

ГОСУДАРСТВЕННОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
"LATVIJAS DZELZCEĻŠ"



ГОДОВОЙ ОТЧЕТ 2000



ГОСУДАРСТВЕННОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
"ЛАТВИЯС ДЗЕЛЗЦЕЛЬШ"
ЛАТВИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



ГODOVOЙ ОТЧЕТ 2000





СОДЕРЖАНИЕ

Заявление председателя правления, генерального директора	4
Организационная структура	6
Международное сотрудничество	8
Экономическое развитие	10
Реструктуризация	12
Инвестиции в развитие железной дороги	13
Инфраструктура	15
Грузовые перевозки	17
Безопасность движения поездов	21
Подвижной состав	23
Пассажирские перевозки	25
Недвижимость	26
Информационные технологии	27
Управление качеством	29
Охрана среды	30
Персонал	32
Схема Латвийской железной дороги	34
Финансовые отчеты	35

ГODOVOЙ



OTЧET 2000



ЗАЯВЛЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

ГОСУДАРСТВЕННОГО А/О "ЛАТВИЯС ДЗЕЛЗЦЕЛЬШ"



Государственное акционерное общество "Латвияс дзелзцельш" является крупнейшим транспортным предприятием в Балтии, которое ежегодно вносит в государственный бюджет только в виде налогов более чем 30 млн. латов. В 2000 году наше предприятие являлось самым крупным плательщиком взносов социального страхования, а также одним из самых крупных плательщиков подоходного налога с населения в государстве. Это значительный вклад как в государственный бюджет, так и в бюджеты самоуправлений.

Для предприятия отчетный год был удачным.

Коллектив государственного акционерного общества "Латвияс дзелзцельш", преодолев последствия экономического кризиса 1999 года, в 2000 году выдержал серьезное испытание хозяйственной деятельности предприятия. Успешную работу и дальнейшее развитие предприятия обеспечили:

- менеджмент, соответствующий рыночной экономике, и эластичная тарифная политика;
- эффективная стратегия маркетинга при планировании многообразной структуры грузов;
- снижение производственных затрат и режим экономии финансовых ресурсов.

Учитывая динамику развития предприятия, была поставлена задача - завершить 2000 год с прибылью. Цель достигнута. Прибыль государственного акционерного общества "Латвияс дзелзцельш" в 2000 году составила 3,5 млн. латов. Опыт этого года свидетельствует о том, что коллектив предприятия способен решать сложные задачи менеджмента и маркетинга.

Важнейшая функция железнодорожного транспорта Латвии - обслуживание транзитного коридора Восток-Запад, а также транзитного коридора Север-Юг и латвийских портов. Всего за 2000 год государственным а/о "Латвияс дзелзцельш" перевезено 36,4 млн. тонн грузов, что на 9,7% больше, чем в 1999 году. Транзитные перевозки грузов составили 78,9% от общего объема грузовых перевозок, т.е. 28,7 млн. тонн. По железной дороге перевезена более чем половина всех грузов, полученных и отправленных в латвийских портах, что составляет 25,9 млн. тонн. Сравнивая статистические показатели железных дорог стран Балтии, видим, что по объему грузовых перевозок государственное а/о "Латвияс дзелзцельш" сохраняет лидирующие позиции.

Росту объемов грузовых перевозок в сухопутном и морском транзите способствовало плодотворное сотрудничество с перевозчиками Российской Федерации, Беларуси, Казахстана, Украины, Литвы, Эстонии и других государств.

Как положительный следует оценивать тот факт, что менеджмент государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" обеспечил разнообразную структуру перевозимых грузов и гарантировал их сохранность. Именно разнообразие в структуре грузов дало предприятию возможность увеличить грузооборот.

Росту объемов перевозок способствовала эластичная, стабильная и прогнозируемая тарифная политика, удовлетворяющая требованиям грузо-владельцев и международных операторов. Реорганизованная тарифная система грузовых перевозок дала возможность сохранить:

- разнообразие в структуре грузов,
- конкурентоспособность на рынке транспортных услуг,
- прогресс в экономическом развитии,
- динамику в тарифной политике,
- международный авторитет.

Железнодорожные пассажирские перевозки социально необходимы.

Невзирая на отсутствие полноценной поддержки со стороны государства, государственное а/о "Латвияс дзелзцельш" продолжало осуществлять социально необходимые пассажирские перевозки. В 2000 году по железной дороге перевезено 18,188 млн. пассажиров. В пригородном сообщении и в Рижской агломерации у железной дороги нет конкурентов, и поэтому железнодорожные пассажирские перевозки являются перспективными. В пригородном сообщении за отчетный период перевезено 17,5 млн. пассажиров.

В 2000 году доходы от пассажирских перевозок, по сравнению с предыдущим годом, уменьшились на 5%. Самым большим конкурентом железной дороги в перевозках на расстояние до 300 км является автотранспорт. Автоперевозчики могут активнее включаться в рынок пассажирских перевозок, ибо их дотирует государство, и поэтому себестоимость предоставляемых ими услуг является более низкой. Государственное а/о "Латвияс дзелзцельш" потери от пассажирских перевозок компенсирует доходами от грузовых перевозок, что противоречит требованиям Закона о железной дороге Латвийской Республики и директивам Европейского Союза.

В 2000 году государственное а/о "Латвияс дзелзцельш" получило дотацию из государственного бюджета на пассажирские перевозки в размере 300 000 латов. Из этой суммы 100 000 латов израсходовано на финансирование узкоколейной линии железной дороги Гулбене - Алуксне, а 200 000 латов - на модернизацию двух секций электропоезда.

В течение отчетного года руководство государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" в государственных институтах и с помощью средств массовой информации неоднократно высказывало свое мнение о том, что следует радикально

изменить отношение государства к железнодорожным пассажирским перевозкам, особенно на электрифицированных линиях Рижского региона. Это дало положительные результаты - в 2000 году Латвийское государство гарантировало кредит в размере 1,68 млн. латов для ремонта 46 вагонов электропоездов, что позволит государственному а/о "Латвияс дзелзцельш" частично обновить изношенный подвижной состав и продлить срок его эксплуатации.

Проводилась модернизация железнодорожной инфраструктуры.

Важным фактором для увеличения объема грузовых перевозок и интенсификации хозяйственной деятельности является проведение модернизации инфраструктуры транзитных коридоров. В 2000 году реконструировано 42,2 км рельсовых путей. Государственное а/о "Латвияс дзелзцельш" могло реализовывать инвестиционную программу, осваивая гарантированные государством, предоставленные Европейским банком реконструкции и развития и Европейским инвестиционным банком кредиты в размере 20,5 млн. USD и 34 млн. EUR.

Одним из результатов целенаправленной работы по модернизации инфраструктуры является начатая в 1998 и законченная в 2000 году реконструкция рельсовых путей и стрелочных переводов на протяжении 85,9 км, которую финансировал Европейский Союз из средств PHARE.

В 2000 году акцептованы новые инвестиционные проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры, для которых предоставлены гранты фонда ISPA Европейского Союза в размере 34,4 млн. EUR. Программа по замене 780 стрелочных переводов рассчитана на шесть лет. Один из важнейших проектов - строительство парка приема на станции Резекне II, где пересекаются пути двух транзитных коридоров: Восток-Запад и Север-Юг. Программа рассчитана на три года. Цель проекта - достичь увеличения пропускной и перерабатывающей способности Резекненского узла. Важным является также грант фонда ISPA Европейского Союза по технической помощи проекту "Модернизация автоматической системы управления движением поездов и Модернизация системы обнаружения перегрева букс подвижного состава железнодорожного коридора Восток-Запад".

В 2000 году началась реализация самого большого проекта государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" - проектирование и строительство Вентспилского железнодорожного терминала "Юрас парк". В проекте предусмотрено строительство железнодорожных соединительных путей и сортировочного парка, где будут использоваться самые современные технологии сортировки. Терминал "Юрас парк"

предусмотрено построить до середины 2003 года. После реализации этого проекта будет возможно увеличить грузопоток в Вентспилский железнодорожный узел до 33 млн. тонн в год.

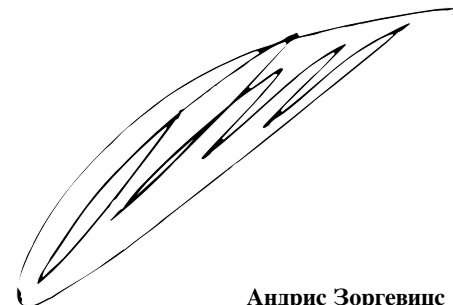
Интенсивная инвестиционная программа даст возможность государственному а/о "Латвияс дзелзцельш" не только обеспечить эффективную работу транзитного коридора Восток-Запад, но и интегрироваться в общую европейскую транспортную сеть. Это одна из главных задач для успешного развития предприятия в будущем.

Завершен второй этап реструктуризации.

В 2000 году закончился второй этап реструктуризации государственного акционерного общества "Латвияс дзелзцельш". Сделан еще один шаг вперед для достижения следующих целей:

- добиться конкурентоспособности реструктуризованного предприятия в динамичных условиях рыночной экономики;
- модернизировать железнодорожную инфраструктуру транзитного коридора Восток-Запад в соответствии с требованиями Европейского Союза;
- обеспечить государственному бюджету Латвии стабильные доходы в виде налогов;
- способствовать росту доверия предприятию как стабильному и надежному деловому партнеру на внутреннем и на международном рынках транспортных услуг;
- сохранить социально гарантированные рабочие места для работающих в железнодорожной отрасли.

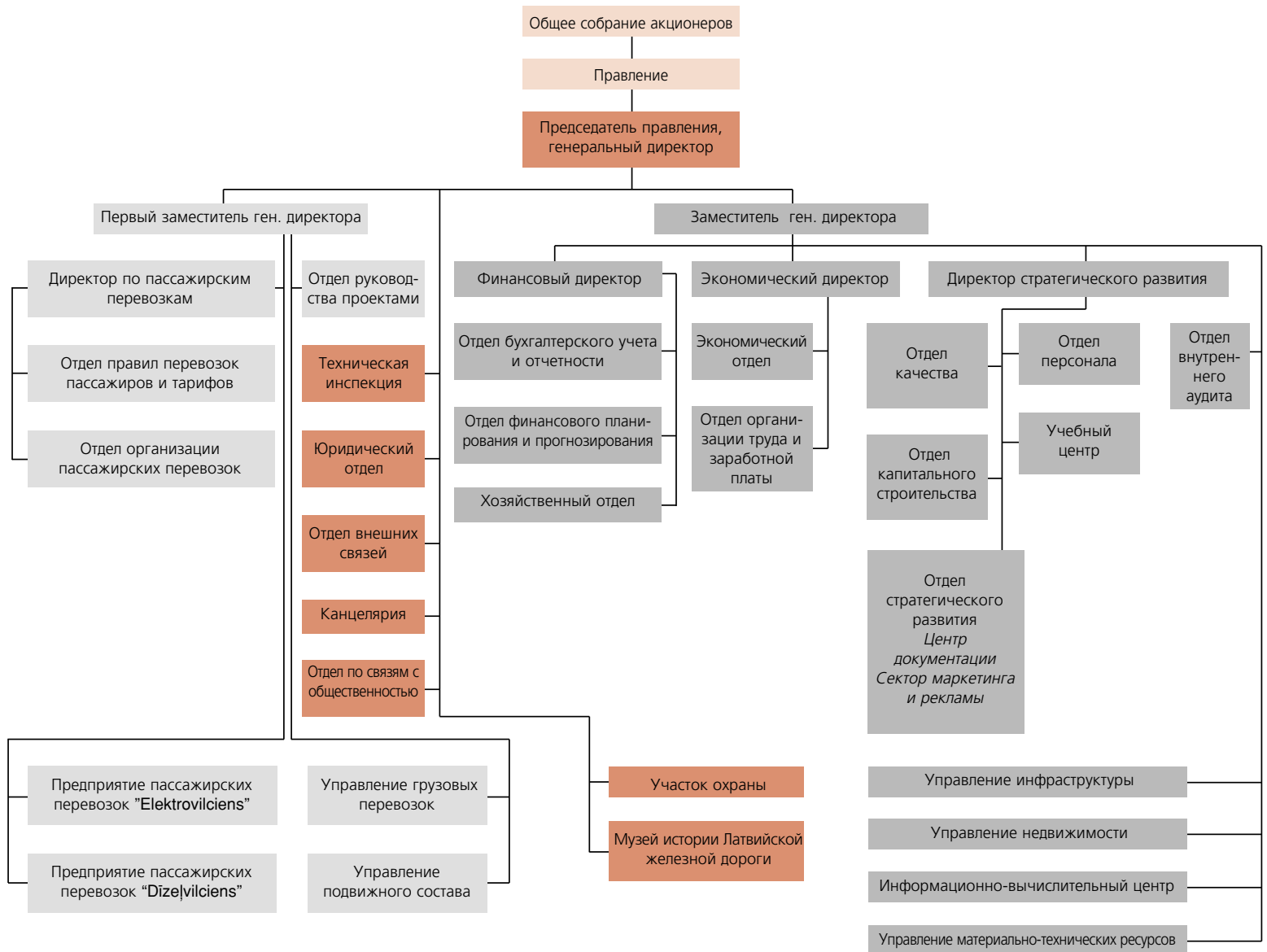
Хочу выразить благодарность всему коллективу государственного акционерного общества "Латвияс дзелзцельш" за вклад в достижения предприятия. Я уверен, что и в дальнейшем мы будем работать так же успешно. Благодаря наших партнеров и клиентов за сотрудничество, верю, что и в будущем оно будет удачным.



