

СОДЕРЖАНИЕ

ОБРАЩЕНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА	2
ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА	4
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ	6
ПЕРСОНАЛ	10
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	13
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ	19
ИНФРАСТРУКТУРА	20
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ	22
УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ И ОХРАНА СРЕДЫ	24
ПРЕДПРИЯТИЯ ПО РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	25
НЕДВИЖИМОСТЬ	26
ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ	28
МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО	31
ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ	34

В отчетном году серьезное внимание было обращено на профессиональный рост работников и обеспечение им социальных гарантий, поскольку именно так достигается дальнейшее хозяйственное развитие предприятия.



ОБРАЩЕНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА



ПОРАБОТАЛИ ХОРОШО

2002 год останется в истории государственного а/о *Латвияс дзелцельш* как самый удачный за последние десять лет, что подтверждается анализом результатов финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Особо следует подчеркнуть, что хорошие результаты – это общее достижение, в основе которого – самоотверженный труд всех наших работников. Работая в поте лица, мы обеспечили ритмичность грузовых и регулярность пассажирских перевозок при соблюдении требований безопасности движения поездов, сохранили ведущие позиции на рынке транзитных перевозок.

В отчетном году перевезено 40,1 млн. тонн грузов, что на 5,8 процента больше, чем в 2001 году. Появилась возможность премировать железнодорожников за хорошую работу – в целом на премирование работников выплачено 2,6 млн. латов. 2002 год характеризуется хорошими показателями прибыли и ликвидности предприятия, что дает возможность вложить больше средств в развитие железной дороги.

Большим удовлетворением для нас является и то, что мы – одни из крупнейших налогоплательщиков в Латвии. В государственный бюджет в виде налогов и других платежей было перечислено более 28 млн. латов.

Добросовестно осуществляются социально необходимые пассажирские перевозки во внутреннем железнодорожном сообщении, которые все еще добираются из доходов, полученных от грузовых перевозок. Количество пассажиров во внутреннем сообщении увеличилось на 9,8 процента. Услугами железнодорожного транспорта во внутреннем

и международном сообщении в целом воспользовалось почти 22 млн. пассажиров.

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

В 2002 году продолжалась реструктуризация государственного а/о *Латвияс дзелцельш*, которая приближается к своей конечной цели – созданию концерна.

Философия реструктуризации в экономическом и социальном плане заключается в следующем:

- обеспечить конкурентоспособность предприятия на рынке транзитных перевозок;
- гарантировать безопасность движения поездов;
- сформировать систему социальной защиты работников предприятия, отвечающую условиям рыночной экономики.

В отчетном году были решены сложные задачи реструктуризации, включающие вопросы развития информационных технологий, разработку политики среди создаваемого концерна, совершенствование безопасности движения и политику персонала. Для согласования национального законодательства в области железнодорожного транспорта с директивами Европейского союза были подготовлены предложения относительно изменений в нормативных документах.

2002 год был первым в деятельности акционерного общества *Пасажиеру вилциенс*, первого дочернего предприятия создаваемого концерна. Год самостоятельной работы завершился успешно. Об этом свидетельствует возросшее количество пассажиров, 62 модернизированных

вагона электро- и дизельпоездов. На ремонт моторвагонного подвижного состава из государственного финансирования было выделено 3,1 млн. латов. Политика государства в области железнодорожного транспорта постепенно меняется, все больше принимая во внимание нормы Закона о железной дороге.

В 2002 году произошли большие перемены в одном из важнейших железнодорожных узлов Латвии – Даугавпилсском, куда были перемещены центры нескольких структурных подразделений: по ремонту локомотивов, грузовых вагонов, пути и путевых машин. Думая о дальнейшем профессиональном образовании работающих, мы открыли в Даугавпилсе филиал Учебного центра государственного а/о *Латвияс дзелцельш* и создали класс по обучению локомотивных бригад, который является самым современным в Балтии.

РЕГУЛЯРНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ – ГАРАНТИЯ НА БУДУЩЕЕ

Финансовые меморандумы, подписанные между Европейской комиссией и Латвийской Республикой, предусматривают финансирование модернизации инфраструктуры государственного а/о *Латвияс дзелцельш* в рамках четырех проектов из средств предвыступительного структурного фонда ISPA. В целом на развитие инфраструктуры предусмотрены инвестиции в размере 150,9 млн. евро. Большая часть средств будет предоставлена в виде дара. Этот факт свидетельствует о том, что мы в состоянии качественно разрабатывать проекты и целенаправленно их реализовывать. Конкуренция на рынке транзитных пере-

ОБРАЩЕНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

возок требует, чтобы в любой момент в распоряжении руководства была оперативная, точная и разносторонняя информация. Поэтому в 2002 году начато внедрение проекта единой финансово-экономической информационной системы SAP. До конца 2003 года эта система, инвестиции в которую составили 2,2 млн. латов, должна быть введена во всех структурных подразделениях государственного а/о Латвияс дзелзцельш.

ПРИОРИТЕТ – СОЦИАЛЬНЫЕ ГАРАНТИИ

В отчетном году серьезное внимание было обращено на профессиональный рост работников и обеспечение им социальных гарантий, поскольку именно так достигается дальнейшее хозяйственное развитие предприятия, гарантируется качество предоставляемых услуг, в трудовом коллективе создается доброжелательный социальный климат.

8 марта 2002 года было подписано Генеральное соглашение железнодорожной отрасли между профсоюзом железнодорожников Латвии и руководителями пяти крупнейших предприятий отрасли, которые представляли государственное а/о Латвияс дзелзцельш, акционерные общества Пасажиеру вилциенс и Локомотиве, а также ООО Л-Экспресис и ООО Уденснесесейс. Генеральное соглашение железнодорожной отрасли будет регулировать трудовые отношения между работодателями и наемными работниками во всей отрасли и обеспечит каждому работающему равные социальные гарантии независимо от статуса предприятия.

Выполняется требование профсоюза же-

лезнодорожников Латвии о повышении заработной платы работающим, ведь вопросы оплаты труда – один из приоритетов предприятия. За отчетный год средняя заработка плата работников, занятых в основной деятельности, увеличилась на 11,9 процента и составила 212,1 латов. В 2003 году мы также будем заботиться о постепенном повышении оплаты труда всем категориям работающих на предприятии. Заключен договор со страховой компанией ERGO Латвия, предусматривающий введение дополненной программы страхования здоровья, в результате чего расширился объем предоставляемых услуг и страховых премий. Осуществлено дополнительное пенсионное страхование свыше 200 специалистов, чей труд связан с повышенным риском (машинисты и помощники машинистов, монтеры контактной сети, диспетчеры, кондукторы и составители поездов, работники сортировочных станций).

ЛАТВИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА – КОНКУРЕНТ И ПАРТНЕР

Для успешной конкуренции в транзитном бизнесе деловые партнеры в своей работе должны использовать единую технологию перевозок. Государственное а/о Латвияс дзелзцельш успешно реализует этот принцип на практике, заботясь о содержании и модернизации инфраструктуру транзитного коридора Восток-Запад и проводя конструктивный диалог с железнодорожными предприятиями других стран. В 2002 году мы принимали активное участие в работе Международного союза железных дорог (МСЖД), Организации сотрудничества железных до-

рог (ОСЖД), Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ, Балтии и Болгарии, Координационного Совета по Транссибирским перевозкам (КСТСП) и других международных организаций.

В 2002 году железнодорожные предприятия стран Балтии представили Министерству путей сообщения Российской Федерации общий проект Балтийский продукт для контейнерных и контрайлерных перевозок. 2 сентября 2002 года между государственным а/о Латвияс дзелзцельш и Министерством сообщения Российской Федерации был подписан договор о сотрудничестве по созданию представительства Российских железных дорог в Латвии и представительства Латвийской железной дороги – в Москве.

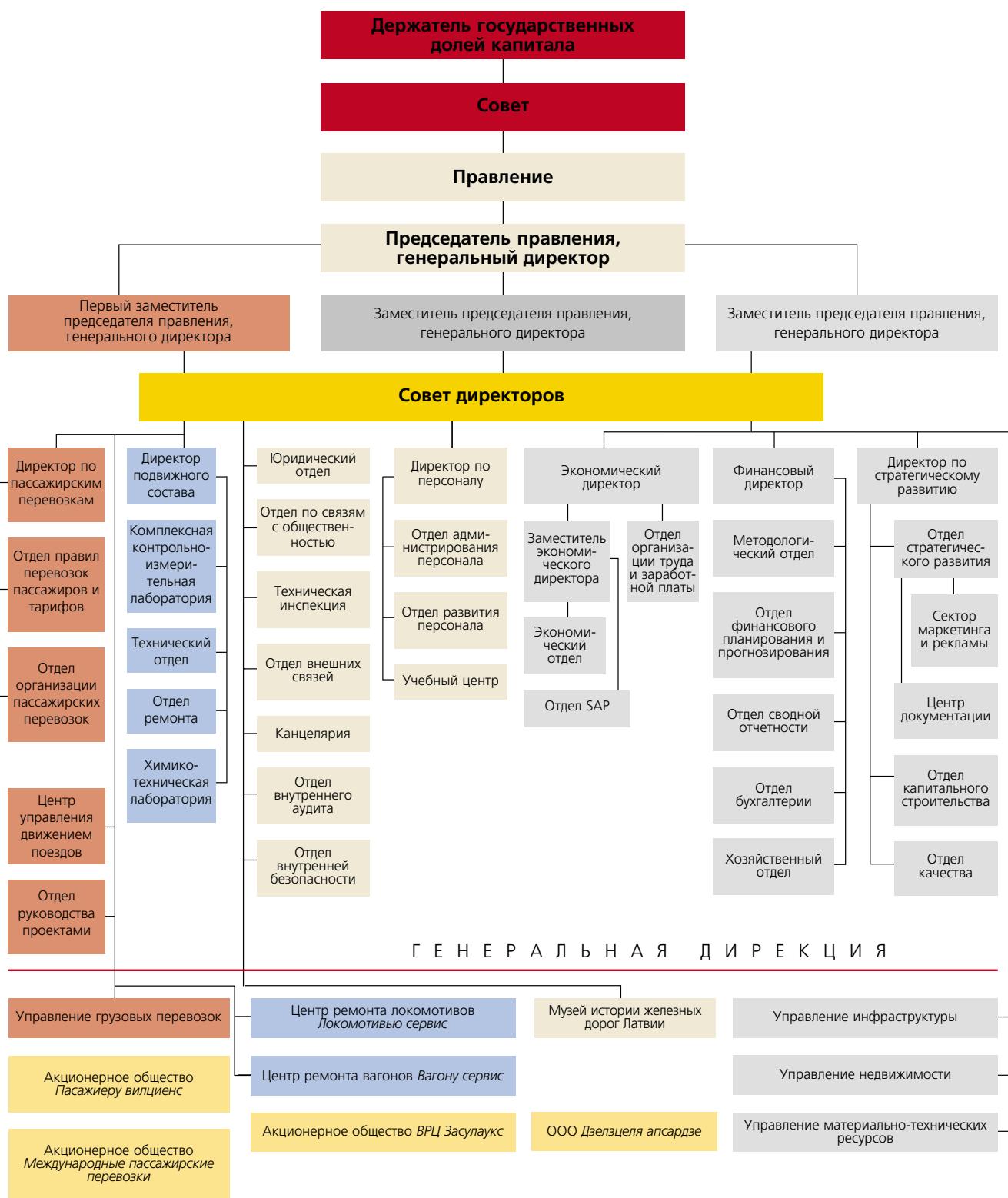
В международном сотрудничестве метод диалога принес государственному а/о Латвияс дзелзцельш хорошие результаты. Наш трудовой коллектив доказал, что является надежным партнером, который умеет работать сегодня и знает, как это делать завтра.

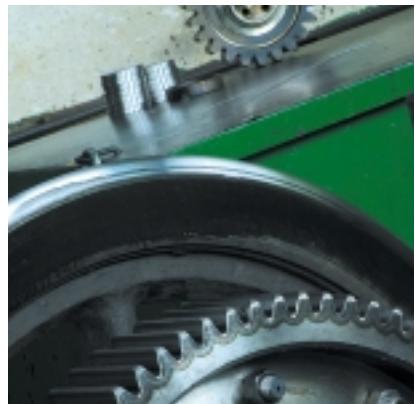
От имени правления государственного акционерного общества Латвияс дзелзцельш благодарю каждого работающего в нашем большом коллективе за успешный труд, а наших деловых партнеров и клиентов – за доверие.



