dzelzceļš* 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.



Сандра Вилцане  
присяжный ревизор, сертификат № 30  
директор

Рига,  
19 июня 2008 года





# Консолидированный баланс

## ГАО "Latvijas dzelzceļš"

### на 31 декабря 2007 года (в латах)

| АКТИВ                                        | на 31.12.2007.     | на 01.01.2007.     |
|----------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| 1. Долгосрочные вложения                     | 240 212 855        | 217 718 522        |
| 1.1. Нематериальные вложения                 | 1 153 661          | 801 949            |
| 1.2. Основные средства                       | 238 645 153        | 216 320 432        |
| 1.3. Долгосрочные финансовые вложения        | 414 041            | 596 141            |
| 2. Оборотные средства                        | 45 256 570         | 24 982 920         |
| 2.1. Накопления                              | 23 037 638         | 13 095 814         |
| 2.2. Дебиторы                                | 12 511 060         | 7 936 928          |
| 2.3. Краткосрочные финансовые вложения       | 226 388            |                    |
| 2.4. Деньги                                  | 9 481 484          | 3 950 178          |
| <b>Баланс</b>                                | <b>285 469 425</b> | <b>242 701 442</b> |
| ПАССИВ                                       |                    |                    |
| 1. Собственный капитал                       | 139 125 581        | 110 927 757        |
| 1.1. Основной капитал                        | 90 168 321         | 90 168 321         |
| 1.2. Резерв переоценки долгосрочных вложений | 11 627             |                    |
| 1.3. Резервы                                 | 18 136 382         | 16 179 938         |
| 1.4. Нераспределенная прибыль предыдущих лет | 2 297 508          | 1 527 699          |
| 1.5. Нераспределенная прибыль отчетного года | 28 290 205         | 2 848 923          |
| 1.6. Доля меньшинства                        | 221 538            | 202 876            |
| 2. Накопления                                | 9 137 573          | 9 694 719          |
| 3. Кредиторы                                 | 137 206 271        | 122 078 966        |
| 3.1. Долгосрочные кредиторы                  | 94 102 477         | 74 917 641         |
| 3.2. Краткосрочные кредиторы                 | 43 103 794         | 47 161 325         |
| <b>Баланс</b>                                | <b>285 469 425</b> | <b>242 701 442</b> |

Председатель Правления

У.Магонис

Член Правления, заместитель председателя Правления

У.Петерсонс

Член Правления

А.Стракшас

Член Правления

А.Штейнбрик

# Консолидированный расчет прибыли или убытков ГАО "Latvijas dzelzceļš" в 2007 году (в латах)

(по методу оборотных расходов)

| Название показателя |                                                                 |                   |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------|
| 1.                  | Нетто-оборот                                                    | 262 480 188       |
| 2.                  | Расходы на производство проданной продукции                     | (208 612 053)     |
| <b>3.</b>           | <b>Брутто-прибыль или убытки (от оборота)</b>                   | <b>53 868 135</b> |
| 4.                  | Расходы на продажу                                              | (197 281)         |
| 5.                  | Административные расходы                                        | (23 450 521)      |
| 6.                  | Прочие доходы от хозяйственной деятельности                     | 12 563 166        |
| 7.                  | Прочие расходы на хозяйственную деятельность                    | (6 840 825)       |
| 8.                  | Доходы от ценных бумаг и ссуд, образующих долгосрочные вложения | 906               |
| 9.                  | Прочие доходы от процентов и т.п.доходы                         | 97 484            |
| 10.                 | Платежи по процентам и т.п.расходы                              | (2 612 642)       |
| <b>11.</b>          | <b>Прибыль или убытки до чрезвычайных позиций и налогов</b>     | <b>33 428 422</b> |
| 12.                 | Чрезвычайные доходы                                             | 3 249             |
| 13.                 | Чрезвычайные расходы                                            | (59)              |
| <b>14.</b>          | <b>Прибыль или убытки до налогов</b>                            | <b>33 431 612</b> |
| 15.                 | Подходный налог с предприятий                                   | (4 482 052)       |
| 16.                 | Отложенный подоходный налог с предприятий                       | (242 664)         |
| 17.                 | Прочие налоги                                                   | (230 514)         |
| 18.                 | Доля меньшинства                                                | (186 177)         |
| <b>19.</b>          | <b>Прибыль или убытки отчетного периода после налогов</b>       | <b>28 290 205</b> |

Председатель Правления

У.Магонис

Член Правления, заместитель председателя Правления

У.Петерсонс

Член Правления

А.Стракшас

Член Правления

А.Штейнбрик



LATVIJAS DZELZCEĻŠ







[www.ldz.lv](http://www.ldz.lv)