Андрис Зорģевичс
Председатель правления,
генеральный директор
государственного а/о "Латвияс дзелзцельш"



ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА УПОЛНОМОЧЕННЫЕ АКЦИОНЕРОВ И ПРАВЛЕНИЕ



Уполномоченные акционеров

Зигурдс Цирулис	а/о "Latvijas Unibanka", руководитель корпоративных отношений
Гунтарс Криевиньш	Управление Лиепайской специальной экономической зоны (СЭЗ), управляющий
Арвидс Куцинс	Совет Даугавпилсского района, председатель
Леонид Логинов	Управление Рижского свободного порта, управляющий
Имантс Сармулис	Управление Вентспилсского свободного порта, управляющий
Жоржс Тикмерс	Объединение "Latvijas ceļš", генеральный секретарь

Члены правления

Андрис Зоргевицс	председатель правления, генеральный директор
Станислав Байко	заместитель председателя правления, первый заместитель генерального директора
Рихардс Педерс	заместитель председателя правления, заместитель генерального директора
Владимир Грязнов	экономический директор
Эрикс Шмукстс	директор Управления грузовых перевозок
Янис Петерсонс	директор Управления подвижного состава
Михаил Ягодкин	директор Управления инфраструктуры
Арийс Синатс	начальник Технической инспекции





СОТРУДНИЧЕСТВО С ЗАРУБЕЖНЫМИ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ И МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

В 2000 году было продолжено сотрудничество государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" с железнодорожными администрациями стран Западной, Восточной и Центральной Европы, рядом железных дорог Азии, а также с международными железнодорожными организациями и объединениями.

В рамках плана мероприятий Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) с 5 по 9 июня в Риге была проведена XXVIII сессия Совещания министров ОСЖД, принявшая ряд важных документов по развитию железнодорожного сообщения Европа - Азия.

27-29 июня 2000 года в Юрмале прошло совещание экспертов ОСЖД и МСЖД, рассмотревшее тему "Габариты подвижного состава в интероперабельном международном сообщении".

Всего на мероприятиях ОСЖД за год побывало 63 представителя государственного а/о "Латвияс дзелзцельш".

В 2000 году продолжалось активное участие государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" в целевых мероприятиях Международного союза железных

дорог (МСЖД), где побывало 28 представителей Латвийской железной дороги.

С 25 по 26 октября в Риге с рабочим визитом находились г-н Ержи Вишневецки (Jerzy Wisniewski), директор департамента МСЖД Восток - Запад, и г-н Кальман Шомоди (Kalman Somodi), уполномоченный по связям со странами СНГ и Балтии, для обсуждения вопросов дальнейшего взаимодействия на будущее.

С 25 по 29 сентября два представителя государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" принимали участие в организованном МСЖД Всемирном форуме по вопросам безопасности.

79 руководителей и специалистов государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" активно представляли интересы Латвийской железной дороги на заседаниях Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ, Балтии и Болгарии.

В сентябре 2000 года государственное а/о "Латвияс дзелзцельш" было принято в члены Международного комитета железнодорожного транспорта (СИТ), который занимается правовыми аспектами железнодорожных перевозок. В его состав входит

около 300 железнодорожных предприятий, в том числе экспедиторов и операторов инфраструктуры, а также ряд правительственных и других организаций. Местонахождение СИТ - город Берн (Швейцария).

В октябре 2000 года государственное а/о "Латвияс дзелзцельш" в качестве постоянного члена было принято в состав международного Координационного Совета по Транссибирским перевозкам (КСТСП), образованного в 1993 году и объединяющего более 40 членов - железных дорог, судоходных компаний, портов, ассоциаций операторов и экспедиторов.





Участие в работе КТСП даёт возможность выработать новые маршруты грузопотоков из Тихоокеанского региона на порты Латвии. Ежегодно государственное а/о "Латвияс дзелзцельш" предлагает свои услуги на международных транспортных выставках.

В 2000 году специалисты Латвийской железной дороги участвовали в следующих мероприятиях:

- международная выставка и конференция "TRANSRUSSIA 2000", с 16 по 19 мая в Москве (Российская Федерация);
- международная выставка и конференция "Балтийский транзитный путь", с 7 по 9 июня в Риге;
- международная выставка и конференция "TRANSKAZAKHSTAN", с 14 по 16 июня в Астане (Казахстан);
- международная выставка "Транспорт и логистика", с 7 по 10 ноября в Лейпциге (ФРГ).

Продолжая традиции взаимовыгодного сотрудничества с ведущими железными дорогами СНГ, в 2000 году руководством государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" были подписаны следующие документы:

- с Российскими железными дорогами:
 1. соглашение по тарифам на перевозки через порты Латвийской Республики;
 2. протокол совещания российско-латвийской рабочей группы по тарифно-экономическим вопросам;
 3. протокол совещания российско-латвийско-казахской рабочей группы по тарифно-экономическим вопросам.
- с Белорусской железной дорогой: протокол совещания представителей железных дорог по тарифно-экономическим вопросам.

- с Казахской железной дорогой: протокол рабочей встречи представителей администраций Казахской и Латвийской железных дорог по вопросам координации и взаимодействия с участием заинтересованных коммерческих структур Латвийской Республики.

С 16 по 20 октября 2000 года в Юрмале прошел международный семинар "Обзор реструктуризации в Европейском Союзе; первые итоги", организованный Латвийской секцией Ассоциации железнодорожников Европы с финансовой поддержкой представительства программ PHARE Делегации Европейской Комиссии в Латвии. Помимо специалистов государственного а/о "Латвияс дзелзцельш", в семинаре принимали участие представители железных дорог Германии, Польши, Литвы, Эстонии и других стран.

С 28 по 30 мая гостями Латвии стали участники проекта "Литературный экспресс Европа - 2000", подготовленного 40 государствами Европы для 120 авторов, журналистов и организаторов по следам исторического маршрута Северного экспресса. Латвийская железная дорога стала одной из координирующих организаций в реализации этого проекта.

ЕЖЕГОДНО ГОСУДАРСТВЕННОЕ А/О "ЛАТВИЯС ДЗЕЛЗЦЕЛЬШ" ПРЕДЛАГАЕТ
СВОИ УСЛУГИ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ВЫСТАВКАХ



В 2000 году в мире в целом наблюдалась благоприятная экономическая ситуация, что характеризовалось стремительными темпами роста мировой экономики, составившими 4,5%. Ускорение темпов роста экономики в 2000 году наблюдалось во всех крупнейших центрах мировой экономики - в США, в странах-членах Европейского Союза, в Японии и в государствах Юго-Восточной Азии. Прирост в мировой экономике в 2000 году определили следующие факторы:

- продолжалось развитие экономики США;
- ускорились темпы экономического роста в странах ЕС;
- после некоторого спада, вызванного структуральными изменениями, экономика Японии постепенно восстановила

экономический рост;

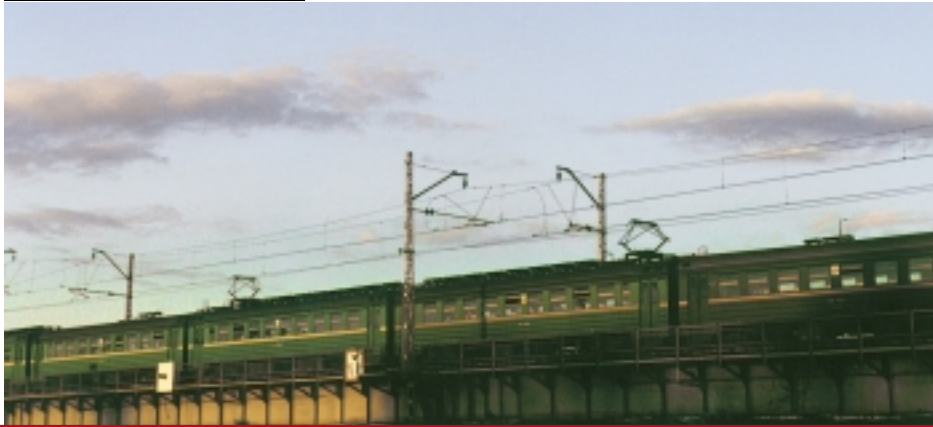
- молодые индустриальные государства Юго-Восточной Азии уже второй год подряд после кризиса 1997-1998 годов обеспечивали высокие темпы развития;
- развивалась международная торговля, опережая рост мирового общего внутреннего продукта, таким образом свидетельствуя о продолжении тенденции глобализации.

Стремительное повышение цен на нефть в среднем на 63% по сравнению с 1999 годом существенно не повлияло на темпы роста экономики.

В 2000 году в экономике Латвии более выражены стали положительные тенденции, о чем свидетельствует преодоление нашей страной трудностей, вызванных внешними обстоя-

тельствами, особенно негативного влияния экономического кризиса в России. Увеличивается экспорт, объем промышленного производства и услуг, грузооборот на железнодорожном транспорте и в портах. Стремительно растут объемы инвестиций, возрастает интерес к Латвии со стороны зарубежных инвесторов. Латвия, в расчете на одного жителя, приблизилась к тем государствам экономики переходного периода Центральной и Восточной Европы, которые являются лидерами по привлечению прямых иностранных инвестиций. Зарубежным инвесторам обеспечены одинаковые условия с местными предпринимателями. Иностранцы могут свободно репатриировать прибыль и капитал. Более существенными проблемами макроэкономического развития являются безработица и





относительно высокий дефицит текущего счета платежного баланса. Тяжелее всего безработица задела восточную часть страны, где в отдельных районах превышала 20%. Уровень безработицы в Риге составлял 3,7%, а в среднем по стране на конец 2000 года - 7,8%. Дефицит текущего счета образуется в связи с тем, что внутрисоветский спрос растет быстрее, чем внутренний валовой продукт. Этот процесс характерен для всех государств экономики переходного периода, что в основном определяется, с одной стороны, объективной необходимостью перестроить и модернизировать производство, что требует ускоренного инвестирования, а внутренние накопления могут быть недостаточными, и, с другой стороны, активный процесс приватизации обеспечивает привлечение в экономику иностранных средств в виде прямых инвестиций. Принимая во внимание вышесказанное, может быть оправдан прирост дефицита текущего счета, и это не должно вызывать далеко идущие отрицательные последствия в сбалансированности внешнего сектора, так как инвестиции создают предпосылки для более стремительного роста ВВП в будущем и прямые иностранные инвестиции не создают долговых обязательств. В прошлом году инфляция цен на потребительские товары в Латвии составила в среднем 2,6%.

Прогнозируется, что и в будущем инфляция в нашем государстве сохранится на уровне 2-3%. В 2000 году внутренний валовой продукт в Латвии, по сравнению с предыдущим годом, возрос на 5,7%, что в основном было достигнуто за счет увеличения экспортных возможностей. В 2000 году успешно развивалась латвийская внешняя торговля: объем экспорта товаров составил 1,131 млрд. латов, а объем импорта - 1,934 млрд. латов, и по сравнению с 1999 годом, отмечался прирост как импорта, так и экспорта товаров на 12,2%. В прошедшем году увеличился объем латвийского экспорта в страны Европейского Союза (ЕС), достигнув 64,6% от общего объема экспорта, а объем импорта из стран ЕС составил 52,4% от общего объема импорта. В свою очередь, объем экспорта в страны СНГ в прошлом году продолжал уменьшаться, составляя 8,7% от общего объема экспорта товаров. В 2000 году начался новый период в отношениях между Латвией и Европейским Союзом - начаты переговоры об участии Латвии в ЕС. Правительство поставило целью завершить переговоры с ЕС до 2003 года. Одной из важнейших задач на данном этапе развития правительство считает создание условий для бурного роста экономики. Целью правительства является обеспечение в

ближайшее время ежегодного прироста внутреннего валового продукта на 5-7%. Предусматривается продолжить укрепление макроэкономической среды, поддерживая курс обмена лата на стабильном уровне, удерживая инфляцию на уровне 2-4% в год, постепенно уменьшая фискальный дефицит бюджета и улучшая сальдо текущего счета. Проводится планомерная работа по улучшению среды предпринимательской деятельности. Постоянный диалог с Советом иностранных инвесторов позволяет государству выяснять недостатки в среде предпринимательской деятельности и разрабатывать мероприятия по их устранению. Бремя налогов на предпринимателей постепенно уменьшается. С 1 января 2001 года в закон "О подоходном налоге с предприятия" внесены льготы в отношении крупных инвестиционных проектов, ставка обязательных взносов социального страхования снижается на 1%. Высокий уровень инвестиций, возможности получить существенную поддержку из так называемых деструктурных фондов ЕС, улучшение среды предпринимательской деятельности позволяет надеяться на устойчивость роста и в последующие годы.

ЗАРУБЕЖНЫМ ИНВЕСТИТОРАМ ОБЕСПЕЧЕНЫ ОДИНАКОВЫЕ УСЛОВИЯ
С МЕСТНЫМИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯМИ



В течение всего 2000 года государственное а/о "Латвияс дзелзцельш" под руководством Министерства сообщений последовательно продолжало внутреннюю реструктуризацию. В ходе реструктуризации проделана вся необходимая работа по выполнению требований закона "О железной дороге":

- об отделении железнодорожной инфраструктуры от перевозочного процесса на уровне финансового учета;
- о создании юридических предпосылок для доступа к пользованию железнодорожной инфраструктурой всех перевозчиков на равных условиях.