Андрис Зоргевицс,
председатель правления,
генеральный директор
государственного а/о Латвияс дзелзцельш

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА





**ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ДЕРЖАТЕЛЯ
ГОСУДАРСТВЕННЫХ ДОЛЕЙ
КАПИТАЛА**

Виго ЛЕГЗДИНЬШ

ОТВЕТСТВЕННЫЙ РАБОТНИК

Аустрис ЦАУНИТИС

СОВЕТ

Андиан ЛЮБЛИН –

председатель совета

Имантс САРМУЛИС –

заместитель председателя совета

Халфорс КРАСТС

Гунтарс КРИЕВИНЬШ

Леонид ЛОГИНОВ

Угис МАГОНИС

Валдис ШАКАРС

Элмарс ШВЕДЕ

Янис ВЕЙДЕМАНИС

ПРАВЛЕНИЕ

Андрис ЗОРГЕВИЦ –

председатель правления

Станислав БАЙКО –

первый заместитель председателя
правления

Рихардс ПЕДЕРС –

заместитель председателя правления

Улдис ПЕТЕРСОНС –

заместитель председателя правления

ТЕНДЕНЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

С возрастанием тенденций глобализации в мире сформировалось несколько экономически интегрированных и связанных между собой регионов, чья экономическая активность в значительной степени определяет ход развития мировой экономики. Поэтому, говоря о развитии мировой экономики в 2002 году, важно учитывать экономические процессы, происходящие в США, Европейском союзе, а также в Восточно-Азиатском регионе. Оптимизм по поводу выздоровления мировой экономики, царивший в начале года, оказался необоснованным. Возрастание экономической активности, наблюдавшееся в первом квартале, в последующих кварталах перешло в спад. В соответствии с прогнозами Международного валютного фонда, в 2002 году рост мирового внутреннего валового продукта (ВВП) составит 2,8%, что немного по сравнению с приростом в среднем на 3,9% за период с 1996 по 2000 год. В 2002 году ВВП Латвии вырос на 6,1%. На протяжении нескольких лет инфляция в Латвии – одна из самых низких среди стран переходной экономики, в 2002 году в среднем она составляла 1,9%. Уровень безработицы в стране за отчетный период составил 7,6% от числа экономически активного населения. Европейская комиссия в своем последнем Докладе о прогрессе, опубликованном



9 октября 2002 года, отмечает, что в Латвии функционирует рыночная экономика и, став членом Европейского союза, Латвия будет способна выдержать конкуренцию. Отмечается высокий рост внутреннего валового продукта, стабильность финансового сектора, способность Латвии привлекать прямые инвестиции. Европейская комиссия подчеркивает, что макроэкономическая стабильность и целенаправленные структурные реформы создали в Латвии благоприятную среду для экономического роста и повышения конкурентоспособности.

Важная роль в экономике Латвии принадлежит транспортным услугам, особенно в связи с перевозками транзитных грузов. Ни в одной из стран Западной Европы не отмечается

столь существенного значения железной дороги для экономики страны с учетом таких главных показателей, как налоговые платежи государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* или вклад во внутренний валовой продукт. Государственное а/о *Латвияс дзелзцельш* – одно из крупнейших латвийских предприятий с высокой стоимостью капитала.

В грузовых перевозках преобладает транзит нефтепродуктов, химикатов и минеральных удобрений. Эффективность предпринимательской деятельности государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* зависит от нескольких внутренних и внешних факторов, на которые непосредственно оказывают влияние политическая позиция и активность государства в формировании международных и



Эффективность предпринимательской деятельности государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* зависит от нескольких внутренних и внешних факторов, на которые непосредственно оказывают влияние политическая позиция и активность государства.



внутренних экономических отношений с предприятиями отрасли, а именно:

- объем торговли между Россией и Западом и связанные с ним рыночные цены;
- транзитный бизнес и поток транзитных грузов в значительной степени зависят от государственной политики России и интересов крупных российских нефтяных компаний;
- конкуренция с альтернативными транзитными железнодорожными коридорами, соединяющими Россию и страны Западной Европы (например, через Эстонию, Литву и Финляндию или непосредственно через российские порты), и с различными видами перевозок грузов (например, магистральные трубопро-

воды), на чье развитие влияет политика государства и поддержка, оказанная им. Латвии удалось обосновать включение коридора Восток-Запад в приоритетную трансъевропейскую транспортную сеть в части Балтийского региона. В будущем в качестве основной будет считаться называемая на конференции в Хельсинки общеевропейская транспортная система приоритетных коридоров, которая будет расширена за счет включения коридора Восток-Запад в Латвии и Эстонии. На современном уровне развития транспортной сети решаются вопросы, связанные с анализом уже имеющихся элементов, а также с изучением будущих потребностей инфраструктуры трансъевропейской транспортной се-

ти. Кроме того, рассматриваются вопросы по планированию развития транспортной сети – железных дорог, портов и других составляющих частей транспортной системы. Перспективы развития транспортной сети оцениваются с учетом реальных возможностей по финансированию, имеющихся у привлеченных стран (в том числе и у Латвии). Учитывается и возможный вклад международных финансовых институтов, таких, как Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) и других. В качестве составной части трансъевропейской транспортной сети в Латвии назван участок пути от Вентспилсского порта через Елгаву, Крустпилс, Резекне и далее до границы с Россией. В настоящее время ведутся работы по строительству и реконструкции инфраструктуры железнодорожного транспорта, которые планируется продолжать и в будущем. Благоприятные макроэкономические условия, созданные для развития экономики, а также приглашение вступить в Европейский союз, полученное Латвией в конце 2002 года, укрепляют уверенность, что в ближайшем будущем цель государственного а/о *Латвияс дзелзциелш* – в условиях рыночной экономики успешно осуществлять безопасные и не причиняющие ущерб окружающей среде конкурентоспособные пассажирские и грузовые перевозки, поддерживая в надлежащем состоянии железнодорожную инфраструктуру, – будет достигнута.

Латвии удалось обосновать включение коридора Восток-Запад в приоритетную трансъевропейскую транспортную сеть в части Балтийского региона.



ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Капитальные вложения в железнодорожный транспорт призваны обеспечить соответствие рельсовых путей и подвижного состава требованиям правил технической эксплуатации, как и непрерывную и стабильную работу устройств автоматики, сигнализации, связи, электроснабжения и безопасности.

Инвестиционная программа 2002 года государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* выполнена в объеме 39 159 тыс. латов, что составляет 80,1 процента от утвержденного годового задания. В рамках этой программы на долю лизинга и оплаченных кредитов приходится 8621,6 тыс. латов.

Для выполнения инвестиционной программы в 2002 году использовались средства государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* (46,3%), кредиты (45,7%), средства из государственного бюджета (7,9%) и привлеченные средства (0,1%). Наибольшие капитальные вложения в 2002 году:

- реконструкция и капитальный ремонт рельсового пути типа "В" и замена стрелочных переводов – 11 179,4 тыс. латов;
- строительство терминала *Юраспаркс* и его соединительных путей в Вентспилсском железнодорожном узле – 8142,3 тыс. латов;
- восстановление подвижного состава для внутренних пассажирских перевозок – 3260,1 тыс. латов;



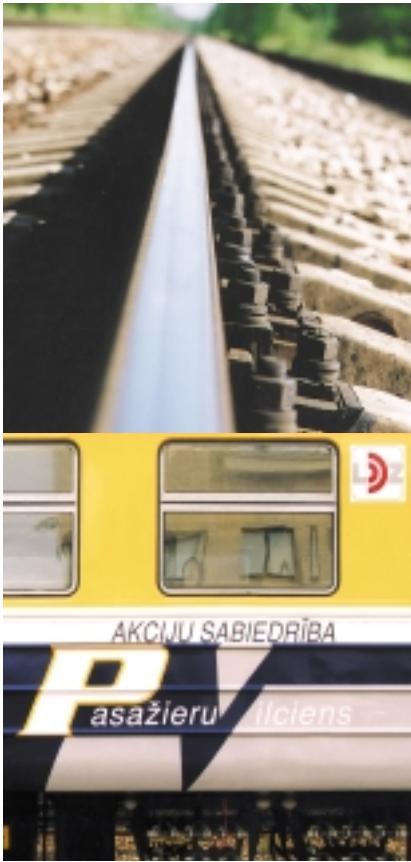
- капитальный ремонт грузовых вагонов и локомотивов – 2485,9 тыс. латов;
- реализация информационных систем LDzDAT и MySAP – 1952,6 тыс. латов. Особо следует подчеркнуть, что вопрос восстановления и улучшения инфраструктуры железнодорожного транспорта в странах-кандидатах в Европейский союз, в том числе в Латвии, имеет важнейшее значение и на его решение особенно в последние годы обращается все больше внимания. Кроме того, учитывая, что инфраструктура является одним из основных элементов стратегии экономического развития и интеграции во внутренний рынок новых стран-участниц, ее модернизации придается

особый приоритет. На эти цели Европейская комиссия предусмотрела материальную поддержку из средств предвступительного структурного фонда ISPA. Привлечение этой финансовой поддержки к проектам государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* и работу по координации осуществляют отдел руководства проектами.

Железнодорожный коридор Восток-Запад, проходящий по территории Латвии, является одним из соединяющих элементов в европейской транспортной системе, поэтому программа модернизации коридора относится к приоритетным. За период с 2000 по 2002 гг. на мероприятия по модернизации инфраструктуры Латвийской



Железнодорожный коридор Восток-Запад, проходящий по территории Латвии, является одним из соединяющих элементов в европейской транспортной системе.



железной дороги из средств ISPA выделено 113 млн. евро. Одновременно предусмотрено софинансирование в размере 37,6 млн. евро из средств государственного а/о Латвияс дзелзцельш и бюджетных средств Латвийской Республики.

Утверждены следующие четыре проекта по совершенствованию инфраструктуры железнодорожного коридора Восток-Запад, финансируемые из средств фонда ISPA:

- модернизация автоматической системы управления движением поездов;
- замена стрелочных переводов;
- модернизация системы обнаружения нагревания буks подвижного состава;
- строительство парка приема на станции Резекне II.

Став членом Европейского союза, Латвия сможет пользоваться финансовой поддержкой так называемого Фонда выравнивания, предусмотренного для улучшения транспортной инфраструктуры и среды. Предусматривается софинансирование из государственного бюджета или в отдельных случаях из собственных средств Латвийской железной дороги.

Финансирование из Фонда выравнивания предусмотрено для следующих проектов:

- реконструкция Рижского железнодорожного узла;
- внедрение единой системы железнодорожной мобильной коммуникации GSM-R;
- строительство второго рельсового пути на участке Скрувери-Кrustpils, а также продолжение реконструкции рельсового пути на участках коридора Восток-Запад с полной заменой отслужившего и не отвечающего техническим требованиям верхнего строения пути.

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ

В 2002 году был продолжен процесс реструктуризации государственного а/о Латвияс дзелзцельш, в ходе которого предприятие преобразуется в концерн, цель создания которого – повышение эффективности хозяйственной деятельности железной дороги при безопасных и рентабельных пассажирских и грузовых перевозках.

В соответствии с проектом реструктуризации, головное предприятие будет контролировать доли капитала дочерних предприятий концерна, а также функционировать в качестве управляющего железнодорожной инфраструктурой. Дочерние предприятия, в свою очередь, будут выполнять функции перевозчиков, транспортного сервиса, а также по содержанию и обслуживанию инфраструктуры. В будущем предусматривается создание примерно 13 зависимых дочерних предприятий, однако железнодорожная отрасль будет открыта и для частных перевозчиков, как это и предусмотрено в директивах Европейского союза. В 2002 году внутренние пассажирские перевозки осуществляло вновь созданное А/О

Пасажиеру вилциенс. Начался процесс создания предприятия по международным пассажирским перевозкам, а также созданы заделы для преобразования в дочерние предприятия центра по ремонту тягового подвижного состава Засулаукс, центра по ремонту вагонов Вагону сервис и центра по ремонту локомотивов Локомотивью сервис, а также для организации дочернего предприятия на базе центра по ремонту пути. В конце отчетного года руководство государственного а/о Латвияс дзелзцельш и А/О Рижский вагоностроительный завод подписали протокол о намерениях по созданию общего коммерческого общества для проведения ремонтных работ у железнодорожного подвижного состава.