21 декабря 2000 года был принят Закон о железнодорожных перевозках. На этом создание регламентирующей законодательной базы отрасли железнодорожного транспорта было завершено. 5 мая 2000 года на общем собрании акционеров государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" была утверждена программа дальнейшего проведения реструктуризации на 2000-2003 год,

предусматривающая создание концерна на базе государственного а/о "Латвияс дзелзцельш". Эту программу 7 июля 2000 года поддержал Кабинет министров, таким образом было акцептовано движение государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" к созданию концерна. Программа реструктуризации, акцептованная Кабинетом министров, предусматривает создание концерна на базе государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" до 31 декабря 2001 года.

В соответствии с программой дальнейшей реструктуризации, до 2002 года будет создан концерн, где материнское предприятие будет выполнять функции управляющего железнодорожной инфраструктурой публичного пользования, координировать деятельность зависимых обществ, будет руководить дальнейшими реформами железной дороги и представлять интересы Латвийской железнодорожной транспортной системы на международном уровне. Входящие в состав концерна зависимые общества будут работать в отдельных сегментах рынка в качестве независимых юридических лиц.

В 2000 году было продолжено разделение персонала и материально-технических ресурсов между структурными подразделениями государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" в соответствии со схемой планируемого концерна, была введена в действие система взаиморасчетов между структурными подразделениями государственного а/о "Латвияс дзелзцельш". Разрабатывается механизм управления концерном и готовятся модели взаимных финансовых, экономических и гражданско-правовых отношений между обществами концерна.

В прошлом году была проделана большая подготовительная работа. Создание концерна поможет государственному а/о "Латвияс дзелзцельш" в новом качестве предлагать и обеспечивать конкурентоспособные пассажирские и грузовые перевозки, а также обеспечивать эффективные и безопасные услуги железнодорожной инфраструктуры, соответствующие рыночным требованиям.





ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Цель долговременного развития государственного акционерного общества "Латвияс дзелзцельш" - предлагать и обеспечивать эффективные, надежные, щадящие по отношению к природе и конкурентоспособные грузовые и пассажирские перевозки высшего качества, выполнять регулировку движения поездов, содержать, ремонтировать и развивать железнодорожную инфраструктуру публичного пользования и железнодорожный подвижной состав, удовлетворяя требования рынка и максимизируя прибыль.

Способность железнодорожного транспорта успешно служить интересам народного хозяйства страны в значительной степени определяется техническим состоянием железнодорожной инфраструктуры публичного пользования и железнодорожного подвижного состава. Рельсовые пути, соответствующие требованиям "Правил технической эксплуатации железной дороги", непрерывно и стабильно работающие устройства автоматики, сигнализации, связи, электропитания и безопасности были и остаются приоритетом для капитальных вложений.

ИНВЕСТИЦИИ

Инвестиционная программа 2000 года государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" выполнена в объеме 27264 тыс. латов, что составляет 83,9% от утвержденного плана на год, причем на долю лизинга и оплаченных кредитов приходится 2704 тыс. латов.

Для выполнения Инвестиционной программы в 2000 году использованы следующие ресурсы:

- Средства государственного а/о "Латвияс дзелзцельш", включая средства, полученные от продажи основных средств и металлолома, от повторного использования материалов - 15195 тыс. латов.
- Кредиты - 10493 тыс. латов.
- Средства PHARE - 1302 тыс. латов.
- Средства из государственного бюджета - 266 тыс. латов, из

них 66 тыс. латов в виде аванса были выплачены в 1999 году.

- Привлеченные средства - 8 тыс. латов.

Наибольшие капитальные вложения и объемы работ осуществлены:

- По выполнению работ по содержанию, ремонту и реконструкции железнодорожного пути.
- По прокладке линии оптической связи Рига - Крустпилс - Резекне - Карсава - государственная граница и Крустпилс - Даугавпилс - Индра - государственная граница.
- По постройке микропроцессорной централизации на станциях Рига-пассажирская и Торнякалнс.
- По ремонту грузовых тепловозов и вагонов.

Главные инвестиционные приоритеты Латвийской железной дороги в 2000 году:

реализация мероприятий по обеспечению и увеличению пропускной способности участков железнодорожного коридора Восток-Запад, капитальный ремонт электропоездов, грузовых локомотивов и вагонов.

Согласно разработанной Министерством сообщений Латвийской Республики "Национальной программы развития транспорта на период с 1996 по 2010 год" и предусмотренного в Инвестиционной программе государственного а/о "Латвияс



...ОТРЕМОНТИРОВАНО 22 СЕКЦИИ ГРУЗОВЫХ ТЕПЛОВЗОВ.

ОТРЕМОНТИРОВАНО 616 И МОДЕРНИЗИРОВАНО 80 ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

ОТРЕМОНТИРОВАНО 4 СЕКЦИИ МАНЕВРОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ ЧМЭЗ...



ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

дзельцельш” проекта ”Реконструкция железнодорожного транзитного коридора Восток-Запад” в настоящее время реализуются следующие проекты:

1. Проектирование и строительство Вентспилского железнодорожного терминала ”Юрас парк” и его соединительных путей на общую сумму 14,017 млн. латов. Разработка проекта начата в 1997 году, его окончание предусмотрено в 2003 году.
2. Реконструкция рельсового пути железнодорожного коридора Восток-Запад на общую сумму 67,1 млн. латов. Проект начат в 1998 году, и его завершение планируется в 2004 году.
3. Строительство парка приема поездов на станции Резекне II на общую сумму 6,633 млн. латов. Проект начат в 1997 году, на 2004 год планируется его завершение.

ВАЖНЕЙШИЕ МЕРОПРИЯТИЯ, РЕАЛИЗОВАННЫЕ В 2000 ГОДУ

По железнодорожной инфраструктуре публичного пользования:

1. Проведена реконструкция 23 км железнодорожного пути, с одновременной заменой стрелочных переводов и ремонтом искусственных сооружений и земляного полотна.
2. Проведен капитальный ремонт типа ”В” 107,7 км рельсового пути.
3. Уложено 20,1 км длинномерных рельсов и заменено 86 комплектов стрелочных переводов, отшлифовано 165 км рельсового пути.
4. Закончена прокладка линии оптической связи Рига - Крустпилс - Резекне - Карсава - государственная граница и Крустпилс - Даугавпилс - Индра - государственная граница, которая обеспечивает улучшение качества оперативно-технологической связи.

5. Продолжалась реконструкция технологической линии Рижского рельсосварочного поезда, в результате которой можно будет изготавливать длинномерные рельсовые плиты в соответствии с мировыми стандартами.
6. Продолжалось строительство микропроцессорной централизации на станциях Рига-пассажирская и Торнякалнс.
7. Закончен первый этап работ по развитию парка ”Диенвиду” Вентспилского железнодорожного узла.
8. Закончена реконструкция четной горловины путей парка ”Пиестас” Вентспилского железнодорожного узла.
9. Подписаны соглашения с ISPA (структуральные фонды регионального развития до вступления в Европейский Союз) о финансировании:
 - проекта по замене стрелочных переводов,
 - проекта по строительству парка приема поездов на станции Резекне II,
 - технической помощи проекту ”Модернизация автоматической системы управления движением поездов железнодорожного коридора Восток-Запад и Модернизация системы обнаружения перегрева букс подвижного состава”.

По капитальному ремонту грузовых тепловозов и вагонов:

10. Отремонтировано 22 секции грузовых тепловозов, отремонтировано 616 и модернизировано 80 грузовых вагонов.
11. Отремонтировано 4 секции маневровых локомотивов ЧМЭЗ.

По капитальному ремонту пассажирских дизель-поездов и вагонов:

12. Отремонтировано 3 секции пассажирских тепловозов ТЭП70.

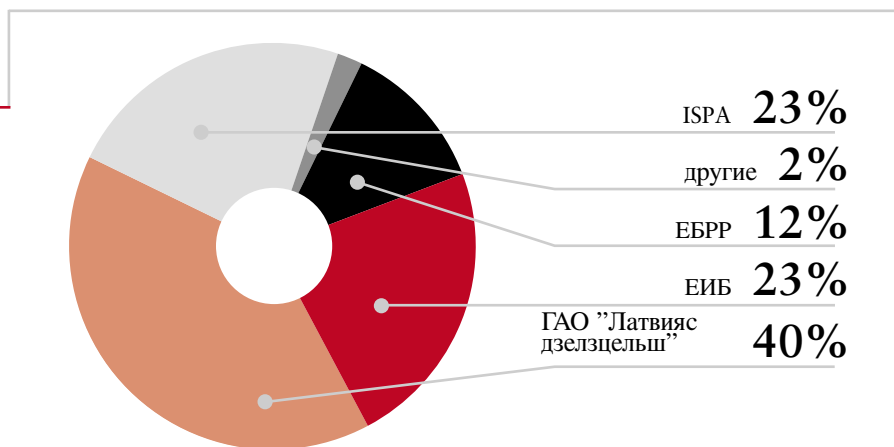
13. Закончена модернизация одной секции (двух вагонов) электропоезда из средств государственного бюджета.
 14. Начат главный ремонт 23 секций электропоездов.
 15. Проведен средний ремонт 27 пассажирских вагонов и трех вагонов-ресторанов.
- По укреплению материально-технической и ремонтной базы Латвийской железной дороги:
16. Приобретено различного технологического оборудования на сумму 2575 тыс. латов.
 17. Проведен капитальный ремонт зданий и сооружений в объеме 492 тыс. латов.
 18. Закончен капитальный ремонт пассажирских вокзалов на станциях Лиепая и Огре.

Отдел руководства проектами в сотрудничестве с международными консультационными фирмами осуществлял подготовку проектной и конкурсной документации, объявлял конкурсы и оценивал их результаты, готовил документацию для заключения договоров.

В целях обеспечения качественного руководства проектами, финансируемыми международными финансовыми институтами, в сотрудничестве с консультационной фирмой ”DE-Consult” разработаны и в государственном а/о ”Латвияс дзельцельш” внедрены Система руководства проектами и Система управления качеством потока денежных средств, отвечающие международным стандартам руководства проектами.

Для реализации проектов используются собственные средства государственного а/о ”Латвияс дзельцельш”, кредит Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), кредит Европейского инвестиционного банка (ЕИБ), средства ISPA, а также другие источники финансирования.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ КОРИДОРА ВОСТОК-ЗАПАД





Управление инфраструктуры государственного а/о "Латвияс дзелзельш" отвечает за содержание железнодорожного пути, инженерно-технических сооружений, систем автоматики управления движением поездов, железнодорожной телекоммуникационной сети, линий и устройств электроснабжения, сигнализации, блокировки (СЦБ), связи и других устройств в соответствии с "Правилами технической эксплуатации железной дороги". Эксплуатационная длина железнодорожного пути - 2331 км, в том числе - 258 км электрифицировано.

В структуре Управления инфраструктуры действуют 10 структурных подразделений, в том числе 3 дистанции пути, 3 дистанции сигнализации и связи, 2 путевые машинные станции, путеремонтное предприятие и рельсосварочный поезд (центр).

В структуре Управления инфраструктуры работает 5300 специалистов различных областей.

Главные задачи Управления инфраструктуры в 2000 году заключались в следующем:

- содержание инфраструктуры в состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов с установленными скоростями;
- совершенствование технологии содержания инфраструктуры;
- точное и скрупулезное планирование инвестиций в условиях, когда средства из госбюджета на инфраструктуру не предусмотрены;
- освоение и внедрение новейших технологических достижений;
- внедрение наиболее эффективных технологий освоения инвестиций.

Основной капитал Управления инфраструктуры в балансе на 1 января 2000 года составил 46,8 млн. латов.

2. В сотрудничестве с фирмой "ADTranz Signal" (Швеция) было продолжено строительство микропроцессорной централизации на станциях Рига-пассажирская и Торнякалнс. Проект предусмотрено закончить в 2001 году.
Стоимость проекта - 5 473 224 лата.

3. В сотрудничестве с фирмой "L.Geismar" (Франция) проведена модернизация технологической сварочной линии Рижского рельсосварочного поезда. Работы будут закончены в 2001 году.
Стоимость проекта - 1 821 555 латов.

4. Проекты, подготовленные для начала работ:
- проектирование и строительство Вентспилского железнодорожного терминала "Юрас парк" и его соединительных путей;
 - строительство парка приема поездов на станции Резекне II;
 - реконструкция рельсового пути железнодорожного коридора Восток-Запад.

Перечень основных объектов комплекса железнодорожной инфраструктуры:

	Название основных объектов комплекса инфраструктуры	Единица измерения	Всего
1.	Развернутая длина рельсовых путей, всего в том числе: • главные • станционные	км	3867 2614 1065
2.	Стрелочные переводы	компл.	3790
3.	Инженерно-технические сооружения: • мосты • трубы	шт. шт.	764 1021
4.	Переезды	переезд	726
5.	Система управления движением поездов: • автоматическая • полуавтоматическая • электрическая централизация стрелок и сигналов	км км станция	918 942 148
6.	Магистральный кабель связи	км	1841
7.	Протяженность участков, оборудованных радиосвязью	км	1990
8.	Линии электросетей напряжением 6, 10 кВ	км	1394



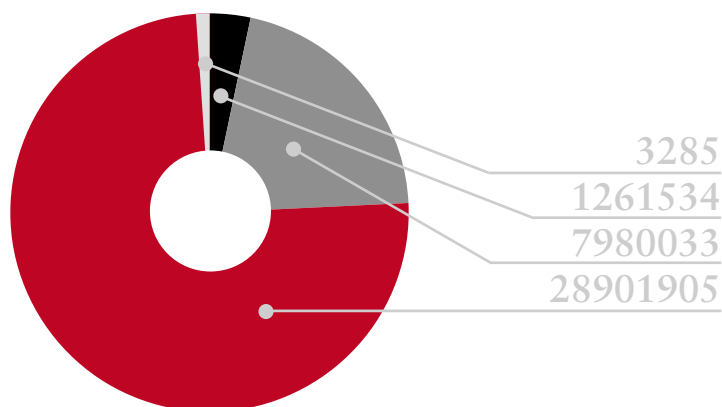
ГЛАВНЫЕ ПРОЕКТЫ 2000 ГОДА ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1. В сотрудничестве с фирмой "BELAM,INC"(США) проведена техническая реализация проекта "Третий этап модернизации телекоммуникационной сети Латвийской железной дороги". В Латгальском регионе проложена линия оптической связи на участках Рига - Крустпилс - Резекне - государственная граница, Крустпилс - Даугавпилс - государственная граница, в том числе уложено 461,2 км оптиковолоконной кабельной линии связи и 363,9 км медных кабелей сигнальной блокировки.

Стоимость проекта - 7 029 275 латов.

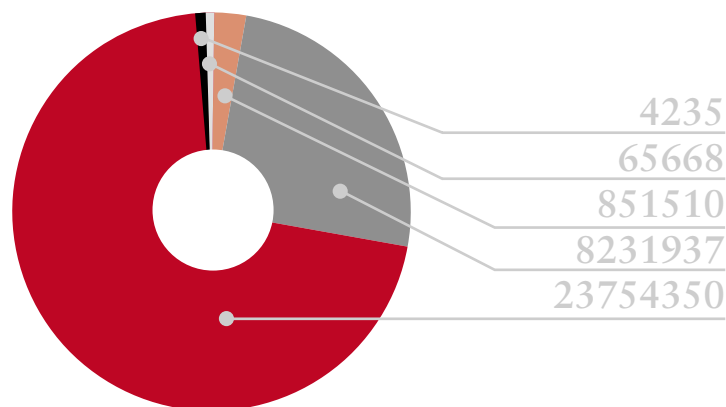


ДОХОДЫ В 2000 ГОДУ (В ЛАТАХ)



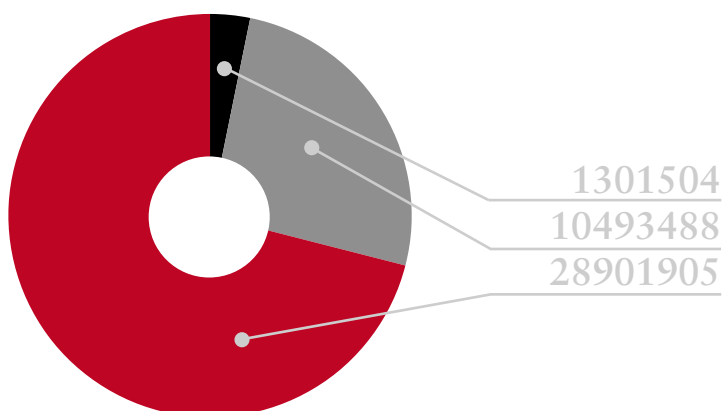
- Плата за пользование железнодорожной инфраструктурой
- Доходы от подсобной деятельности от железнодорожных предприятий
- Доходы от подсобной деятельности от других предприятий
- Доходы социальной инфраструктуры

РАСХОДЫ В 2000 ГОДУ (В ЛАТАХ)



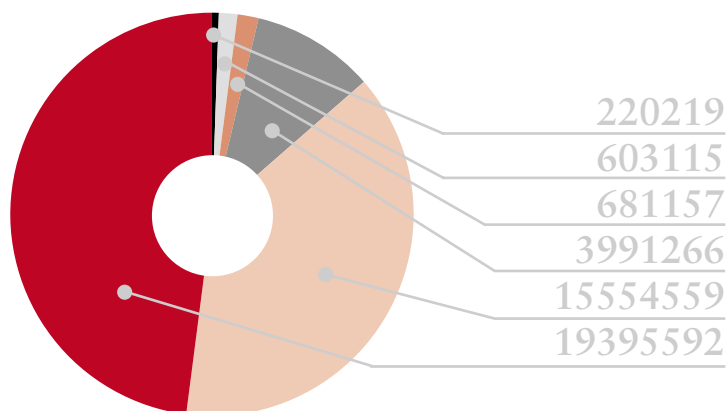
- Расходы по содержанию железнодорожной инфраструктуры
- Расходы по оказанию услуг железнодорожным предприятиям
- Расходы по оказанию услуг другим предприятиям
- Расходы социальной инфраструктуры
- Выплаты, не связанные с производственной деятельностью

РЕСУРСЫ



- Средства Железнодорожного фонда инфраструктуры
- Лизинги и кредиты
- PHARE

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ



- Содержание
- Реконструкция
- Новое строительство
- Оборудование
- % по банковским кредитам
- Реновация

РАСХОДЫ 2000 ГОДА НА ТЕКУЩЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО КАТЕГОРИЯМ





2000 год для государственного а/о "Латвияс дзелзельш" был стабильным. После значительного снижения объемов перевозок грузов в 1998 и 1999 годах, в 2000 году начался их рост, хотя максимального уровня 1997 года достичь не удалось.

Увеличение перевозок происходило в основном за счет транзитных и экспортно-импортных перевозок. К сожалению, не полностью были использованы имеющиеся мощности по перевалке нефтепродуктов через Вентспилскую нефтеперевалочную базу и генеральных грузов через Рижский торговый порт. Провозная и пропускная способность железной дороги оставалась не полностью востребованной.

Всего за 2000 год перевезено 36,4 млн. тонн грузов, что на 3,2 млн. тонн или на 9,7% больше, чем в 1999 году. Наибольший удельный вес, как и в предыдущие годы, составляют транзитные перевозки - 78,9%. Их объем в 2000 году составил 28,7 млн. тонн, что на 2,7 млн. тонн или на 10,3% больше. Наблюдался также рост экспортно-импортных перевозок, соответственно на 16,4 млн. тонн и 11,9%. К сожалению, объемы внутренних перевозок сократились на 0,2 млн. тонн или на 9,6%.

Рассматривая перевозки грузов по их видам, необходимо отметить, что рост произошел за счет увеличения перевозок нефти и нефтепродуктов - на 3444 тыс. тонн или на 13,3%, минеральных удобрений - на 375 тыс. тонн или на 5,7% и лесных грузов - на 35 тыс. тонн или на 3,4%. В то же время объемы перевозок черных



металлов уменьшились на 700 тыс. тонн или на 14,9%, минеральных продуктов - на 139 тыс. тонн или на 7,0%.

В целом грузооборот в 2000 году составил 13310 млн. ткм, что на 9% больше по сравнению с 1999 годом.

Благодаря выгодному географическому положению, транзитные перевозки грузов через порты на Латвийской железной дороге по-прежнему являются преобладающими. Лидером в этом виде перевозок, как и в предыдущие годы, остается Вентспилский порт, через который перевезено 17,3 млн. тонн или 60,2% всех транзитных грузов Латвийской железной дороги.

Среди припортовых станций наибольший темп прироста наблюдался на станции Лиепая, где объем переработки грузов увеличился на 266 тыс. тонн или 33,4%. Объемы перевозок грузов по припортовым станциям Рижского узла в целом увеличились на 1244 тыс. тонн или на 19,6%, по припортовой станции Вентспилс объемы также возросли на 531 тыс. тонн или на 3,2%.



Рассматривая припортовые станции Рижского узла, необходимо отметить значительное увеличение переработки грузов на станциях Мангали и Зиельмблазма, соответственно на 1170 тыс. тонн и 291 тыс. тонн или на 53,1% и 26,3%. Небольшое снижение перевозок произошло по станции Ригас Краста.



В целях увеличения объемов перевозок, повышения конкурентоспособности создана стабильная и предсказуемая тарифная система, удовлетворяющая требованиям грузовладельцев и международных операторов. В 2000 году в качестве рыночного метода тарифного регулирования было продолжено широкое применение контрактных отношений с пользователями услуг государственного а/о "Латвияс дзелзцельш".

При активном взаимодействии с партнерами были выработаны согласованные подходы к вопросу ценообразования на транспортные услуги государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" и приняты решения в области тарифной политики, создан дифференцированный подход к построению грузовых тарифов, учитывающий влияние ряда факторов:

- степень конкуренции со стороны других видов транспорта и зарубежных железных дорог на альтернативных маршрутах;
- обеспечение за счет тарифов и других источников возмещения экономически обоснованных затрат железной дороги;
- обеспечение для всех потребителей услуг железнодорожного транспорта возможной открытости об уровне, изменениях и правилах применения тарифов;
- учет объема перевозок грузов клиентурой в предыдущие периоды, являющиеся одним из стимулов получения дополнительных скидок;
- обеспечение равных условий доступа потребителей услуг к инфраструктуре железнодорожного транспорта;
- формы и размеры инвестиционной составляющей.

Построение конкурентоспособных тарифов производилось в реально складывающихся условиях на основе изучения спроса на перевозки и тарифных условий в целом на всем пути следования груза и возможностях создания конкурентных условий как за счет предоставления льгот и скидок при следовании по территории Латвии, так и договоренностей с железными дорогами других стран.

Тарифная политика была ориентирована на привлечение дополнительных объемов перевозок, являющихся, по мнению специалистов государственного а/о "Латвияс дзелзцельш", наиболее приемлемым способом увеличения доходов путем предоставления скидок пользователям услуг за увеличение объемов, организацию перевозок грузов маршрутами, использование приватного подвижного состава и частных контейнеров, дифференциации тарифа в сторону снижения в зависимости от дальности перевозки.

Заложенные принципы позволили нарастить в 2000 году объемы перевозок, увеличить доходы как государственного а/о "Латвияс дзелзцельш", так и наших партнеров - бизнесменов Латвии, а косвенно - в целом Латвийской Республики.

При перевозке грузов по территории Латвии большое внимание уделяется их сохранности. Создана и действует система организационно-технических мер, направленная на предупреждение повреждений, порчи и утраты перевозимых грузов, повышение качества коммерческого осмотра поездов и вагонов:

- для пломбирования вагонов и контейнеров введен порядок применения запорно-пломбировочных устройств;
- все нефтепродукты, цветные металлы и другие более ценные грузы следуют по территории Латвии в сопровождении охраны;
- на главной грузовой станции Вентспилс внедрено промышленное телевидение.

Все эти меры позволили поднять на более высокий уровень надежность транспортировки грузов по Латвийской железной дороге. Так, начиная с 1992 года, убытки от несохранных перевозок грузов в среднем составили только 10 сантимов на каждые 100 латов доходов от грузовых перевозок (0,10%).

Преимуществом перевозок по Латвийской железной дороге, в том числе транзитом в порты и из портов, является их ускоренное продвижение.

Продолжалось оснащение подразделений Управления грузовых перевозок техническими средствами вычислительной техники, модернизация сетей и средств передачи данных, а также разработка нового и совершенствование имеющегося программного обеспечения.

В течение года введены в эксплуатацию автоматизированные рабочие места:

- работников товарной кассы станции Салдус;
- выдачи предупреждений на грузовые поезда по станции Вентспилс;
- АРМ обработки международной перевозочной информации (сухопутный транзит);
- АРМ оформления накладных в конторе передачи вагонов на станции Вентспилс.

Начаты работы по комплексному переоснащению станции Шкиротава новой автоматизированной системой управления сортировочной станции.

Государственное а/о "Латвияс дзелзцельш" имеет все условия для наращивания объемов перевозок. На дороге имеется опыт работы по перевозке грузевых и порожних контейнеров как в маршрутных контейнерных поездах, так и маршрутными группами вагонов между портами Латвии и станциями назначения в России и других странах СНГ. Обеспечен полный и оперативный возврат частных порожних контейнеров владельцам.

На Латвийской железной дороге организованы и успешно развиваются перевозки скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах. Для этого сформированы несколько специально оборудованных сцепов, состоящих из фитинговых платформ и вагона-электростанции для энергопитания рефрижераторных контейнеров. Таким образом за один рейс перевозится от 12 до 18 сорокафутовых рефрижераторных контейнеров. В течение 2000 года маршрутные поезда с рефрижераторными контейнерами регулярно курсировали между Рижским торговым портом и грузополучателями в России, Казахстане, Узбекистане, Киргизии и Туркмении.