В 2002 году проведено реформирование деятельности Управления материально-технических ресурсов, Участка охраны и Учебного центра государственного а/о Латвияс дзелзцельш. С целью повышения эффективности деятельности проведены изменения и в структурах генеральной дирекции предприятия, Управления инфраструктуры и Управления недвижимости.

В 2002 году была проведена интенсивная работа для того, чтобы в первой половине 2003 года могли бы приступить к работе вновь созданные дочерние предприятия государственного а/о Латвияс дзелзцельш:

- акционерное общество ВРЦ Засулаукс;
- акционерное общество Международные пассажирские перевозки;
- ООО Дзелзцеля апсадрзе.

Цель создания концерна – повышение эффективности хозяйственной деятельности железной дороги при безопасных и рентабельных пассажирских и грузовых перевозках.





Основе хороших результатов финансово-хозяйственной деятельности государственного а/о *Латвияс дзелцельш* в 2002 году лежит профессионализм, лояльность и инициатива руководства и работников предприятия.

29 октября 2002 года правление государственного а/о *Латвияс дзелцельш* утвердило Политику персонала, отвечающую условиям концерна, предусматривающую оптимизацию процесса руководства персоналом в соответствии с планами реструктуризации концерна, переходом на новые технологии, а также с требованиями по достижению максимальной безопасности, качества услуг железнодорожного транспорта и щадящего отношения к среде. Внимание руководства концентрируется на росте потенциала персонала и одновременно на более эффективном его использовании. За отчетный период успешно действовали такие процессы руководства персоналом, как интеграция новых работников, многоступенчатое образование работников и система награждения.

Общее количество работников, занятых в основной деятельности, в 2002 году составило 13 407 человек, что на 1786 человек или 11,8 процента меньше, чем в прошлом году. Значительное сокращение числа работников объясняется созданием А/О *Пасажиеру вилциенс*, которое осуществляет внутригосударственные пассажирские перевозки. Кроме того, успешный процесс реструктуризации

государственного а/о *Латвияс дзелцельш* и повышение эффективности труда продолжили тенденцию предыдущих лет к сокращению числа работников.

ОПЛАТА ТРУДА

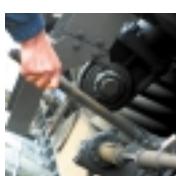
Увеличение объема перевозок и повышение эффективности труда способствовали росту заработной платы. В 2002 году по сравнению с предыдущим годом средняя заработка plata выросла на 12 процентов и составила 212,1 латов в месяц. Лучшие работники награждаются *Почетным Знаком* (высшая награда в акционерном обществе), ценностными подарками, нагрудными знаками *За многолетний труд*

(30 и 40-летний трудовой стаж) и *За предотвращение аварии*, Похвальными грамотами и Благодарственными грамотами. В 2002 году сдана в эксплуатацию первая очередь единой компьютерной Системы учета персонала, что облегчает работу с имеющимися базами данных персонала.

Государственное а/о *Латвияс дзелцельш* принимает активное участие в работе Латвийской ассоциации руководства персоналом.

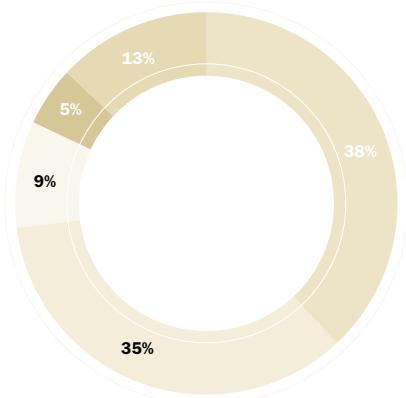
ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА И МНОГОСТУПЕНЧАТОЕ ОБРАЗОВАНИЕ РАБОТНИКОВ

В 2002 году в государственном а/о *Латвияс дзелцельш* особое внимание уделялось профессиональному росту персонала.



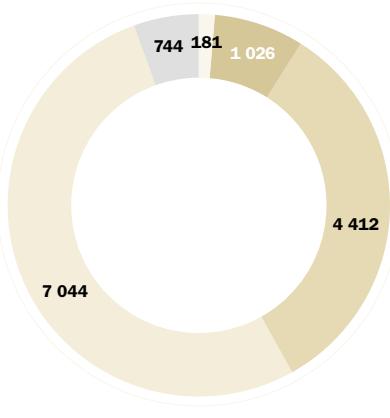
За отчетный период успешно действовали такие процессы руководства персоналом, как интеграция новых работников, многоступенчатое образование работников и система награждения.

Занятость работающих в структурных подразделениях (%)



- Инфраструктура 38%
- Грузовые перевозки 35%
- Обслуживающие структурные подразделения 9%
- Недвижимость 5%
- Подвижной состав 13%

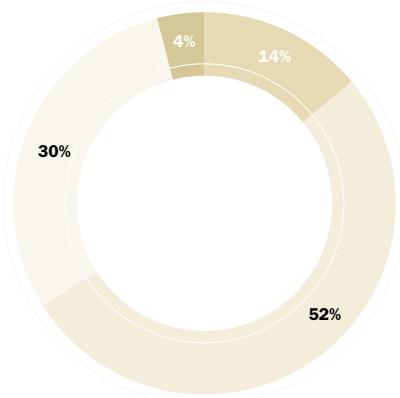
Распределение работников по возрастным группам



Всего - 13 407

- 15-19 – 181
- 20-24 – 1 026
- 25-39 – 4 412
- 40-59 – 7 044
- 60 и старше – 744

Распределение работников по уровню образования (%)



- Высшее 14%
- Среднее 52%
- Среднее профессиональное 30%
- Начальное 4%

Источник: Латвийс дзелзциемьш

Использовались возможности как высших и средних профессиональных учебных заведений, учреждений по повышению квалификации, так и Учебного центра.

В подготовке специалистов главными партнерами по сотрудничеству являются Институт железнодорожного транспорта Рижского Технического университета, Рижская школа железнодорожников и Латгальский транспортный колледж. При совместном участии в целевой программе *Образование, культуре и науке* Латвийского фонда образования сформировались творческие контакты с лучшими студентами различных высших учебных заведений по специальностям предпринимательской деятельности, экономики и финансов.

Для получения более широкого представления о международном железнодорожном бизнесе продолжается ежегодное обучение молодых работников железной дороги на информационных сессиях Международной программы обучения молодых специалистов европейских железнодорожных дорог (SIAF).

В 2002 году правление утвердило Концепцию технического обучения на государственном а/о Латвийс дзелзциельш с целью создания такой системы технического обучения, которая отвечала бы возрастающим потребностям предприятия в специалистах высокого класса, способных уменьшить возможные риски в железнодорожном сообщении.

Для обучения технических работников оборудовано пять учебных классов, к которым относится и один вагон технического обучения. Особо следует выделить тот факт, что в 2002 году в учебном классе Даугавпилсского участка эксплуатации Управления грузовых перевозок была начата подготовка локомотивных бригад. В Рижском и Елгавском учебных классах Рижского участка эксплуатации Управления грузовых перевозок продолжали совершенствовать профессиональные навыки работники, занятые в сфере эксплуатации. Учебный класс Елгавской дистанции пути Управления инфраструктуры, который можно рассматривать как центр по обучению дефектоскопистов, в 2002 году был компьютеризирован и

Для повышения квалификации технических работников государственного а/о Латвийс дзелзциельш действовало и 12 учебных кабинетов, оснащение которых будет закончено в ближайшее время.



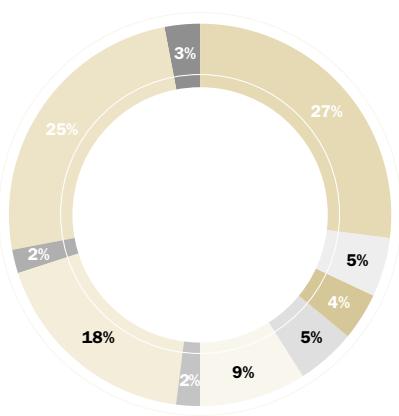
одновременно с этим обеспечен новой программой обучения работе на компьютере.

Для повышения квалификации технических работников государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* действовало и 12 учебных кабинетов, оснащение которых будет закончено в ближайшее время.

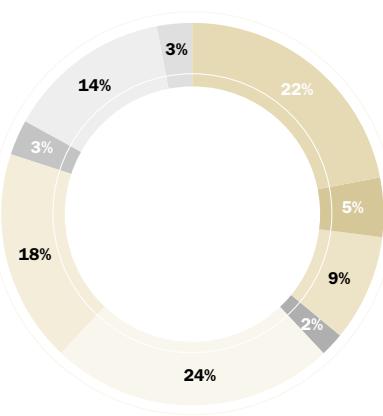
В соответствии со своим девизом: **“Ты и твоя работа развиваются вместе”** – Учебный центр государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* реализовал эффективные учебные программы по менеджменту, предназначенные для руководителей предприятий и специалистов.

Для приближения учебного процесса к местам работы и проживания и более рационального использования средств предприятия, в начале 2002 года приступило к работе Даугавпилсское отделение Учебного центра, уже внесшее свой вклад в повышение профессиональной компетенции руководителей и работников Даугавпилсского железнодорожного узла. В настоящее время в Учебном центре государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* имеется 8 учебных классов, в том числе три современных компьютерных класса, которые активно используются при подготовке персонала для перехода на новую финансово-информационную систему MySAP. Учебный центр формирует и реализует программы по обучению, сотрудничая с 76 преподавателями, из которых 25 (33 процента) – работники Латвийской железной дороги. Учебные курсы для инженерно-тех-

Участники курсов по структурным подразделениям (%)



Количество реализованных программ по содержанию (%)



- Изображение: *Латвияс дзелзцельш*
- Управление грузовых перевозок 27%
 - Прочие 5%
 - Информационно-вычислительный центр 4%
 - Центр ремонта локомотивов
Локомотиву сервис 5%
 - Управление недвижимости 9%
 - Управление материально-технических ресурсов 2%
 - Генеральная дирекция 18%
 - А/О Пасажиеру вилциенс 2%
 - Управление инфраструктуры 25%
 - Центр ремонта вагонов
Вагону сервис 3%

- Информатика 22%
- Профсоюзный актив 5%
- Латышский язык 9%
- Многогрупнчное образование инженерно-технических работников 2%
- Управление процессами на предприятиях 24%
- Управление и развитие человеческих ресурсов 18%
- Управление финансами и бухгалтерия 3%
- Английский язык 14%
- Рабочая среда и безопасность 3%

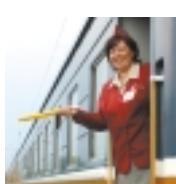
Изображение: *Латвияс дзелзцельш*

нических работников организуются в сотрудничестве с Институтом железнодорожного транспорта Рижского Технического университета, а также с преподавателями транспортных вузов России и Беларусь.

В 2002 году из 66 учебных программ, предлагаемых Учебным центром, 25 были новыми, в том числе: *Методология разработки управленческих решений в ходе внедрения MySAP и реструктуризации предприятия, Новые стандарты внутреннего аудита и их разъяснения, Формирование команды, Новый закон О труде, Судебная практика в трудовом законодательстве, Руководство знаниями на предприятии, Управление, основанное на компетентности, и выявление учебных потребностей, Технический надзор за опасным оборудова-*

нием, Содержание и эксплуатация однопролетного рельсового пути и другие.

В 2002 году в Учебном центре в 182 группах обучалось 2155 участников курсов, из которых 693 (32 процента) – в Даугавпилсском отделении Учебного центра.



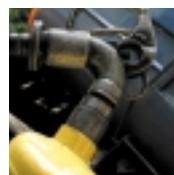
Учебные курсы для инженерно-технических работников организуются в сотрудничестве с Институтом железнодорожного транспорта Рижского Технического университета, а также с преподавателями транспортных вузов России и Беларусь.



Для государственного а/о Латвияс дзелзцельш 2002 год был одним из самых успешных, даже с учетом снижения объема перевозок в третьем квартале. Удалось достичь максимального за последние пять лет уровня перевозок грузов, а грузооборот явился самым большим, начиная с 1992 года. Увеличение объема перевезенных грузов происходило в основном за счет транзитных и частично импортных перевозок. В то же время не полностью были использованы имеющиеся мощности по перевалке нефтепродуктов через Вентспилсскую нефтеперевалочную базу и генеральных грузов через Рижский торговый порт. Провозная и пропускная способность

железной дороги оставалась не полностью востребованной. Всего за 2002 год перевезено 40,1 млн. тонн грузов, что на 2,2 млн. тонн или на 5,8% больше, чем в 2001 году. Наибольший удельный вес, как и в предыдущие годы, составляют транзитные перевозки – 83,9%. Их объем в 2002 году составил 33,6 млн. тонн, что на 2,4 млн. тонн или на 7,6% больше уровня 2001 года. За последние пять лет наблюдается устойчивый рост перевозок грузов сухопутным транзитом, который увеличился в 2002 году на 40,5% и составил 4,0 млн. тонн, в том числе был организован пропуск транзитных поездов с нефтепродуктами на Эстонию. К сожалению, по сравнению с

Увеличение объема перевезенных грузов происходит в основном за счет транзитных и частично импортных перевозок.



2001 годом внутренние и экспортные перевозки уменьшились на 11,5% и 7,3%, соответственно.

Рассматривая перевозки грузов по их видам, необходимо отметить, что рост произошел за счет увеличения перевозок следующих грузов: нефтепродуктов – на 1443 тыс. тонн или на 8,4%, каменного угля – на 1007 тыс. тонн или на 33,8%, сахара – на 247 тыс. тонн или на 31,4%. В то же время объемы перевозок черных металлов уменьшились на 889 тыс. тонн или на 27,3%, химических грузов – на 323 тыс. тонн или на 28,9%, минеральных удобрений – на 184 тыс. тонн или на 2,7%. При этом необходимо подчеркнуть, что в 2002 году Латвийская железная дорога начала перевозку сырой нефти транзитом из России через станцию Вентспилс и зерна из стран СНГ через припортовые станции – Лиепая, Вентспилс и Рига-Краста.

В целом грузооборот в 2002 году составил 15 020 млн. ткм, что на 5,9% больше по сравнению с 2001 годом.

Благодаря выгодному географическому расположению, транзитные перевозки грузов через порты на Латвийской железной дороге по-прежнему являются преобладающими. Лидером в этом виде перевозок, как и в предыдущие годы, остается Вентспилсский порт, через который перевезено 16,6 млн. тонн или 49,3% всех транзитных грузов, хотя по сравнению с 2001 годом перевозки через станцию Вентспилс снизились на 10,2%.

За прошедший год большинство припортовых станций Рижского узла увеличило объемы перевозок грузов. Наибольший темп прироста наблюдался на станции Мангали, где объем переработки грузов увеличился на 1216 тыс. тонн или 34,3%, на станции Рига-Краста – соответственно на 743 тыс. тонн или на 23,7%, на станции Зиемельблазма – на 228 тыс. тонн или 11,8%. Объемы перевозок грузов по припортовым станциям Рижского узла в целом увеличились на 1195 тыс. тонн или на 24,5%. Необходимо отметить значительный прирост транзитных перевозок через станцию



Лиепая, составивший 78,4% или 942 тыс. тонн к итогам 2001 года. Возрастание объемов перевозок по станциям Рижского узла и станции Лиепая позволило полностью перекрыть допущенное снижение по станции Вентспилс.

Удельный вес объемов транзитных железнодорожных перевозок через порты распределился следующим образом: через станцию Вентспилс перевезено 56,0%, станции Рижского узла – 36,8% и станцию Лиепая – 7,2%.

С 1 января 2002 года государственное а/о Латвияс дзелцельш выполняет обязанности принципала, т.е. лица, ответственного перед таможней за исполнение транзитной процедуры, что позволяет использовать в качестве транзитной декларации железнодорожную накладную, а это облегчает оформление документов и сокращает задержки поездов на входных передаточных станциях. Одновременно являясь и принципалом, и железнодорожным перевозчиком, государственное а/о Латвияс дзелцельш предоставляет своим клиентам возможность упрощенного оформления таможенной процедуры – транзит без внесения залога за перевозимые грузы.

Одним из важнейших условий договора перевозки является обеспечение сохранности перевозимых грузов. Перевозка грузов по Латвийской железной дороге имеет высокий и стабильный уровень



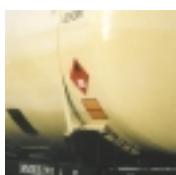
надежности. За 2002 год убытки от несохраненных перевозок грузов составили только 3 сантима на каждую 1000 латов доходов от грузовых перевозок.

РАЗВИТИЕ СТАНЦИЙ И УЧАСТКОВ

В связи со значительными объемами перевозок грузов в 2002 году возникала необходимость повышения пропускной и провозной способности на отдельных участках железнодорожных направлений главного транзитного коридора Восток-Запад. В этой связи и с учетом планируемого роста объемов перевозок в направлении морских портов Рига, Вентспилс и Лиепая в Управлении грузовых

перевозок начата работа по актуализации «Инвестиционной программы по повышению пропускной и провозной способности главного железнодорожного транзитного коридора Восток-Запад и основных железнодорожных узлов на Латвийской железной дороге на период 2003-2010 гг.». Данной Программой намечается дополнительное строительство раздельных пунктов и вторых главных железнодорожных путей, в первую очередь, на участках Даугавпилс-Кrustpils, Krustpils-Рига и Елгава-Тукумс.

В соответствии с данной Программой, в 2002 году выполнены основные подготовительные работы по строительству разъезда на перегоне Крустпилс-Трепе



За 2002 год убытки от несохраненных перевозок грузов составили только 3 сантима на каждую 1000 латов доходов от грузовых перевозок.



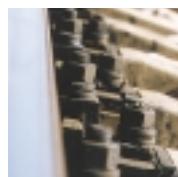
участка Даугавпилс-Крустпилс, определена необходимость проектирования в 2003 году разъезда на перегоне Ерсика-Ницгале упомянутого участка.

В Рижском железнодорожном узле для увеличения перерабатывающей способности станции Мангали уложен дополнительный съезд, дающий возможность прямого заезда железнодорожных составов с цистернами на подъездные пути станции. Укладка данного съезда и соответствующее изменение технологии работы станции Мангали и Рижского участка эксплуатации позволили увеличить перерабатывающую способность станции на 3 млн. тонн в год. Определены основные направления дополнительного развития железнодорож-

ных станций Мангали и Болдерая в Рижском узле и подходов к станциям Рижского узла. Проведение проектных и строительных работ будет осуществляться по мере необходимости при достижении станциями "критических" объемов перевозок грузов в Рижский свободный порт. Для увеличения перерабатывающей способности станции Лиепая были выполнены удлинение трех приемо-отправочных путей и укладка (перекладка) дополнительных стрелочных съездов, что улучшило условия эксплуатационной работы и повысило уровень безопасности движения и маневровой работы на станции. Разработан и согласован со всеми инстанциями проект на строительство соединительного пути, реализация которого в 2003 году позволит избежать угловых заездов при подаче вагонов на подъездные пути.

В связи с ростом железнодорожных грузовых перевозок в Лиепайском морском порту по совместному решению администрации Лиепайской специальной экономической зоны (СЭЗ) и дирекции государственного а/о Латвияс дзелцельш в 2002 году выполнена проектная работа по моделированию работы районных железнодорожных парков и терминалов Лиепайской СЭЗ в увязке с работой станции Лиепая. Проведенная работа явилась актуализацией разработанной ранее "Схемы развития Лиепайского железнодорожного узла". Главный вывод моделирования – определены конкретные мероприятия и очередность дополнительного развития железнодорожной инфраструктуры станции Лиепая и Лиепайской СЭЗ в зависимости от роста грузооборота на терминалах порта. В Вентспилсском железнодорожном узле продолжались работы по строительству нового железнодорожного парка Юрас паркс. Ввод объекта в эксплуатацию намечен на первое полугодие 2003 года. Одновременно выполнялись проектировочные работы по реконструкции нефтетерминалов А/О Вентбункерс и А/О Вентспилс Нафта с учетом роста их грузооборота по железнодорожному транспорту.

В связи с ростом железнодорожных грузовых перевозок в Лиепайском морском порту в 2002 году выполнена проектная работа по моделированию работы районных железнодорожных парков и терминалов Лиепайской СЭЗ в увязке с работой станции Лиепая.



В 2002 году проводились подготовительные работы и международный конкурс по определению условий и генподрядчика по строительству нового приемо-отправочного парка в Резекненском железнодорожном узле для повышения перерабатывающей способности станции, что позволит принимать из России и отправлять грузовые поезда длиной 71 условный вагон.

На станции Даугавпилс введена в эксплуатацию новая автоматизированная система управления сортировочной станцией. Уделяя большое внимание эффективному использованию подвижного состава и станционных устройств, специалисты Латвийской железной дороги проводят работу по пересмотру, корректировке и переработке технологических процессов работы железнодорожных станций. В 2002 году переработан технологический процесс станции Земитаны Рижского узла. В связи с изменившимися условиями труда и введением должности принципалов внесены дополнения в действующие технологические процессы станций Шкиротава, Резекне, Даугавпилс, Вентспилс, Лиепая и Рига-Краста. В связи с введением в эксплуатацию новой автоматизированной системы управления сортировочной станцией переработаны соответствующие разделы технологических процессов станций Шкиротава и Даугавпилс.

КОМБИНИРОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Государственное а/о Латвияс дзелцельш последние три года постоянно наращивает объемы комбинированных перевозок. В 2002 году по сравнению с 2001 годом прирост транзитных контейнерных перевозок с Запада на Восток составил 28,8%, а с Востока на Запад – 89,1%. Помимо возрастания перевозок с традиционными контейнерными грузами, в 2002 году в Рижском и Вентспилсском портах переработано около 3 тысяч контейнеров с гуманитарной продовольственной помощью для населения Афганистана.

Более пяти лет успешно развиваются перевозки скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах. Для этого сформировано 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 сорокаквартовых рефрижераторных контейнеров. В течение 2002 года маршрутные поезда с рефрижераторными контейнерами регулярно курсировали между Рижским портом и грузополучателями в России, Беларуси, на Украине, в Казахстане, Узбекистане, Киргизии, Туркменистане, Таджикистане. Государственное акционерное общество *Латвияс дзелзцельш* является постоянным членом Координационного Совета по Транссибирским перевозкам, что подтверждает нашу заинтересованность в перевозках контейнерных грузов между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Западной Европой через латвийские порты. Мы имеем большой опыт работы по перевозке груженых и порожних контейнеров, как в маршрутных контейнерных поездах, так и маршрутными группами вагонов. В течение 2002 года совместно с другими заинтересованными железнодорожными организациями и экспедиторскими фирмами велись подготовительная работа по организации контейнерного поезда между морскими портами Латвии, Литвы, Эстонии, Калининграда и государствами Центральной Азии.

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Содержание локомотивов и вагонов в технически исправном состоянии, обеспечивающем перевозку грузов, – одна из задач Управления грузовых перевозок. Имеющийся локомотивный парк полностью обеспечивает все перевозки при максимальной интенсивности движения, а его мощности позволяют осуществлять перевозку транзитных поездов с определенных железных дорог до конечных станций без снижения веса поездов.

Проведенные в 2002 году динамические испытания показывают, что использование тепловозов серии 2ТЭ10 позволяет увеличить вес поездов на главных транзитных участках до 5500 тонн, а тепловозов 2М62 – до 4900 тонн.

Правильная организация работы локомотивного парка позволила в 2002 году по сравнению с 2001 годом увеличить средний вес поезда на 0,4%, среднесуточный пробег локомотивов – на 0,5%, а производительность локомотивов – на 1,0%.