ПРИНЦИПЫ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ ПОЗВОЛИЛИ НАРАСТИТЬ В 2000 ГОДУ
ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК, УВЕЛИЧИТЬ ДОХОДЫ КАК ГОСУДАРСТВЕННОГО А/О
"ЛАТВИЯС ДЗЕЛЗЦЕЛЬШ", ТАК И НАШИХ ПАРТНЕРОВ- БИЗНЕСМЕНОВ
ЛАТВИИ, А КОСВЕННО- В ЦЕЛОМ ЛАТВИЙСКОЙ РЕСПУБЛИКИ



ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



Осуществлялись проектные работы, направленные на повышение пропускной и провозной способности на ограничивающих участках по пропуску поездов. В случае роста объемов грузовых перевозок предусмотрено открытие дополнительных отдельных пунктов, технические проекты некоторых из них уже разработаны. Сроки начала строительства отдельных пунктов на ограничивающих перегонах будут определяться в зависимости от достижения "критических" объемов грузовых перевозок на конкретных направлениях.

На основании разработанного технического проекта строительства дополнительного железнодорожного парка для приема и отправления поездов в железнодорожном узле Резекне подготовлены необходимые документы для открытия финансирования за счет международной помощи (ISPA).

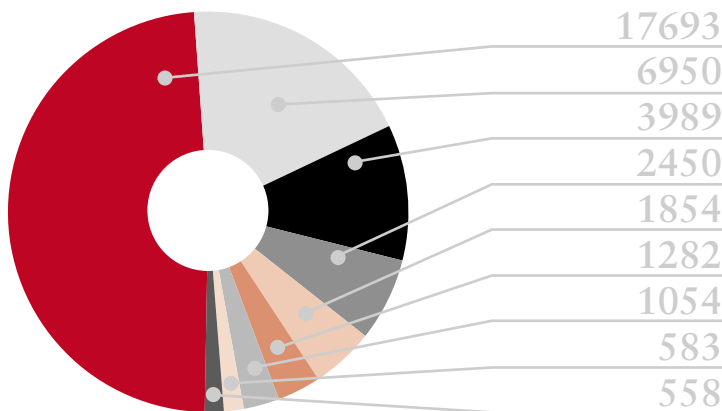
Выполнены строительные работы по дополнительному развитию железнодорожного парка в Вентспилском железнодорожном узле в связи с вводом в эксплуатацию нового контейнерного

терминала "Nord Natie Ventspils Terminals", что позволяет переработать до 100 вагонов с контейнерами и генеральными грузами ежедневно.

Осуществлены проектные работы по дополнительному развитию станции Мангали, что даст возможность принципиально изменить технологию обслуживания некоторых железнодорожных подъездных путей и увеличить перерабатывающую способность станции на 3 млн. тонн в год. Строительные работы будут выполнены в первой половине 2001 года.

СТРУКТУРА ВСЕХ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ В 2000 ГОДУ

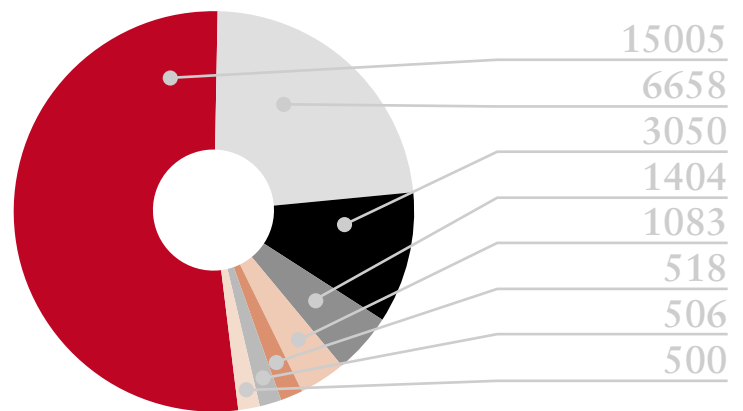
(ТЫС. ТОНН)



- Нефть и нефтепродукты
- Минеральные удобрения
- Черные металлы
- Другие грузы
- Минеральные продукты
- Химические продукты
- Лесные грузы
- Каменный уголь
- Сахар

СТРУКТУРА ПЕРЕВОЗИМЫХ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ В 2000 ГОДУ

(ТЫС. ТОНН)



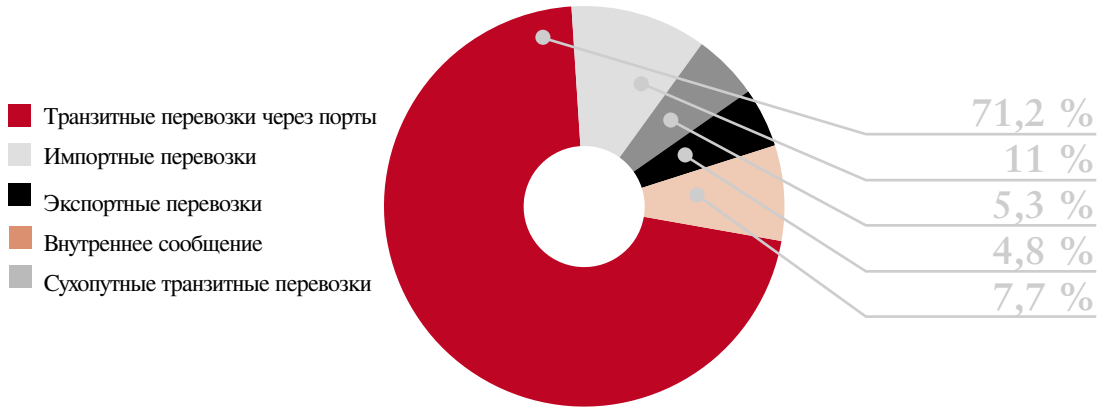
- Нефть и нефтепродукты
- Минеральные удобрения
- Черные металлы
- Другие грузы
- Химические продукты
- Сахар
- Лесные грузы
- Каменный уголь



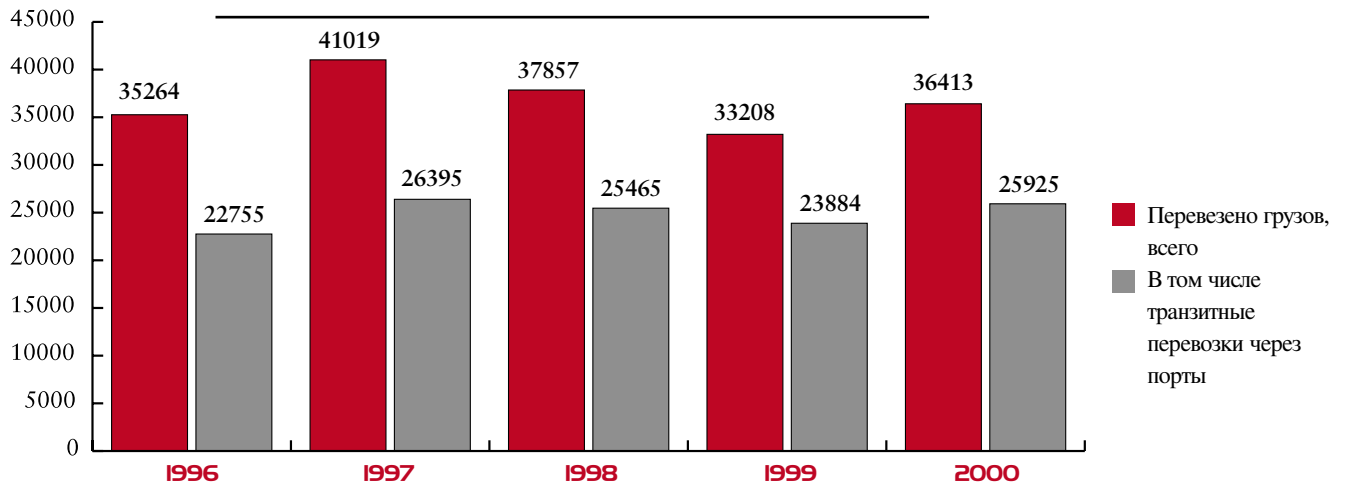
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



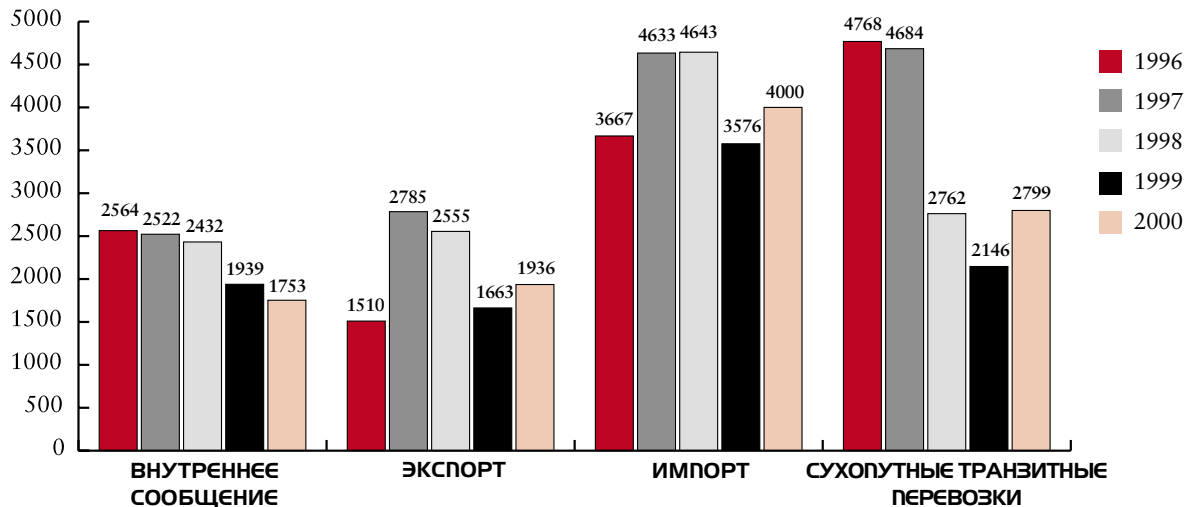
УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ВИДОВ СООБЩЕНИЙ В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ ПЕРЕВОЗОК В 2000 ГОДУ



ДИНАМИКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК 1996–2000 Г.Г. (ТЫС. ТОНН)



ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ВИДАМ СООБЩЕНИЙ 1996–2000 Г.Г. (ТЫС. ТОНН)





БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ



В целом состояние безопасности движения в 2000 году улучшилось, во многих структурных единицах число нарушений значительно уменьшилось или они вообще не были допущены.

Однако следует отметить, что на станции Ливберзе по независимым от железной дороги

структурных единиц, контролируют, чтобы каждое рабочее место было бы обеспечено современным оборудованием, устройствами, инструментами, радиосвязью, чтобы знания работников, трудовая дисциплина и организованность были бы на должном уровне.

Контролируя ситуацию с безопасностью движе-

В случае необходимости, при обнаружении угрозы безопасности движения, запрещается эксплуатация негодных или поврежденных устройств, подвижного состава, железнодорожных путей и других транспортных средств и оборудования до устранения неисправностей.

Несмотря на то, что опасные грузы составляют

обстоятельствам произошло столкновение поезда с автомашиной, в результате которого погибли 4 человека и государственное а/о "Латвияс дзелзцельш" понесло существенные материальные убытки. В ходе проходящей реструктуризации специалисты Технической инспекции государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" все большее внимание обращают на деятельность вновь образованных предприятий и

ния, работники Технической инспекции проводят тщательные проверки и ревизии работы структурных единиц (станций, депо, участков эксплуатации, дистанций и др.), обследование технического состояния инфраструктуры и подвижного состава. Результаты проверок и обследований рассматриваются, а также проводятся мероприятия по устранению вскрытых недостатков и по недопущению их в дальнейшем.

значительную часть общего грузопотока, число аварийных ситуаций с опасными грузами удалось снизить на 36%.

В ликвидации аварийных ситуаций принимали участие работники восстановительных поездов, используя насосы различной мощности, эластичные пластмассовые контейнеры для сбора жидких грузов, индивидуальные средства защиты.



Своевременное обнаружение аварийных ситуаций при перевозке опасных грузов, умелое использование имеющихся на станциях и в восстановительных поездах технических средств позволило железной дороге избежать штрафных санкций за загрязнение среды.

Аварийные группы, имеющиеся на крупнейших станциях, перемещали вагоны и цистерны с обнаруженной течью груза на специально отведенные пути.

Учения с персоналом восстановительных поездов, станционных аварийных групп, дежурными по станции и руководящим персоналом были ориентированы на приобретение персоналом практических навыков при проведении работ по ликвидации последствий аварийных ситуаций и на сотрудничество со структурами государственной пожарно-спасательной службы.

На станции Елгава-II закончено строительство испытательного полигона железнодорожных подъемных кранов, предназначенного для проведения их периодической проверки. Полигон оборудован площадкой из армированного железобетона, укомплектован различного веса чугунными и железобетонными контрольными грузами, комплектом строп, траверсой специальной конструкции для комплектования контрольного груза, что дает возможность проводить статические и динамические испытания железнодорожных подъемных кранов грузоподъемностью до 250 тонн. Для проведения испытаний разработана и утверждена соответствующая технология.

В 2000 году уменьшилось общее количество несчастных случаев, улучшилась рабочая среда. На работе произошло 32 несчастных случая, это на 8 несчастных случаев меньше, чем в 1999 году. Не было несчастных случаев со смертельным исходом. В результате значительно сократились выплаты в связи с несчастными случаями на работе и число дней нетрудоспособности.

На предприятии уже долгие годы действует система управления и контроля состояния охраны труда, в основе действия которой лежит своевременное устранение причин возможных несчастных случаев. В этой системе участниками являются все – работодатель, доверенные лица профсоюза, непосредственный руководитель работ, исполнитель.

Постоянно совершенствуется порядок обучения, аттестации и инструктирования персонала по охране труда.

Завершено создание нормативной базы по охране труда.





В ведении Управления подвижного состава находятся 3 локомотивных депо, среди них - специализированное депо по обслуживанию моторвагонных поездов, и 3 вагонных депо, в их числе специализированное депо пассажирских вагонов, которые постоянно обеспечи-

вают ремонт и поддерживают в должном рабочем состоянии подвижной состав государственного а/о "Латвияс дзелзцельш", обеспечивая технические осмотры и ремонты подвижного состава. Управление подвижного состава организует модернизацию и приобретение нового подвижного состава, а также организует подготовку, обучение и повышение квалификации персонала по ремонту подвижного состава, обеспечивает содержание деповского хозяйства, пунктов

экипировки и складов, осуществляет деятельность в области внешних связей для реализации задач, определенных в положении об Управлении, а также в рамках своей компетенции разрабатывает инструкции и нормативные документы. Ремонты подвижного состава проводятся и для

средств господотации на пассажирские перевозки. При модернизации были усилены кузова вагонов, что обеспечит их надежную эксплуатацию еще на 20 лет, заменены силовые установки и аппаратура управления, улучшен комфорт пассажирских салонов (полумягкие

сиденья, улучшенное и экономичное освещение, современные окна вагонов и двери салонов, современная окраска поезда, компьютеризованная визуальная и акустическая система информирования и др.), расширена кабина машиниста, установлен новый, современный пульт управления, что позволяет существенно улучшить условия труда локомотивной бригады. В дальнейшем следовало бы модернизировать по возможности по два 6-вагонных поезда в год.

нужд железных дорог других государств. В ходе проводимой реструктуризации государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" функции, связанные с эксплуатацией подвижного состава, переданы другим структурным единицам: Управлению грузовых перевозок, предприятиям пассажирских перевозок "Dizelvilciens" и "Elektrovilciens". В 2000 году совместно с фирмой "RRA" осуществлена модернизация еще одной секции электропоезда (головного и моторного вагонов) за счет

сиденья, улучшенное и экономичное освещение, современные окна вагонов и двери салонов, современная окраска поезда, компьютеризованная визуальная и акустическая система информирования и др.), расширена кабина машиниста, установлен новый, современный пульт управления, что позволяет существенно улучшить условия труда локомотивной бригады. В дальнейшем следовало бы модернизировать по возможности по два 6-вагонных поезда в год.



Носимая часть системы ТСКБМ, выполненная в виде наручных часов, контролирует состояние машиниста и передает информацию на бортовые устройства



Блок приемника с индикатором устройства ТСКБМ в кабине автомотрисы AR2-01



Модернизированный электропоезд ER2м



Стенд для проверки носимых частей системы ТСКБМ

Модернизацию электропоездов проводят и железные дороги западных стран, особенно в Германии, Франции, Великобритании, Швеции и в других, где обновляют даже 30-летние и еще более старые поезда.

Будет продолжено развитие деповского хозяйства. Построена еще одна новая современная котельная в оборотном цехе Лиепая Рижского локомотивного депо.

В сотрудничестве с ООО "Rivels" внедрено новое технологическое оборудование: стенд для проверки и ремонта буксовых поводков,

устройство для проведения ревизии второго объема подшипников, стенд для ремонта и испытаний триангелей грузовых вагонов, автоматическая моечная машина для вагонных колесных пар, стенд для проверки воздухораспределителей автотормозов.

В Рижском вагонном депо введено в эксплуатацию автоматизированное рабочее место мастера колесно-тележечного цеха. В этом депо освоено изготовление новых торцовых дверей полувагонов для проведения капитального ремонта вагонов.

В Рижском пассажирском вагонном депо введен в

эксплуатацию специальный информационно-измерительный комплекс роликовых подшипников колесных пар с автоматизированным подбором деталей подшипников в ходе их комплектации, что улучшает уровень технического содержания роликовых подшипников.

Совместно с предприятием пассажирских перевозок "Dīzelvilciens" в сотрудничестве с московской фирмой "Нейроком" начата экспериментальная эксплуатация современного устройства безопасности - телемеханической системы контроля бодрствования машиниста (ТСКБМ).





Главная задача пассажирских перевозок государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" – обеспечение пассажирских перевозок по железной дороге во внутреннем и международном сообщении.

В 2000 году пассажирские перевозки характеризуются следующими показателями:

- перевезено пассажиров, всего – 18,188 млн. человек;
- доходы от пассажирских перевозок составили 8,5 млн. латов;
- количество перевезенных пассажиров от уровня 1999 года (в процентах) – 75,3%;
- доходы от пассажирских перевозок от уровня 1999 года (в процентах) – 92,3%.

На территории Латвии в 2000 году пассажирские перевозки осуществляли два перевозчика – предприятие пассажирских перевозок "Elektrovilciens" (перевезено 13,987 млн. пассажиров) и предприятие пассажирских перевозок "Dizelvilciens" (перевезено 3,508 млн. пассажиров). В международном сообщении в 2000 году перевезено 0,686 млн. пассажиров.

В 2000 году была продолжена реструктуризация пассажирских перевозок в соответствии с программой реструктуризации государственного а/о "Латвияс дзелзцельш".

Специалисты по пассажирским перевозкам государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" принимают участие в следующих исследовательских работах:

- разрабатывают тарифную политику пассажирских перевозок государственного а/о "Латвияс дзелзцельш";
- принимают участие в работе комиссий Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД);
- разрабатывают и проводят коррекцию в графике движения пассажирских поездов.

В связи с тяжелым финансовым положением государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" и неизменном государственной дотации все планы дальнейшего развития пассажирских перевозок отложены на неопределенное время:

- дальнейшая модернизация подвижного состава предприятия пассажирских перевозок "Elektrovilciens" и предприятия пассажирских перевозок "Dizelvilciens";
- ввод в эксплуатацию мобильных терминалов продажи билетов;
- установка на больших станциях автоматов по продаже билетов;
- дальнейшая модернизация стационарных аппаратов билетных касс.

В 2000 году международные перевозки осуществ-

лялись 7 поездами, сформированными государственным а/о "Латвияс дзелзцельш": 2 поезда Рига – Москва и по одному поезду в направлениях Рига – Санкт-Петербург, Рига – Гомель, Рига – Львов, Рига – Симферополь и Рига – Адлер. В направлении Рига – Одесса курсировало два беспересадочных вагона, в направлении Рига – Киев курсировал один беспересадочный вагон. Кроме того, курсировали поезда формирования других железных дорог в сообщении Рига – Воронеж, Рига – Вильнюс.





В 2000 году подготовлено и подписано несколько договоров об использовании средств арендаторов для ремонта зданий и сооружений, принадлежащих железной дороге. В долгосрочном договоре, заключенном с ООО "Strinks" на аренду здания и помещений багажных складов станции Засулаукс, предусматривается, что арендатор в ремонт зданий и площади вложит 88,3 тыс. латов. Заключены договора с арендаторами в объеме 8,5 тыс. латов на долевое участие в оплате капитального ремонта станции Лиепая. Начиная со второго полугодия 2000 года, в арендные договора включается условие о том, что арендаторы должны застраховывать арендуемые помещения. Арендаторы, которые арендуют объекты на срок более чем 5 лет, должны регистрировать их в Земельной книге за свой счет на имя государственного а/о "Латвияс дзелзцельш".

В 2000 году на аукционах продано 13 объектов. Существует тенденция к уменьшению числа проданных объектов, ибо главное внимание уделяется не продаже, а сдаче в аренду, к тому же объекты, коммерчески более выгодные, уже проданы.

Согласно с программой проведения реструктуризации, осуществлен переход на договорные отношения с другими структурными подразделениями, согласованы сдаваемые в аренду площади, заключены договора на аренду и водоснабжение объектов, помещений.

В 2000 году было разработано "Положение о работах, проводимых по обхождению недвижимости государственного а/о "Латвияс дзелзцельш", относящейся к железнодорожной инфраструктуре, и об их разделении".

В соответствии с критериями, утвержденными рабочей группой по выполнению программы реструктуризации, подготовлен и внесен на рассмотрение список находящихся на балансе Управления недвижимости объектов железнодорожной инфраструктуры публичного пользования других управлений.

Управление недвижимости продолжает проводить работу по привлечению инвестиций к объектам железнодорожной недвижимости, будет продолжена разработка финансовой модели проектов генеральной аренды и ведения хозяйства на объектах, совершенствование договорных отношений с другими управлениями и уточнение списка объектов железнодорожной инфраструктуры публичного пользования.

В рамках программы тепловой энергии совместно с Отделом экономики генеральной дирекции и с другими управлениями начата разработка концепции оптимизации проекта теплоснабжения Вентспилского железнодорожного узла.

Управление недвижимости осуществляет управление недвижимостью и земельными участками государственного а/о "Латвияс дзелзцельш", их обследование, оценку, продажу, сдачу в аренду, ведет хозяйство, а также обслуживает и передает на приватизацию жилой фонд. Первоочередной задачей Управления недвижимости является обеспечение эффективно-го управления и использования недвижимости и земли, увеличивая прибыль и предлагая соответствующие коммерческие услуги. В соответствии с программой проведения реструктуризации государственного а/о "Латвияс дзелзцельш", с 1 мая 2000 года начата реорганизация структурных подразделений:

- прекращена деятельность Железнодорожного домоуправления, с разделением его функций между другими структурными подразделениями;
- для выполнения текущих и капитальных ремонтов, чей объем превышает 5 тыс. латов, организуются конкурсы;
- с перенятием работ по санитарному обслуживанию станций и по эксплуатации котельных частично изменились рабочие функции структурных подразделений.

После реорганизации в составе Управления недвижимости имеются 4 структурных подразделения: здание Рижского пассажирского вокзала, Рижский, Даугавпилсский и Елгавский участки по обслуживанию сооружений и территорий, которые ведут хозяйство у более чем 2,6 тысяч зданий, строений и связанной с ними земель в различных регионах Латвии, как в городах, так и на селе. Количество и площадь обслуживаемых объектов каждый год увеличивается в связи с перенятием недвижимости от других управлений. В 2000 году от других управлений перенято 32 объекта в Вентспилсе и 7 объектов в Лиепеае.

Текущие ремонты проведены на 81 объекте, в том числе на 9 объектах организованы конкурсы на проведение ремонтных работ, превышающих 5 тыс. латов.

Закончены начатые в предыдущие годы капитальные ремонты вокзалов Лиепая и Огре, а также проведен капитальный ремонт водопровода станции Вентспилс Нафта и заасфальтирована вокзальная площадь в Даугавпилсе. Начат капитальный ремонт здания Даугавпилсского участка эксплуатации. В 2000 году начато проектирование станционного здания Индра, строительство планируется начать в 2001 году.

В соответствии с законом "О приватизации государственных и принадлежащих самоуправлениям жилых домов", в течение 5 лет самоуправлениям передано 594 жилых дома и с ними связанные объекты (в 2000 году - 12) и Центральной приватизационной комиссии жилого фонда - 1782 жилых дома (в 2000 году - 37). На этом передачу жилых домов на приватизацию можно считать законченной. Продолжится передача самоуправлениям инженерных коммуникаций, функционально связанных с жилыми домами. В 2000 году городу Саласпилс, волости Царникава Рижского района, волости Эргли Мадонского района, городу Огре, городу и волости Салдус переданы инженерные сети длиной 9225 метров.

В 2000 году Управление недвижимости организовало встречу с представителями железных дорог Литвы и Эстонии, в ходе которой произошел обмен опытом по работе с недвижимостью на железных дорогах Латвии, Литвы и Эстонии. В 2000 году заключено 412 арендных договоров на нежилые помещения, землю и вспомогательные средства (в 1999 году - 396 договоров), и, по сравнению с 1999 годом, в 1,4 раза возросла арендная плата. Рост арендной платы достигнут за счет увеличения и количества арендаторов, и сдаваемой в аренду площади, и цены за один квадратный метр.



Деятельности государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" информационные технологии занимают стабильное место в обеспечении качественного функционирования железной дороги. В 2000 году продолжалось развитие информационных систем, улучшилось сотрудничество по обмену информацией с партнерами - другими железными дорогами, клиентами, таможей, банками, государственными и информационными системами государственного значения. В 2000 году развитие информационных систем было ориентировано на:

- Интернет-технологии,
- создание сети передачи данных (LDzDAT),
- создание единой системы финансово-экономического управления Латвийской железной дороги.

Сеть передачи данных

Количество персональных компьютеров на Латвийской железной дороге приближается к 1,5 тысячам, но лишь треть из них объединена в современную сеть, базирующуюся на

модернизация региональных сетей передачи данных Даугавпилса, Елгавы, Резекне, Лиепая и Риги. С развитием сети расширялся также объем и набор услуг: в настоящее время ко внутренней сети государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" (Интранет) подключены и используются ею 473 пользователя, в том числе 352 (139 подключены в 2000 году) из них имеют выход во внешнюю (Интернет) сеть. Почти все абоненты сети Интернет пользуются электронной почтой (E-mail), 205 пользователей используют услуги системы "Lotus Notes". На Латвийской железной дороге действует и сеть Novell, которая объединяет 274 пользователя. Система оперативного управления грузовыми перевозками (573 абонента, в том числе 299 компьютеров) и информационная система пассажирских перевозок (158 абонентов) пока еще используют специфические сети, но уже начата их унификация - переход на Интернет-технологии. Параллельно созданию сети передачи данных, в 2000 году были расширены функции как существующих, так и продолжено проектирование новых информационных систем.