Своевременно проводимый ремонт и техническое обслуживание позволяют поддерживать хорошее техническое состояние эксплуатируемых локомотивов. Продолжается начатая в 2001 году модернизация локомотивов 2ТЭ10 путем установки турбокомпрессоров чешского производства. Проводимая закалка гребней колесных пар вместе с установкой на локомотивах лубрикаторов значительно уменьшили износ колесных пар и рельсов, в связи с этим снизились эксплуатационные расходы.

Все локомотивы оснащены приборами безопасности и радиосвязью, отвечающими требованиям безопасности движения поездов. Большое внимание уделяется качеству подготовки и обучения локомотивных бригад. Для этих целей в Даугавпилсском отделении эксплуатации локомотивов открыт Учебный комплекс локомотивных бригад и других специалистов. Это – первый в своем роде класс с виртуальными тренажерами в странах Балтии, предназначенный для отработки навыков рациональных режимов вождения поездов по конкретным участкам с реальным видеоизображением поездной обстановки. С открытием нового учебного комплекса создается хорошая основа для качественной, на самом современном уровне подготовки специалистов ведущих профессий для нужд Латвийской железной дороги.

В связи с прошедшей реструктуризацией и разделением функций, между ремонтными и эксплуатационными предприятиями действует система договорных отношений по обслуживанию и ремонту локомотивов.



Решения о совместном использовании вагонного парка, о переходе на эксплуатацию вагонов по "пробегу" позволили максимально использовать парк вагонов как на Латвийской, так и на других железных дорогах. Для содержания технически исправного вагонного парка на Латвийской железной дороге действует система обслуживания и ремонта вагонов, которая включает в себя вагоноремонтный центр и пункты технического обслуживания.

Подготовка к перевозкам грузов осуществляется на оборудованных пунктах, где выполняется очистка, промывка и ремонт вагонов. Постоянно ведется работа по внедрению новых прогрессивных технологий подготовки вагонов под погрузку.



Своевременно проводимый ремонт и техническое обслуживание позволяют поддерживать хорошее техническое состояние эксплуатируемых локомотивов.

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

2002 году начаты работы по модернизации пункта подготовки вагонов станции Шкиротава, где уже установлено новое современное оборудование по промывке и ремонту вагонов.

Для обеспечения беспрепятственного приема вагонов на Латвийскую железную дорогу и продвижения до станции назначения, а также пропуска транзитных поездов, на всем пути следования имеются пункты технического обслуживания и устройства бесконтактной диагностики ходовых частей вагонов. В 2002 году введен в эксплуатацию новый пункт текущего отцепочного ремонта вагонов на станции Даугавпилс.

Постоянно обновляется парк вагонов. В 2002 году было приобретено 10 вагонов-цистерн для перевозки нефтепродуктов, в 2003 году планируется приобретение еще 42 вагонов-цистерн.

Обслуживание подвижного состава Управления грузовых перевозок осуществляется высококвалифицированными специалистами, постоянно повышающими свое мастерство.

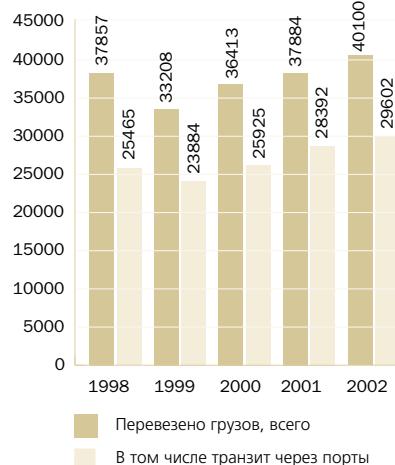
ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Для повышения конкурентоспособности государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* специалисты Управления грузовых перевозок весь 2002 год интенсивно занимались решением вопросов маркетинга. Изучались грузопотоки и механизмы их привлечения на Латвийскую железную дорогу. Проводился опрос клиентов для выяснения их пожеланий. Полученная в ходе опроса информация была заложена в основы тарифной политики 2003 года.

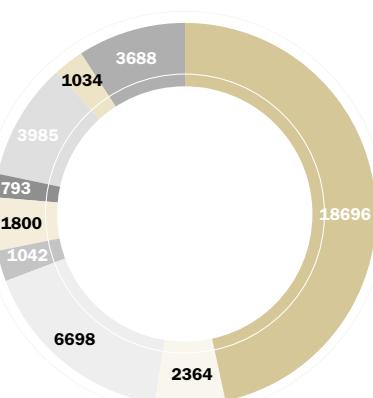
Государственное а/о *Латвияс дзелзцельш* в тесном сотрудничестве с Латвийской ассоциацией транзитного бизнеса формирует стабильную и прогнозируемую тарифную политику, отвечающую интересам железной дороги, владельцев грузов и международных экспедиторов.

Цель тарифной политики – рост объемов перевозок и увеличение доходов с применением оптимальных тарифов на грузовые перевозки в условиях острой конкуренции с другими видами транспорта

ДИНАМИКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК
1998 – 2002 г. (тыс. тонн)

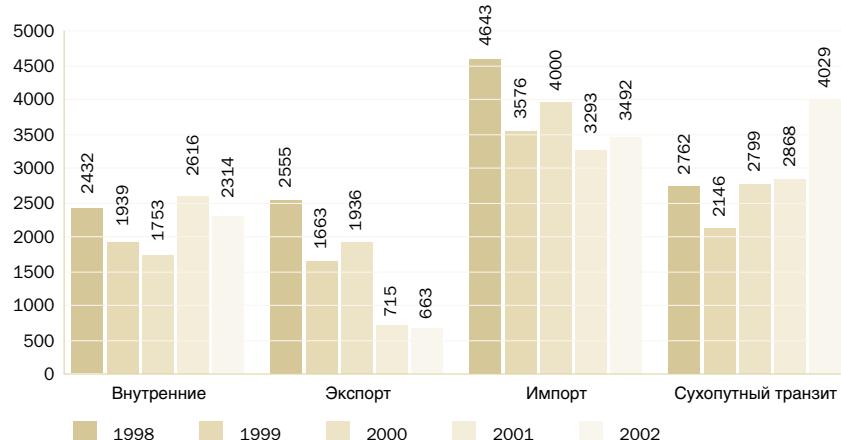


СТРУКТУРА ВСЕХ ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ГРУЗОВ В 2002 ГОДУ (тыс. тонн)



- Нефтепродукты
- Черные металлы
- Минеральные удобрения
- Лесные грузы
- Минеральные вещества
- Химические продукты
- Каменный уголь
- Сахар
- Другие грузы

СТРУКТУРА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ВИДАМ СООБЩЕНИЙ
1998 – 2002 г. (тыс. тонн)



Постоянно обновляется парк вагонов.

В 2002 году было приобретено 10 вагонов-цистерн для перевозки нефтепродуктов, в 2003 году планируется приобретение еще 42 вагонов-цистерн.



ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

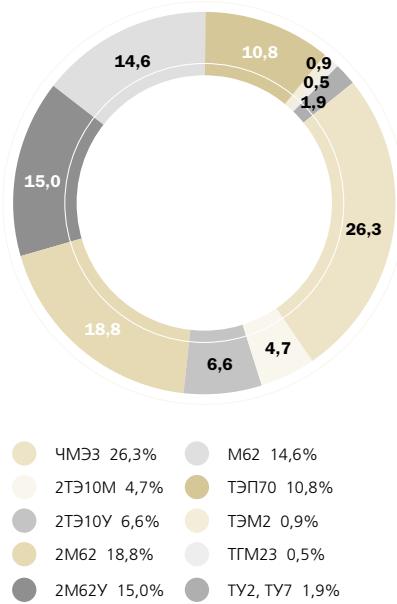
и альтернативными маршрутами зарубежных железных дорог.

Основные принципы тарифной политики:

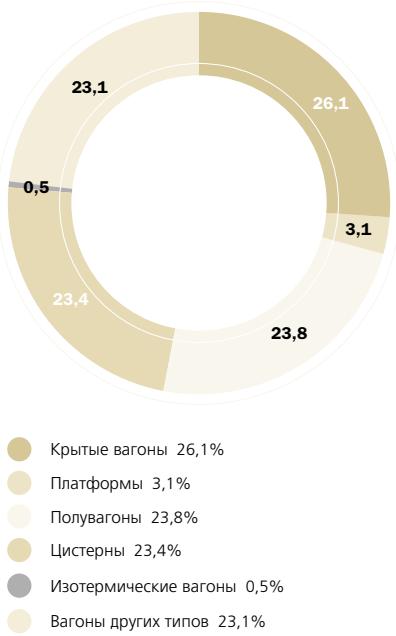
- установление взаимовыгодных партнерских отношений с клиентами при заключении договора перевозки;
- использование тарифных цен, построенных на фактических издержках по транспортировке грузов, принимая во внимание уровень цен, сложившийся в предыдущие годы;
- предоставление скидок и льгот при договорных отношениях, зависящих от объема перевозок, рода грузов, направления и регулярности перевозок;
- гибкое реагирование на изменяющиеся условия экономического и политического характера на внутреннем и внешнем рынке транспортных услуг.

В 2002 году успешно введен переработанный тариф на внутренние, импортные и экспортные грузовые перевозки. Тарифное руководство 03-LDZ позволяет упорядочить расчет и порядок взимания дополнительных платежей в соответствии с требованиями Закона о железнодорожных перевозках.

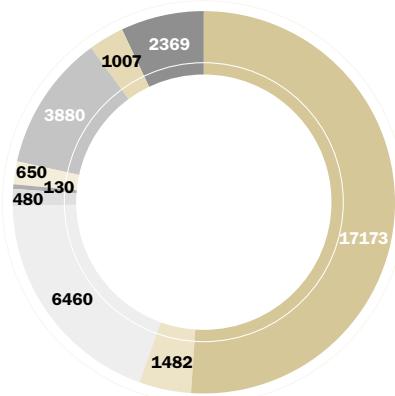
СТРУКТУРА ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКА (%)



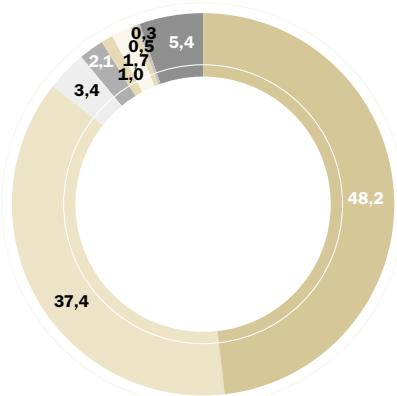
СТРУКТУРА ВАГОННОГО ПАРКА (%)



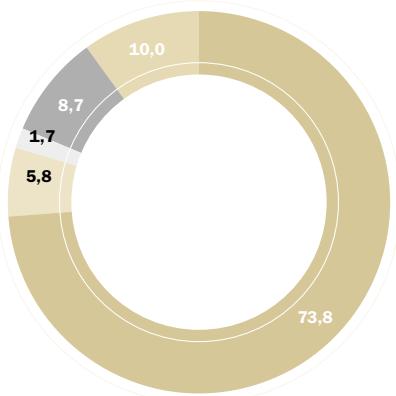
СТРУКТУРА ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ В 2002 ГОДУ (тыс. тонн)



УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ГОСУДАРСТВАМ ОТПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОВ В 2002 ГОДУ (%)



УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ВИДОВ СООБЩЕНИЙ В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ ПОРЕВОЗОК В 2002 ГОДУ (%)



- Нефтепродукты
- Черные металлы
- Минеральные удобрения
- Лесные грузы
- Минеральные вещества
- Химические грузы
- Каменный уголь
- Сахар
- Другие грузы

- Россия 48,2%
- Беларусь 37,4%
- Украина 3,4%
- Литва 2,1%
- Эстония 1,0%
- Казахстан 0,5%
- Узбекистан 0,3%
- Нидерланды 0,2%
- Другие страны 5,4%

- Транзитные перевозки через порты 73,8%
- Внутренние перевозки 10,0%
- Экспорт 5,8%
- Импорт 8,7%
- Сухопутный транзит 1,7%



Задача пассажирских перевозок государственного а/о Латвияс дзелцельш и его дочернего предприятия А/О Пасажиеру вилциенс – обеспечение пассажирских перевозок по железной дороге во внутригосударственном и международном сообщении.