ностью подключения к ней в будущем всех структурных подразделений государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" и оперативной обработкой этой информации (получение, корректировка и поддержание в актуальном состоянии). Эта информация будет использована и в рамках единой системы финансово-экономического управления.

В информационной системе грузовых перевозок

Продолжалась эксплуатация системы оперативного управления грузовыми перевозками "APOVS" (двухмашинный вычислительный комплекс на базе IBM9672.R14, операционная система OS/390).

К системе подключено 573 абонента, в том числе 299 компьютеров. В среднем за сутки принимается и выдается 23798 различных сообщений (объем информации около 33 Мб), обрабатывается 2350 сообщений о поездах (в том числе 417 натуральных листов).

На базе системы "APOVS" введена в постоянную

Интернет-технологиях. Поэтому в 2000 году главное внимание было обращено на развитие этой сети: было создано 10 новых локальных компьютерных сетей на различных предприятиях, начата модернизация сети передачи данных Вентспилсского узла, в результате которой скорость передачи данных в будущем достигнет 2 Мбит/сек, как внутри Вентспилсского узла, так и между Вентспилсом и Ригой. Предусмотрена

В финансовой и экономической информационной системе

Были проведены подготовительные работы по внедрению финансово-экономического пакета - разработка классификатора основных средств, материалов и других единых классификаторов. Было разработано программное обеспечение и создана база данных основных средств государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" с возмож-

эксплуатацию система учета пробега грузовых вагонов. Ввод этой системы при том же самом объеме выполненных перевозок позволит в будущем сократить число ремонтов грузовых вагонов, а также затраты на ремонты - на 30%. В рамках системы "APOVS" продолжалась работа по автоматизации учета контейнеров: упорядочена база данных учета контейнеров, начата опытная эксплуатация системы взаиморасчетов.



В рамках автоматизации функций повышения безопасности и организации движения поездов:

действуют и были модернизированы:

- АРМ конторы передачи вагонов на станциях Резекне, Даугавпилс, Елгава и Шкиротава;
- АРМ технической конторы - на станциях Резекне, Елгава, Лиепая, Вентспилс (МРЦ, в парке Нафтас);
- АРМ по анализу графика исполненного движения поездов - в Рижском, Даугавпилском, Елгавском диспетчерских пунктах;
- АРМ руководителя - на 22 рабочих местах;
- АРМ по выдаче предупреждений поездным локомотивным бригадам - на станциях Елгава, Резекне, Рига-пассажирская, Шкиротава;

введены в эксплуатацию:

- АРМ технической конторы по выдаче оперативных отчетов (SOP) - на станции Елгава;
- АРМ по выдаче предупреждений поездным локомотивным бригадам - на станциях Вентспилс (МРЦ, в парке Нафтас);
- терминал "АРОВС" в среде Интернет;
- АРМ учета браков.

Продолжалась эксплуатация автоматизированной системы учета и контроля доходов от грузовых перевозок "АРИКС". К системе подключено 10 товарных касс крупнейших станций и 4 конторы передачи вагонов. В рамках системы проводится подготовка и накопление данных о накладных на грузовые перевозки и других документов - в среднем за сутки обрабатывается 5482 документа (в среднем за сутки поступает около 21,17 Мб первичной информации и выдается 221,17 Мб обработанной информации), количество клиентов в системе - 5343 (из них постоянно работающих - 1500).

Действуют и модернизированы АРМ товарных касс - на станциях Резекне, Даугавпилс, Елгава, Шкиротава, Зиельблаза, Ригас Краста, Мангали, Болдерая, Лиепая, Вентспилс, на территории Вентспилс Нафта и в Бюро расчетов за перевозки. Введены в эксплуатацию АРМ товарных касс - на станции Салдус, АРМ инспектора - в Бюро расчетов за перевозки, АРМ приемосдатчика - в опытной эксплуатации на станции Вентспилс (Вентспилс Нафта).

В информационной системе инфраструктуры

Продолжалась модернизация и эксплуатация системы расчета платы за пользование инфраструктурой.

Разработано и введено в действие программное обеспечение проектирования капитального ремонта рельсового пути (для расчета продольного профиля пути и создания чертежей).

Разработана система учета и анализа отказов в работе устройств СЦБ, связи и энергоснабжения.

В информационной системе пассажирских перевозок

Продолжалась эксплуатация системы резервирования билетов "Экспресс 2" (на базе вычислительного комплекса IBM 4381.P13).

К системе подключены 158 терминалов (в т.ч. в Латвии - 93, в Литве - 37, в Эстонии - 28), в среднем за сутки продается 5850 билетов (в т.ч. в Латвии - 3000, в Литве - 2500, в Эстонии - 350). В опытную эксплуатацию введена децентрализованная система расчета доходов.

Проведена разработка комплекса программ для выдачи единых статистических и финансовых отчетов во внутреннем сообщении отдельно о каждом перевозчике (данные о билетах, проданных через систему "Экспресс 2", в билетных кассах с помощью аппарата КР-ЛЖ и "вручную"). Использование базы данных DB2 и других прогрессивных программ позволяет создавать различные финансовые статистические отчеты для анализа пассажирских перевозок.

Расписание движения пассажирских поездов Латвийской железной дороги включено в информационные системы "НАФАС" и "EVA" железных дорог Германии.

В информационной системе недвижимости

В информационной системе недвижимости для экспериментальной эксплуатации подготовлены и в Управлении недвижимости установлены: информационная система учета (ИСУ) объектов, ИСУ строений, ИСУ земли.

В информационной системе подвижного состава

Действуют и модернизированы: система обработки маршрутов машинистов и топливных талонов для выдачи статистических отчетов - в среднем ежемесячно обрабатывается 7,98 тыс. маршрутов машинистов и 8,3 тыс. топливных талонов; АРМ обработки маршрутов машинистов - в депо Елгава и Даугавпилс; АРМ пункта технического обслуживания вагонов - на станциях Шкиротава, Резекне и Елгава; АРМ топливного

склада локомотивного депо - в депо Рига и Даугавпилс; АРМ учета технических паспортов грузовых вагонов - в Рижском и Даугавпилском вагонных депо и в генеральной дирекции государственного а/о "Латвияс дзелзцельш".

Разработаны и введены в эксплуатацию: АРМ расчета сроков ремонта локомотивов - в Управлении грузовых перевозок (в опытной эксплуатации), АРМ учета ремонта колесных пар - в Рижском вагонном депо (в постоянной эксплуатации).

В информационной системе делопроизводства

В рамках проекта Информационной системы делопроизводства, при участии отдела персонала генеральной дирекции государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" и а/о "SWH Tehnolovija", разработана система учета персонала в среде "Lotus Notes". В ней содержится более чем 200 различных статистических данных о работниках Латвийской железной дороги и о возможных кандидатах.

В 2000 году в среде "Lotus Notes", в рамках проекта Информационной системы делопроизводства (ИСД), подготовлена система документов делопроизводства, которую можно эксплуатировать в двух вариантах - для учета и контроля на одном рабочем месте (например, секретарю) или же, используя полный цикл согласования, утверждения и выполнения, - на всех компьютеризированных рабочих местах в рамках структурной единицы. Дополнительно Информационная система делопроизводства обеспечивает электронную пересылку документов между структурными подразделениями.



Претворение в жизнь утвержденной политики качества государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" активизируется в масштабе всего предприятия. Для упорядочения системы руководства предприятием необходимы определенные процессы и принципы руководства. В двух структурных подразделениях Управления инфраструктуры сформированы системы управления качеством соответственно стандарту ISO 9001: 1994. В процессе дальнейшего развития предусмотрено внедрить систему управления качеством во всем Управлении инфраструктуры и его структурных подразделе-

ниях и получить сертификат соответственно стандарту ISO 9001:2000. Для того, чтобы оценить эффективность этой системы, в сотрудничестве с Учебным центром Латвийской железной дороги было обучено 14 внутренних аудиторов системы качества.

В государственном бесприбыльном ООО "Латвияс стандартс" зарегистрирован первый национальный стандарт в области железнодорожного транспорта (LVS 282:2000. Габариты приближения железнодорожных строений и подвижного состава) и утвержден дальнейший план стандартизации. При разработке националь-

ных стандартов за основу принимаются международные и региональные стандарты, а также международные документы в области железнодорожного транспорта. В разработанных национальных стандартах установлены единые требования, касающиеся всей системы железнодорожного транспорта и помогающие упорядочить систему безопасности движения поездов. В области стандартизации железной дороги продолжится наше сотрудничество с коллегами из других железных дорог в созданном межгосударственном Техническом комитете по стандартизации стран СНГ и Балтии.





В государственном а/о "Латвияс дзелзцельш" всегда проводилась определенная работа по уменьшению негативного влияния своей деятельности на окружающую среду. Однако в последние годы на вопросы охраны среды на нашем предприятии обращается все большее внимание.

Поворотным пунктом в отношении предприятия к охране среды можно считать 1998 год, когда решением правления была утверждена. Политика среды государственного а/о "Латвияс дзелзцельш", таким образом, публично было объявлено, что охране среды на предприятии дан особый приоритет, и она является существенной целью

предприятия и важной задачей руководства. Сущностью Политики среды нашего предприятия является систематический, целенаправленный и упреждающий подход к проблемам среды, ответственность всех работающих в государственном а/о "Латвияс дзелзцельш" за свою рабочую и окружающую среду.

СУЩНОСТЬЮ ПОЛИТИКИ СРЕДЫ НАШЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ ЯВЛЯЕТСЯ
СИСТЕМАТИЧЕСКИЙ, ЦЕЛЕНАПРАВЛЕННЫЙ И УПРЕЖДАЮЩИЙ ПОДХОД К
ПРОБЛЕМАМ СРЕДЫ. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВСЕХ РАБОТАЮЩИХ В ГОСУДАРСТВЕН
НОМ А/О "ЛАТВИЯС ДЗЕЛЗЦЕЛЬШ" ЗА СВОЮ РАБОЧУЮ И ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ



Мы поняли, что предприятия, которые обращают необходимое внимание на состояние своей среды, извлекают из этого и экономическую выгоду, при этом деятельность, предупреждающая возникновение проблем среды, обеспечивает долговременное развитие предприятия, создает позитивный образ и повышает его конкурентоспособность. Но самое главное - современный, то есть упреждающий подход к проблемам среды является предпосылкой для успешного сотрудничества с международными финансовыми организациями, партнерами по бизнесу, клиентами и для интеграции предприятия в европейскую транспортную систему - нашей стратегической цели.

В 2000 году работа по осуществлению Политики среды государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" проводилась по нескольким направлениям. Приоритеты отдавались мероприятиям, обеспечивающим экономию материалов и ресурсов, уменьшающим или устраняющим загрязнение на месте утечки, обеспечивающим безопасность движения и пожарную безопасность, а также мероприятиям по инвентаризации, надзору и санации загрязненных территорий, всего на сумму 833 582 лата, в том числе:

- для устройства и реновации водопроводных и канализационных сетей, а также для озеленения территории - 46 205 латов;
- по обеспечению пожарной безопасности и безопасности движения (вспашка пожарозащитной полосы вдоль лесов, вырубка кустов, окашивание и уборка травы в полосе отвода железной дороги, очистка полосы отвода от мусора) - 99 297 латов;

- по сохранению гидрологического режима на перегонах (устройство дренажей и восстановление водоотводных систем) - 89 384 лата;
- по уменьшению эмиссии и ограничению распространения шума (укладка бесстыкового рельсового пути, восстановление защитных лесонасаждений) - 544 104 лата;
- по установлению площади распространения сорняков и объема загрязнения ими территории Латвийской железной дороги, по санации территорий, загрязненных нефтепродуктами, по созданию сети колодцев для наблюдения за качеством грунтовых вод, а также мониторинг качества грунтовых и поверхностных сточных вод - 32 071 лат;
- по экономии или уменьшению расхода энергоресурсов (замена старых паровых и отопительных трубопроводов, утепление цехов) - 15200 латов;
- на другие значительные мероприятия по охране среды - 7321 лат.

В 2000 году не была проведена предусмотренная в плане мероприятий государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" по охране среды модернизация двух секций пассажирского дизельпоезда DR1A, поскольку госбюджетом не было предоставлено необходимое финансирование в размере 1 140 000 латов; кроме того, не были проведены другие мероприятия, всего на сумму 24 700 латов.