В 2002 году пассажирские перевозки характеризуются следующими показателями:

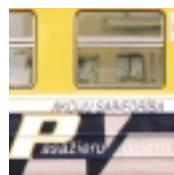
- перевезено пассажиров, всего – 21,960 млн. человек;
- количество перевезенных пассажиров по сравнению с 2001 годом – 109,1%;

- доходы от пассажирских перевозок – 11,074 млн. латов;
- доходы от пассажирских перевозок по сравнению с 2001 годом – 108,3%.

Дочернее предприятие государственного а/о Латвияс дзелцельш акционерное общество Пасажиеру вилциенс в 2002 году во внутригосударственном сообщении перевезло электропоездами 18,448 млн. пассажиров, дизельпоездами – 3,074 млн. пассажиров. В международном сообщении в 2002 году перевезено 0,429 млн. пассажиров. Международные перевозки осуществлялись

шестью поездами, сформированными государственным а/о Латвияс дзелцельш: два поезда Рига–Москва и по одному поезду в направлениях Рига–Санкт-Петербург, Рига–Гомель, Рига–Львов и Рига–Симферополь. В направлении Рига–Одесса курсировало два беспересадочных вагона, а в направлении Рига–Адлер – четыре беспересадочных вагона. Кроме того, курсировали поезда формирования других железных дорог в сообщении Рига–Вильнюс, Таллинн–Минск, Вильнюс–Санкт-Петербург, Вильнюс–Дaugavpils и беспересадочные вагоны формирования других дорог в сообщении Витебск–Рига и Киев–Таллинн.

Задача пассажирских перевозок государственного а/о Латвияс дзелцельш и его дочернего предприятия А/О Пасажиеру вилциенс – обеспечение пассажирских перевозок по железной дороге во внутригосударственном и международном сообщении.





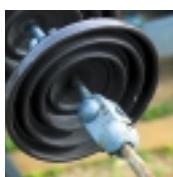
Управление инфраструктуры государственного а/о Латвияс дзелзцельш отвечает за содержание железнодорожного пути, инженерно-технических сооружений, систем автоматики управления движением поездов, железнодорожной телекоммуникационной сети, линий и устройств электроснабжения, СЦБ, связи и других устройств в соответствии с "Правилами технической эксплуатации железной дороги".

Эксплуатационная длина железнодорожного пути – 2269,8 км.

В структуре Управления инфраструктуры действуют 8 структурных подразделений, в том числе 3 дистанции пути, 3 дистанции сигнализации и связи, путеремонтное предприятие Дзелзцеля ремонта сервис и Рельсосварочный центр.

В структуре Управления инфраструктуры работают 5583 специалиста различных областей. Главные задачи Управления инфраструктуры в течение последних лет заключались в следующем:

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



В структуре Управления инфраструктуры действуют 8 структурных подразделений, в том числе 3 дистанции пути, 3 дистанции сигнализации и связи, путеремонтное предприятие Дзелзцеля ремонта сервис и Рельсосварочный центр.



ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ УПРАВЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

	млн. латов
в балансе на 1 января 2003 года	51,2

Доходы Управления инфраструктуры

в 2002 году	42,729
-------------	--------

В ТОМ ЧИСЛЕ:

- от Железнодорожного фонда инфраструктуры	25,908
- от предоставленных услуг	14,032
- прочие доходы от хозяйственной деятельности предприятия	2,759
- внеочередные доходы	0,030
Расходы в 2002 году	44,648
Балансовая прибыль или убытки	-1,919

В 2002 году были проведены следующие работы по реконструкции (модернизации), ремонту и содержанию:

	тыс. латов
--	------------

• реконструкция (модернизация):

• реконструкция рельсового пути	65,3 км	9 188,5
• строительство Вентспилсского железнодорожного терминала <i>Юрас паркс</i>	8 142,3	
• капитальный ремонт типа "В" рельсового пути	35,2 км	1 241,5
• замена стрелочных переводов	35 компл.	605,9
• строительство раздельного пункта на участке пути Крустпилс-Трепе	279,6	
• развитие станции Лиепая: удлинение приемо-отправочных путей № 4, 5 и 6	351,1	
• реконструкция Рижского железнодорожного узла: развитие станции Мангали	153,0	
• удлинение рельсовых путей станции Цирма	210,5	
• приобретение оборудования	385,7	
• ремонт инженерно-технических сооружений и земляного полотна	143,5	
• модернизация автоблокировки на участке пути Огре-Лиелварде	17,0 км	34,0
• реконструкция ЛЭП-10 кВ на железнодорожном перегоне Нерза-Исталсна	9,2 км	65,5
• технологическое оборудование станционного здания в Индре	31,5	
• замена вагонных замедлителей горочной автоматической централизации (ГАЦ) на станции Шкиротава	2 шт.	36,0

• текущий ремонт:

• ремонт рельсового пути	65,2 км	510,6
• замена рельсов на новые	32,3 км	1 009,0
• шлифовка рельсов	158,0 км	100,4
• ремонт путевых машин	295,1	
устройства СЦБ	209,6	
устройства связи	72,2	
устройства электроснабжения	283,0	

• содержание:

• замена деревянных шпал	99 713 шт.
--------------------------	------------

ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ ОБЪЕКТОВ КОМПЛЕКСА ИНФРАСТРУКТУРЫ

Название	Всего
1. Развернутая длина рельсовых путей, всего	км 3750,6
в том числе:	
• главных	2578,5
• станционных и специальных	996,1
• подъездных	176,0
2. Стрелочные переводы	компл. 3760
3. Инженерно-технические сооружения:	шт.
• мосты	760
• трубы	1024
4. Переезды	переезд 701
5. Система управления движением поездов:	
• автоматическая	км 1044,6
• полуавтоматическая	км 941,9
• электр. центр. стрелок и сигналов	станция 162
6. Магистральный кабель связи	км 2765,5
7. Протяженность участков, оборудованных радиосвязью	км 1917,3
8. Линии электросетей напряжением 6-10 кВ	км 1396,2
9. Контактная сеть	км 257,4

Главные проекты модернизации инфраструктуры в 2002 году

1. Удлинение станционных путей на участках Зилупе-Резекне и Карсава-Резекне: закончено удлинение рельсовых путей станции Цирма. Работы выполнены предприятием *Дзелцеля* ремонта сервис и Даугавпилсской дистанцией сигнализации и связи. Объект сдан в эксплуатацию 28 ноября 2002 года.

Стоимость объекта - 276 197 латов.

2. Проекты развития грузовых станций:
 - 2.1. Развитие станции Лиепая – закончено удлинение приемо-отправочных путей № 4, 5 и 6. Объект сдан в эксплуатацию 12 декабря 2002 года.

Выполнены строительные работы на сумму 351 066 латов.

- 2.2. Реконструкция Рижского железнодорожного узла – развитие станции Мангали. Объект сдан в эксплуатацию 14 декабря 2002 года.

Выполнены строительные работы на сумму 153 091 лат.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Работа по улучшению безопасности движения и охраны труда происходит в условиях реструктуризации, в ходе постепенной реализации программы реструктуризации на 2000-2003 годы, предусматривающей создание концерна на базе государственного а/о *Латвияс дзелзцельш*. Одновременно с мероприятиями по реструктуризации создается юридическая база мероприятий по безопасности движения и охране труда. Стабильность в области безопасности движения регламентируются Правила № 470 от 22 октября 2002 года Кабинета министров Латвийской Республики (дополнение к пункту 7 "Правил технической эксплуатации железнодорожной дороги"), которые определяют, что внутренняя система надзора за безопасностью движения должна быть на каждом предприятии управляющего железнодорожной инфраструктурой или перевозчика независимо от его принадлежности. В свою очередь в соответствии с пунктом 7 закона "Об охране труда" на всех железнодорожных предприятиях организована внутренняя система надзора за рабочей средой. Значение вопросов безопасности движения подчеркивается и в директиве Европейского союза 2001/14/EC, где пункт 3 статьи 32 определяет, что для получения сертификата безопасности железнодорожное предприятие должно соблюдать правила, разработанные в соответствии с национальным законодательством, и которые



не могут противоречить директивам ЕС. Правила должны определять технические, эксплуатационные требования и требования по безопасности, предъявляемые к работникам, подвижному составу и структурным подразделениям железнодорожных предприятий. Железнодорожное предприятие должно доказать, что локомотивные бригады и другие участники перевозочного процесса профессионально подготовлены, знают и соблюдают требования безопасности движения поездов, установленные управляющим инфраструктурой. Все упомянутые требования в настоящее время особенно актуальны, поскольку в инфраструктуре публичного пользования появились частные перевозчики.

В 2002 году государственное а/о *Латвияс дзелзцельш*, обеспечив требуемый объем грузовых и пассажирских перевозок, не допустило серьезных нарушений безопасности движения и аварий. Следует отметить успешную работу предприятия *Пасажиеру вилциенс* – первого дочернего предприятия в группе концерна государственного а/о *Латвияс дзелзцельш*. За первый год работы на данном предприятии значительно снизилось число нарушений безопасности движения. Такое положение достигнуто благодаря тому, что во время процедуры получения сертификата безопасности железнодорожных перевозок была тщательно разработана система обеспечения безопасности движения поездов. Кроме того,



В 2002 году государственное а/о *Латвияс дзелзцельш*, обеспечив требуемый объем грузовых и пассажирских перевозок, не допустило серьезных нарушений безопасности движения и аварий.



инженерно-технические работники и локомотивные бригады строго соблюдают все положения и требования ПТЭ.

В 2002 году на Латвийской железной дороге улучшилось состояние рабочей среды, четко наметилась положительная тенденция снижения количества несчастных случаев.

В соответствии с акцептованной на предприятии системой охраны труда, в структурных подразделениях был организован внутренний надзор за рабочей средой, определение и оценка вредных и опасных факторов риска, в результате чего были проведены мероприятия по предотвращению или уменьшению рисков.

Для ликвидации последствий аварийных ситуаций при перевозке опасных грузов

на государственном а/о *Латвияс дзелзцельш* предусмотрены восстановительные и пожарные поезда, станционные аварийные группы, а также разработана соответствующая нормативная документация. Восстановительные поезда оснащены железнодорожными подъемными кранами большой грузоподъемности, мощными бульдозерами, тягачами, насосами для сбора и перекачки нефтепродуктов, а также другим необходимым оборудованием, которое регулярно обновляется и модернизируется. Так, в 2002 году Рижский восстановительный поезд был оснащен мощным насосом для перекачки нефтепродуктов из поврежденных цистерн в целие. С помощью этого насоса содержимое 60-тонной цистерны перекачивается за неполный час (старый насос такую работу мог проделать примерно за четыре часа). В пожарных поездах заменены устаревшие моторные насосы, приобретены две новые портативные электростанции, обновлены комплекты рукавов и пенообразователи. Для работы в опасной зоне персонал восстановительных и пожарных поездов, а также станционных аварийных групп снабжен современными дыхательными аппаратами со сжатым воздухом и защитной одеждой и обучен безопасным приемам работы.

Для отработки практических навыков ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами проводятся учения, максимально

приближенные к реальным условиям. Кроме работников железной дороги, в учениях принимают участие представители местных самоуправлений, Государственной пожарно-спасательной службы, региональных управлений среди и Агентства общественного здоровья.

Между государственным а/о *Латвияс дзелзцельш* и Государственной пожарно-спасательной службой был подписан протокол о сотрудничестве на пожарах и при других чрезвычайных ситуациях. Кроме того, заключены договоры с акционерными обществами *Вентамоньакс* и *Нитроферт* о создании на станциях Шкиротава и Елгава контрольных постов по проверке цистерн с аммиаком.

**Для отработки практических навыков
ликвидации аварийных ситуаций с опасными
грузами проводятся учения, максимально
приближенные к реальным условиям.**





В процессе реализации утвержденной политики качества государственного а/о Латвияс дзелзцельш в масштабе всего предприятия проводятся мероприятия, в своей основе направленные на упорядочение системы метрологического обеспечения, решение вопросов сертификации персонала и на внедрение систем управления качеством.

Система управления качеством, соответствующая стандарту LVS EN ISO 9001:2000, уже введена в действие на трех предприятиях по ремонту подвижного состава. В настоящее время система внедряется в структурных подразделениях Управления инфраструктуры. На первом этапе это касается процесса сварки рельсов, капитального ремонта пути и замены стрелочных переводов. В ходе внедрения системы большую помощь оказывают организованные в Учебном центре государственного а/о Латвияс дзелзцельш курсы по вопросам требований системы качества и принципов аудита.

Для реализации политики среды государственного а/о Латвияс дзелзцельш в 2002 году было затрачено средств на сумму 985 416 латов, в том числе:

- по защите воздуха (модернизация котельных и систем отопления, контроль выбросов в воздух загрязняющих ве-

ществ, уменьшение этого процесса до полной ликвидации) – 284 060 латов;

- по защите воды и ее рациональному использованию, а также по сохранению гидрологического режима вдоль рельсовых путей (замена старых водопроводных труб на новые, установка счетчиков воды, ремонт и техническое обслуживание систем водоснабжения и сооружений по очистке сточных вод, ремонт и восстановление водоотводных систем во время капитального ремонта пути) – 46 654 лата;
- по защите почвы и грунтовых вод (мониторинг качества грунтовых вод, создание дренажной системы по сбору и очистке дождевых и талых вод, загрязненных нефтепродуктами, ремонт бетонного покрытия площадки для мойки подвижного состава) – 7806 латов;
- по санации почвы (грунта) и грунтовых вод – 5294 лата;
- по утилизации опасных отходов (рутных ламп, отработанных масел, грунта, загрязненного нефтепродуктами, обтирочных материалов, использованных синтетических моющих средств) – 17 187 латов;
- по сбору и вывозу бытовых отходов – 46 065 латов;
- по отводу сточных вод – 204 241 лат;
- по экономии энергоресурсов и улучшению рабочей среды (замена старых паровых и отопительных трубопроводов, а также радиаторов, ремонт и утепление кровельных покрытий цехов и других производственных помещений, ремонт систем вентиляции и воздухоснабжения рабочих помещений) – 47 910 латов;
- по обеспечению пожарной безопасности и безопасности движения (вспашка пожарозащитной полосы вдоль лесов, вырубка кустов, старых и представляющих опасность деревьев, скашивание и уборка травы в полосе отвода железной дороги, очистка полосы отвода от мусора) – 316 089 латов;
- на восстановление лесозащитных насаждений – 5005 латов;
- на другие значительные мероприятия по охране среды – 5105 латов.

Кроме упомянутых мероприятий, в 2002 году в Учебном центре государственного а/о Латвияс дзелзцельш были организованы специальные курсы по охране среды, где было обучено 33 работника Латвийской железной дороги – координатора работы по охране среды, а также было разработано и утверждено решением правления государственного а/о Латвияс дзелзцельш (протокол № 16 от 28.10.2002) Положение об управлении средой.



В процессе реализации утвержденной политики качества в масштабе всего предприятия проводятся мероприятия, направленные на упорядочение системы метрологического обеспечения, решение вопросов сертификации персонала и на внедрение систем управления качеством.

ПРЕДПРИЯТИЯ ПО РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА



В 2002 году в структуре хозяйства по ремонту подвижного состава действовали три ремонтные предприятия: локомотиворемонтный центр *Локомотивъ сервис*, вагоноремонтный центр *Вагону сервис* и центр ремонта тягового подвижного состава *Засулаукс*. Деятельность этих центров обеспечивают и координируют два отдела генеральной дирекции, подчинющиеся директору по подвижному составу: отдел ремонтов подвижного состава, осуществляющий технический надзор и координацию работ, и технический отдел подвижного состава, занимающийся разработкой и гармонизацией нормативных актов, акцептацией технологических процессов и конструкторских решений, а также химико-техническая и комплексная контрольно-измерительная лаборатории, каждая из которых в своей сфере деятельности обеспечивает технический контроль как на ремонтных предприятиях подвижного состава, так и в других структурных подразделениях государственного а/о *Латвияс дзелзцельз*.

В 2002 году во всех ремонтных центрах была проведена сертификация системы управления качеством в соответствии с требованиями стандарта ISO 9001:2000. Соответствующие сертификаты получены в начале 2003 года.

Центр ремонта локомотивов *Локомотивъ сервис* создан в 2001 году при реорганизации локомотивных депо Даугавпилс и Рига. Главная производственная база находится в Даугавпилсе, его участок – в Риге, цеха – в Резекне, Елгаве, Лиепае. Локомотиворемонтный центр осуществляет все виды ремонтов (до среднего ремонта включительно) и технических обслуживаний тепловозов серий 2TЭ10M, 2TЭ10U, М62, 2М62, 2М62У, ТЭП70, ЧМЭ3, ТЭМ2, а также промышленных тепловозов и путевых машин.

В 2002 году в цехе технического обслуживания тепловозов была введена в действие автоматизированная установка безразборного диагностирования роликовых буks, что позволяет обеспечивать их безопасную эксплуатацию. Кроме того, за отчетный период в ремонтном центре введена в действие лазерная автоматизированная система ЛИС-РТ-3 контроля геометрических параметров тележек тепловозов типа ТЭ10, а в отделении роликовых подшипников – автоматизированное устройство УКПП-01 контроля параметров подшипников.

Центр ремонта тягового подвижного состава *Засулаукс*, созданный в 2001 году на базе одноименного депо, осуществляет

все виды ремонтов (до среднего ремонта включительно, а у дизельпоездов – и главные ремонты) и технических обслуживаний электропоездов серий ЭР2 и ЭР2Т и дизельпоездов серий ДР1П и ДР1А, в том числе модернизированных силовыми установками фирм MTU и Voith, автомотрис АР2. В 2002 году в сотрудничестве с А/О *Рижский вагоностроительный завод* был начат средний ремонт электропоездов ЭР2 и ЭР2Т, а также капитальный ремонт электрических машин тягового подвижного состава. В ремонтном центре создан участок по ремонту автосцепного оборудования и введен в действие новый стенд для разборки и проверки автоматических регуляторов рычажной тормозной передачи. Вагоноремонтный центр *Вагону сервис* был создан в 2001 году на базе грузовых вагонных депо Даугавпилс и Рига. Центр производит деповской и капитальный ремонт всех типов грузовых вагонов колеи 1520 мм, а также ремонтирует и изготавливает отдельные узлы и детали грузовых вагонов, в том числе двери и крыши крытых вагонов. В вагоноремонтном центре осуществляют восстановление изношенных поверхностей деталей тележек грузовых вагонов модели 18-100 методом наплавки на автоматических и полуавтоматических установках с последующей обработкой до альбомных размеров и капитальный ремонт нефтебензиновых цистерн с продлением срока службы на 16 лет. В центре организован пункт подготовки вагонов (промывка, пропарка) для проведения сварочных работ. В 2002 году на предприятии введено в действие АРМ мастера отделения роликовых подшипников и автоматизированный стенд СКБУ-01 контроля буксовых узлов, который позволяет обеспечить их надежную работу. Кроме того, в 2002 году на месте морально устаревших компрессоров с водяным охлаждением были установлены автоматические компрессоры нового типа Rollair производства Франции с воздушным охлаждением, которые позволяют достичь значительной экономии при производстве сжатого воздуха для нужд предприятия.

НЕДВИЖИМОСТЬ

Первоочередная задача Управления недвижимости – рентабельно управлять недвижимостью и связанными с ней земельными участками и эффективно обслуживать их, обеспечивая функционирование железнодорожной инфраструктуры и организацию грузовых и пассажирских перевозок, реализовывать интересы государственного а/о *Латвияс дзелзцельш*, получая доходы от арендной платы и сдачи внаем, продажи недвижимости, а также оказания различного рода услуг.

Управление недвижимости решает следующие вопросы:

- управляет недвижимостью, связанными с ней земельными участками и инженерными коммуникациями, проводит обследование, оценку, ведет учет, обслуживает, передает и перенимает объекты недвижимости;
- регистрирует недвижимость в Земельной книге. Заключая арендные договоры, сдает недвижимость в аренду железнодорожным подразделениям, а также другим физическим и юридическим лицам;
- организует аукционы и продает объекты недвижимости, передает их самоуправлению;
- обслуживает и сдает внаем квартиры;
- оказывает коммунальные услуги (производство тепловой энергии) или организует их доставку;
- предоставляет услуги домов отдыха локомотивных бригад;
- оказывает различные прочие услуги (столярные, транспортные, по обслуживанию и др.).

На всей территории Латвии в собственности государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* находится 3,8 тысячи объектов недвижимости (здания и строения) общей площадью 1,5 млн. квадратных метров, 81 процент которых обслуживается четырьмя структурными подразделениями Управления недвижимости – это здание Рижского пассажирского вокзала, Рижский, Даугавпилсский и Елгавский участки по обслуживанию строений и территорий.

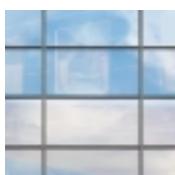


В 2002 году продолжалась работа по более эффективному и рациональному использованию зданий и строений, а также земельных участков, находящихся в ведении хозяйства Управления недвижимости. В основе этой деятельности лежит сдача в аренду юридическим или физическим лицам нежилых помещений, которые в настоящий момент частично или полностью не востребованы в хозяйственной деятельности государственного а/о *Латвияс дзелзцельш*, а также продажа тех зданий и строений, в которых оно не нуждается для дальнейшей хозяйственной деятельности. Доходы от арендной платы в 2002 году превысили 350 тыс. латов, дополнительно было заключено 45 новых арендных договоров.

Оперативно решаются вопросы о прекращении арендных договорных отношений с теми предпринимательскими обществами, которые не выполняют установленные договорные обязательства, таким образом, не допускается рост дебиторской задолженности.

Управление недвижимости регулярно анализирует конъюнктуру арендной платы за помещения, что дает возможность заключать арендные договоры на нежилые помещения по цене, максимально выгодной для железнодорожной дороги. Таким образом, не допускается необоснованное снижение доходного уровня арендной платы.

В 2002 году было продано 24 объекта недвижимости, что несколько больше, чем



Первоочередная задача Управления недвижимости – рентабельно управлять недвижимостью и связанными с ней земельными участками и эффективно обслуживать их.



отчетный период арендаторы провели ремонтные работы или реконструкцию снимаемых помещений, в том числе ООО Стринкс – ремонт здания станции Засулаукс на 7,6 тыс. латов, а ООО Л-Экспресис – в помещениях своего управления в Риге по адресу ул. Лиела кална, 68 – на 9,6 тыс. латов. Управление недвижимости предусматривает и в дальнейшем развивать такую практику.

В 2002 году самоуправлениям были переданы:

- внешние инженерные сети, необходимые для функционирования переданных на приватизацию жилых домов, всего длиной 1777 метров (городу Цесис – 687 метров, волости Скривери – 1090 метров), а также два артезианских колодца, две насосные станции и одна водонапорная башня;
- получен пакет постановлений Кабинета министров Латвийской Республики о передаче в собственность 15 самоуправлениям 90 объектов недвижимости (города Тукумс, Цесис, Ауце, волости Вайноде, Гавиезе, Вергале, Ропажи, Малпилс, Дзербене, Скривери, Аннас, Стамериена, Ранкас, Вецуми, уезд Амата).

в 2001 году. Доходы от продажи объектов превысили 338 тыс. латов. Продажная цена 13 объектов не превышает 1000 латов за каждый. Продажная стоимость трех объектов (в Юрмале на ул. Калснавас, 2; в Риге на ул. Старта, 28; в Даугавпилсе на ул. Стацияс, 46) – в целом 276 тыс. латов – составляет 4/5 от общего годового объема продаж. Продажа неиспользуемых объектов имеет существенное значение, поскольку вырученные средства направляются на обновление и реконструкцию недвижимости.

В 2002 году продолжалось долевое участие арендаторов в ремонте и реконструкции недвижимости. Основываясь на заключенных договорах аренды нежилых помещений, за

На баланс Управления недвижимости от других управлений государственного а/о Латвияс дзелзцельш перенято 106 объектов, в том числе 25 зданий и сооружений.