МЫ ПОНЯЛИ, ЧТО ПРЕДПРИЯТИЯ, КОТОРЫЕ ОБРАЩАЮТ НЕОБХОДИМОЕ ВНИМАНИЕ НА СОСТОЯНИЕ СВОЕЙ СРЕДЫ, ИЗВЛЕКАЮТ ИЗ ЭТОГО И ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ВЫГОДУ, ПРИ ЭТОМ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ПРЕДУПРЕЖДАЮЩАЯ ВОЗНИКНОВЕНИЕ ПРОБЛЕМ СРЕДЫ, ОБЕСПЕЧИВАЕТ ДОЛГОВРЕМЕННОЕ РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ. СОЗДАЕТ ПОЗИТИВНЫЙ ОБРАЗ И ПОВЫШАЕТ ЕГО КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ



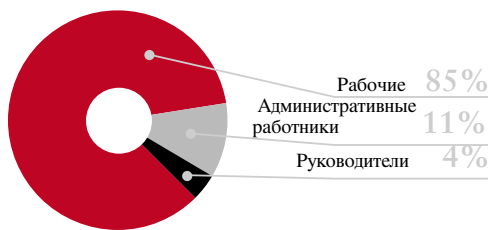


Персонал государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" хорошо профессионально подготовлен и имеет высокую квалификацию. В ходе реструктуризации персонал должен работать соответственно функционально-структуральным изменениям. Число и функции персонала регулярно оптимизируются. В подготовке специалистов главными партнерами по сотрудничеству являются Институт железно-

дорожного транспорта Рижского Технического университета, Рижская школа железнодорожников и Латгальский транспортный колледж. При совместном участии в целевой программе "Образованию, культуре и науке" Латвийского фонда образования сформировались творческие контакты с лучшими студентами различных высших учебных заведений по специальностям предпринимательской деятельности, экономики и финансов.

ными знаками "За многолетний труд" (30 и 40-летний стаж), знаком "За предотвращение аварии", Похвальными грамотами и Благодарственными грамотами.

КЛАССИФИКАЦИЯ ПЕРСОНАЛА



В 2000 году началось осуществление Политики персонала, утвержденной правлением государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" и разработанной на основе Бизнес-плана на период 2000-2004 годы. Особое место в Политике персонала отводится адаптации новых работников на предприятии, в Учебном центре подготовлена специальная программа по адаптации.

Работники

Общее количество работников, занятых основной деятельностью, в 2000 году составило 15319, что на 1231 (7,4%) работника меньше, чем в прошлом году. Уменьшение числа работников произошло по нескольким причинам: отделение или ликвидация нехарактерных для железной дороги структур бизнеса, реструктуризация работы предприятия, повышение эффективности труда, внедрение новых технологий, а также в результате прерывания трудовых отношений с работниками на предприятии.

Существенная роль в оценке и мотивации работников принадлежит новой системе награждения. Лучшие работники награждаются Почетным Знаком (высшая награда), ценными подарками, награ-

Зарботная плата

В 2000 году общий фонд заработной платы по сравнению с предыдущим годом увеличился на 2% и средняя заработная плата выросла на 10,2%.

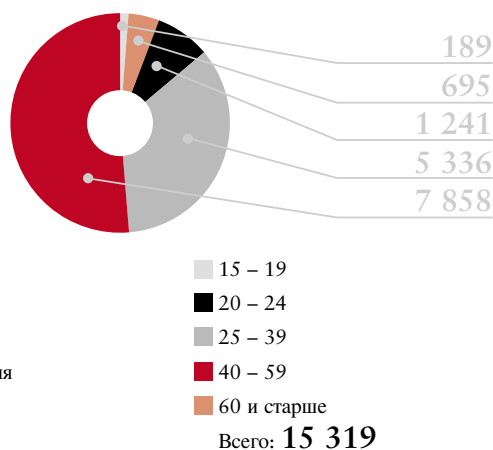




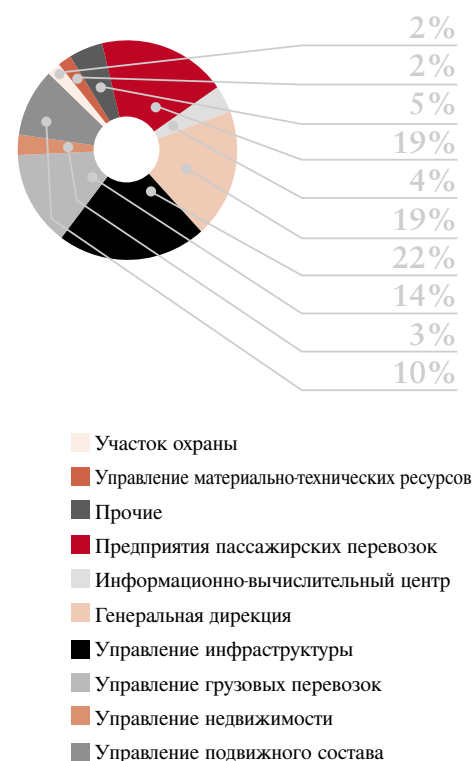
ЗАНЯТОСТЬ РАБОТАЮЩИХ



РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РАБОТНИКОВ ПО ВОЗРАСТНЫМ ГРУППАМ



КОЛИЧЕСТВО УЧАСТНИКОВ КУРСОВ ПО СТРУКТУРНЫМ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМ



Обучение персонала

Возможность обучаться в Учебном центре своего предприятия стала одним из преимуществ руководителей и специалистов государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" в изменчивой среде транспортного бизнеса.

В 2000 году по 53 программам, предлагаемым Учебным центром, профессиональную и социальную компетенцию, т.е. знания, умения и навыки пополнил 1641 участник учебных курсов. Учебные программы были ориентированы как на предприятие в целом, так и на отдельные структурные подразделения.

В рамках "Концептуальной программы многоступенчатого образования ведущих работников государственного а/о "Латвияс дзелзцельш" руководителям предлагалось 17 учебных программ, в том числе: по руководству процессом производства/услуг - "Бизнес-план", "Управление маркетингом", "Стратегическое руководство", "Руководство инвестиционными проектами на предприятии"; по управлению финансами - "Государственный бюджет, использование его средств и отчетность", "Бухгалтерия и финансовые основы управления"; в блоке руководства людскими ресурсами - "Основы руководства", "Эффективное руководство", "Психология руководства" и другие. Девять программ предлагалось как специалистам, так и участникам языковых и компьютерных курсов, и две программы - профсоюзному активу. Больше всего организовано курсов по изучению компьютера - 35 и курсов

для руководителей - 28. Постепенно, в тесном сотрудничестве с заказчиками курсов и клиентами, учебные курсы стали предлагать все более конкретные стимулирующие и способствующие деятельности предприятия решения. Цель учебных курсов Учебного центра - не научить, но учить работников учиться.

Учебный центр обеспечивает:

- Актуальные, отвечающие потребностям темы курсов
- Современные методы обучения
- Практически применимые учебные материалы
- Возможность учиться на опыте других

	1998	1999	2000
Учебные программы	26	56	53
т.ч. новые учебные программы	15	22	26
Учебные группы	80	134	127
Участники учебных курсов	1180	1742	1641

В 2000 году занятия в Учебном центре проводили 53 лектора-консультанта, в том числе 16 (30%) - работники государственного а/о "Латвияс дзелзцельш".

В связи с тем, что в 1999 году завершилось финансирование совместного с руководством Государственной программы по освоению латышского языка проекта "ЛАТ-2 для Латвийской железной дороги", количество участников и число учебных групп в 2000 году уменьшилось по сравнению с 1999 годом.

УЧАСТНИКИ КУРСОВ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ ДАЛЬНЕЙШЕГО ОБУЧЕНИЯ

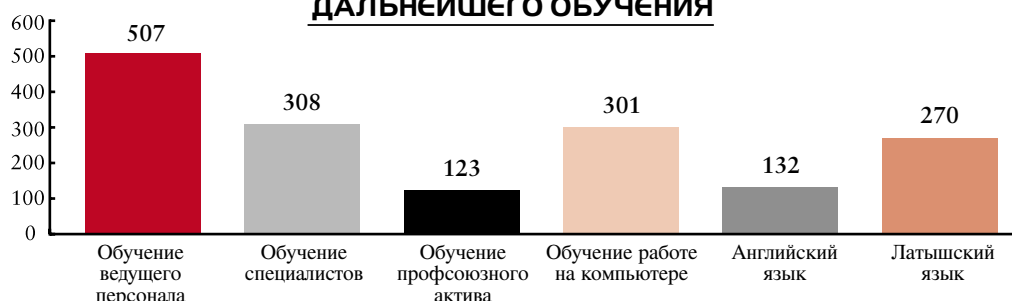




СХЕМА ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ





ЛАТВИЯС ДЗЕЛЗЦЕЛЬШ

Заявление независимых ревизоров
и сокращенные финансовые отчеты,
которые подготовлены за годы,
завершившиеся 31 декабря 2000 и 1999 года,
в соответствии с Международными стандартами
бухгалтерского учета

ЗАЯВЛЕНИЕ НЕЗАВИСИМЫХ РЕВИЗОРОВ	36
СОКРАЩЕННЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ОТЧЕТЫ	
Сокращенные балансы	37
Сокращенные расчеты прибыли или убытков	38
Сокращенные отчеты об изменениях собственного капитала	38
Сокращенные отчеты о потоке денежных средств	39



ЗАЯВЛЕНИЕ НЕЗАВИСИМЫХ РЕВИЗОРОВ

Deloitte & Touche
Бискапа gate, 2,
Рига, LV-1050, Латвия

Тел. (371) 781 4160
Факс (371) 722 3007
www.deloitteCE.com

**Deloitte
& Touche**

Правлению государственного а/о "Латвияс дзелзцельш":

Мы провели ревизию нижеупомянутых балансов от 31 декабря 2000 и 1999 годов Государственного акционерного общества "Латвияс дзелзцельш" ("Предприятие"), а также ревизию расчета прибыли или убытков, изменений собственного капитала и отчета о денежном потоке за годы, завершившиеся 31 декабря 2000 и 1999 года. За достоверность этих финансовых отчетов несет ответственность руководство Предприятия. Мы, в свою очередь, несем ответственность за высказанное нами заявление об этих отчетах, основанное на проведенной нами ревизии.

По нашему мнению, информация, отраженная в прилагаемых сокращенных балансах от 31 декабря 2000 и 1999 годов, в сокращенных расчетах прибыли или убытков, в отчетах об изменениях собственного капитала и в отчетах о потоке денежных средств за годы, завершившиеся 31 декабря 2000 и 1999 года, во всех существенных аспектах дает ясное и правдивое представление о финансовом отчете Предприятия, на основе которого и был составлен данный сокращенный вариант.

Deloitte & Touche

Deloitte & Touche
Рига, Латвия
30 мая 2001 года

Deloitte
Touche
Tohmatsu



СОКРАЩЕННЫЕ БАЛАНСЫ

НА 31 ДЕКАБРЯ 2000 И 1999 ГОДА

	2000 LVL'000	1999 LVL'000
АКТИВ		
<i>Оборотные средства:</i>		
Деньги	539	492
Запасы	6,700	6,718
Задолженность покупателей и заказчиков, нетто	1,907	1,438
Остальные активы	4,755	6,668
	13,901	15,316
<i>Долгосрочные вложения:</i>		
Долгосрочные финансовые вложения	820	765
Нематериальные вложения	64	19
Основные средства, нетто	129,146	116,313
	130,030	117,097
АКТИВ, ВСЕГО	143,931	132,413
ПАССИВ		
<i>Краткосрочные обязательства:</i>		
Кредиторская задолженность	18,796	18,528
Налоги и взносы социального страхования	4,245	4,477
Другие краткосрочные обязательства	16,392	14,754
	39,433	37,759
<i>Долгосрочные обязательства:</i>		
Ссуды кредитных учреждений	13,063	6,567
Платежные векселя	581	-
Отсроченные налоги	3,498	2,996
Остальные долгосрочные обязательства	30	121
	17,172	9,684
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ		
Основной капитал	82,399	86,739
Резервы	1,180	(2,930)
Нераспределенная прибыль	3,747	1,161
Собственный капитал, всего	87,326	84,970
ПАССИВ, ВСЕГО	143,931	132,413



СОКРАЩЕННЫЕ ОТЧЕТЫ О ПОТОКЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ

ЗА ОТЧЕТНЫЕ ГОДЫ, ЗАВЕРШИВШИЕСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2000 И 1999 ГОДА

	2000 LVL'000	1999 LVL'000
ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ		
Прибыль (убытки) отчетного года	2,586	(584)
Поправки:		
Износ основных средств	10,478	4,494
(Расходы на накопления) накопления для безнадежных долгов	(477)	896
Отсроченные налоги	502	2,784
Доходы от субсидий	(595)	(581)
Прибыль от продажи основных средств	(949)	(1,892)
Переоценка финансовых вложений	–	(21)
<i>Изменения оборотных средств и краткосрочных обязательств</i>		
Запасы	18	1,806
Дебиторская задолженность	(43)	1,168
Остальные активы	1,912	(695)
Кредиторская задолженность	29	4,200
Налоги и взносы социального страхования	(232)	1,896
Другие обязательства	637	133
Увеличение денег в результате основной деятельности	13,866	13,604
ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ		
Полученные дивиденды	1	5
Увеличение вложений	(4)	–
Увеличение нематериальных активов	(45)	(12)
Продажа основных средств	2,412	2,601
Приобретение основных средств	(25,004)	(21,003)
Уменьшение денег в результате инвестиционной деятельности	(22,640)	(18,409)
ФИНАНСОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ		
Полученные кредитные линии, нетто	(419)	(1,539)
Полученные кредиты	7,787	3,292
Полученные субсидии	1,596	4,641
Выплаты по кредитам	(88)	(782)
Погашение выданных векселей	(545)	(788)
Действия с векселями	581	–
(Уменьшение) прирост остальных долгосрочных обязательств	(91)	121
Увеличение денег в результате финансовой деятельности	8,821	4,945
Увеличение денег	47	140
Деньги на начало отчетного года	492	352
ДЕНЬГИ НА КОНЕЦ ОТЧЕТНОГО ГОДА	539	492