За отчетный период после проведенного капитального ремонта сданы в эксплуатацию следующие объекты:

- станционное здание в Индре;
- остановочный пункт Браса;
- отопительная система на станции Даугавпилс-сортировочный;
- котельная в Вентспилсе по адресу ул. Депо 12;
- котельная в Вентспилсе по адресу ул. Депо 17.

Текущие ремонты проведены на 94 объектах на общую сумму 400 тыс. латов,

в том числе:

- Рижский участок по обслуживанию строений и территорий – на 30 объектах на сумму 204,7 тыс. латов;
- Даугавпилсский участок по обслуживанию строений и территорий – на 26 объектах на сумму 79,0 тыс. латов;
- Елгавский участок по обслуживанию строений и территорий – на 38 объектах на сумму 114,0 тыс. латов;
- здание Рижского пассажирского вокзала – текущий ремонт 1 объекта на сумму 2,3 тыс. латов.

Кроме того, составлена программа оценки негабаритов перронов, а также разработано технико-экономическое обоснование теплоснабжения объектов от своих котельных на улице Пиекрастес в Даугавпилсе, предусматривающее отключение от городских теплосетей. В Даугавпилсе было отключено 1184 метров теплотрассы, находящейся в аварийном состоянии, и установлено 3 электрических котла на общую сумму 138,5 тыс. латов.

На территории железнодорожной станции Вентспилс в рамках мероприятий по охране среды в сотрудничестве с ООО Удека проводились мероприятия по уменьшению попадания загрязненных сточных вод в городские очистные сооружения.

Управление недвижимости продолжало работу по подготовке экономически обоснованных предложений относительно неиспользуемых в хозяйственной деятельности объектов – об их продаже, сдаче в наем, передаче самоуправлениям или о сносе.

Больше внимания уделяется:

- совершенствованию единой базы данных и созданию электронной карты объектов недвижимости и связанных с ними земельных участков;
- уточнению, обмеру и изготовлению планов границ земельных участков;
- регистрации объектов в земельных книгах;
- содержанию или сносу неиспользуемых объектов.

**В 2002 году продолжалось
долевое участие арендаторов
в ремонте и реконструкции
недвижимости.**



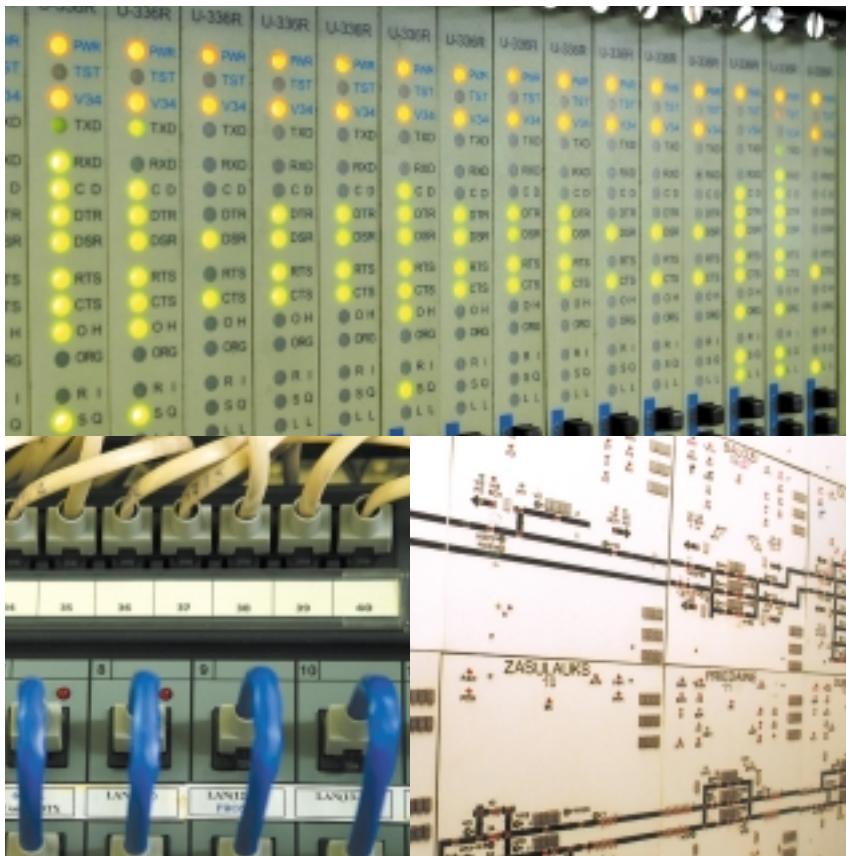
В 2002 году продолжалось развитие информационных технологий государственного а/о Латвияс дзелзцельш, ориентированное на модернизацию и создание на железной дороге современной информационной среды, интеграцию в общегосударственное и международное информационное пространство, внедрение единой системы финансово-экономического управления Латвийской железной дороги.

СЕТЬ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ (LDzDAT)

В 2002 году прошли работы по разработке и реализации проекта единой сети передачи данных государственного а/о Латвияс дзелзцельш (LDzDAT).

Модернизировано подключение больших ЭВМ системы IBM к сети передачи данных, что обеспечивает возрастание скоростей работы, позволяя полноценнее использовать существующие ресурсы больших ЭВМ и способствуя повышению надежности работы систем.

Создана региональная сеть передачи данных в восточном направлении (Рига, Крустпилс, Даугавпилс и Резекне). Используя линию оптической связи и коммутационную аппаратуру передачи данных Латвийской железной дороги, скорость в сети на этом направлении достигает 1 Гб/с. В настоящее время это позволяет Латвийской железной дороге конкурировать на рынке телекоммуникаций страны, что важно после получения лицензии телекоммуникационного оператора.



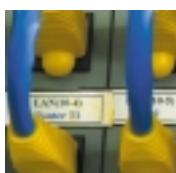
Начато подключение конечных объектов к сети LDzDAT. Применяя xDSL технологии, позволяющие достичь значительной скорости передачи данных с использованием существующих медных кабелей линий телекоммуникаций, подключены наиболее важные конечные объекты в Риге, Даугавпилсе, Резекне и Лиепае.

Внедрены технические и программные решения, которые повышают безопасность сети, обеспечивая резервирование жизненно важных данных. Проведена модернизация локальной сети центрального административного здания Латвийской железной дороги и перестройка локальных сетей на нескольких станциях.

Модернизировано подключение к между-

народной железнодорожной сети Infonet-21 с соблюдением всех требований по безопасности передачи, адресации данных и наличия полного резерва. Латвийская железная дорога в настоящее время является лидером в области развития данной сети и консультирует другие железные дороги.

В 2002 году к сети LDzDAT подключено 284 новых пользователя. В настоящее время к сети подключено 980 компьютеров, в том числе у 665 из них есть выход в сеть интернет (в 2002 году к этой сети подключено 197 новых пользователей). 806 пользователей используют электронную почту (e-mail), их количество в 2002 году увеличилось на 208. В сети действует единая система противовирусной защиты.



В 2002 году прошли работы по разработке и реализации проекта единой сети передачи данных государственного а/о Латвияс дзелзцельш (LDzDAT).



К тому же регулярно возрастают количество пользователей отдельных приложений, деятельность которых обеспечивается сетью LDzDAT и централизованным сохранением ресурсов данных. К таким наиболее важным системам относятся система руководства финансами MySAP, информационные системы грузовых перевозок APOVS, APIKS, DISKOR, AMMAS, информационная система пассажирских перевозок "Экспресс-2".

СИСТЕМА ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ

Внедрение системы MySAP на государственном а/о Латвияс дзелзцельш в

соответствии с планом проекта было начато 21 января 2002 года.

В течение года при сотрудничестве специалистов Латвийской железной дороги и MicroLink Systems был разработан план конфигурации и внедрения системы MySAP. На первом этапе реализации этого плана – в так называемой пилотной зоне – были выбраны Управление недвижимости вместе с его структурными подразделениями, Информационно-вычислительный центр и Музей истории железных дорог Латвии. В 2002 году в этих структурных единицах были внедрены и с 1 января 2003 года действуют следующие модули MySAP: по учету финансов, инвестиций, материалов, проектов и продажи. В течение 2003 года эти модули будут тиражированы в остальных структурных единицах государственного а/о Латвияс дзелзцельш. В последнем квартале в единую систему планируется включить Управление грузовых перевозок и Управление инфраструктуры. Предусмотрен еще один модуль с отдельным графиком внедрения – расчет зарплаты и учет персонала. В 2002 году этот модуль был внедрен в Информационно-вычислительном центре, в Музее истории железных дорог Латвии и в генеральной дирекции. В дальнейшем он будет тиражирован и в других структурных подразделениях. В конце 2002 года в течение двух месяцев работе с MySAP было обучено почти 100 пользователей. В 2003 году обучение будет продолжено.

ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК (KRAIS)

Система функционирует на базе современного вычислительного комплекса, в основе которого находятся серверы базы данных Mainframe IBM 9672 и операционная система OS390.

Система KRAIS обеспечивает информационную поддержку перевозочного процесса. В нее входит несколько подсистем:

- APOVS обеспечивает оперативное управление грузовыми перевозками;
- APIKS, AMMAS, ADIILAS обеспечивают коммерческую деятельность.

Система APOVS обслуживает 695 абонентов – технологический персонал железной дороги (в т.ч. в Литве – 220). Система постоянно развивается – заменяются терминалы системы, проводится модернизация систем сортировочных и технических станций. Так, в 2002 году проведена модернизация автоматической системы управления сортировочной станцией в Даугавпилсе с использованием сервера базы данных Microsoft SQL.

Система APOVS обеспечивает необходимой информацией оперативные службы Латвийской железной дороги, включая диспетчерскую. Развивается и предоставление клиентам информационных услуг с использованием SMS и интернет технологии.

В систему APIKS включено 11 крупнейших грузовых станций Латвийской железной дороги, в том числе 4 передаточных. APIKS обеспечивает обработку перевозочных документов и расчет с клиентами за выполнение перевозок.

Система ADIILAS обеспечивает проведение расчетов за пользование железнодорожной инфраструктурой.

Система AMMAS обеспечивает обработку маршрутов машинистов и учет расхода топлива. Систему учета нарушений движения поездов используют 62 работника тех структурных подразделений Латвийской железной дороги, которые оперативно получают информацию о произошедших нарушениях движения поездов.

В конце 2002 года в течение двух месяцев работе с MySAP было обучено почти 100 пользователей. В 2003 году обучение будет продолжено.



ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Продолжалась эксплуатация системы резервирования билетов "Экспресс-2" (на базе вычислительного комплекса IBM 4381. P13). К системе подключено 165 терминалов (в Латвии – 96, в Литве – 41, в Эстонии – 28). В среднем за сутки реализуется 3550 мест (в Латвии – 1500, в Литве – 1800, в Эстонии – 250).

Основываясь на решении XXXIII заседания Совета по железнодорожному транспорту о переходе до 1 января 2005 года на систему "Экспресс-3", была утверждена особая программа разработки и внедрения на Латвийской железной дороге автоматизированной системы управления пассажирскими перевозками "Экспресс-3".

В соответствии с этой программой, начата замена оборудования терминалов билетных касс. На станциях Рига, Даугавпилс, Резекне, Крустпилс, Елгава, Вентспилс и Лиепая установлены новые принтеры "Olivetti PR-2". Они используются при оформлении проездных документов в международном сообщении со странами СНГ и Балтии, когда применяются бланки нового образца (трехслойный слип со штрих-кодом).

В связи с созданием нового предприятия *Латсажиеру виплиценс* и вводом новой системы тарифов на внутренние пассажирские перевозки, проведена модернизация проездных документов и программного обеспечения финансовых и статистических отчетов.

СИСТЕМА УЧЕТА ПЕРСОНАЛА (PUS)

В 2002 году всем клиентам PUS была установлена новая версия 5.0. В настоящее время система учета персонала охватывает 25 региональных отделов персонала в Риге, Даугавпилсе, Елгаве и Вентспилсе.

СИСТЕМА ДОКУМЕНТОВ ДЕЛОПРОИЗВОДСТВА (LDS)

В 2002 году продолжалась эксплуатация системы документов делопроизводства с



полным циклом исполнения для пользователей единой сети и в генеральной дирекции государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* – без полного цикла исполнения, для локальных пользователей.

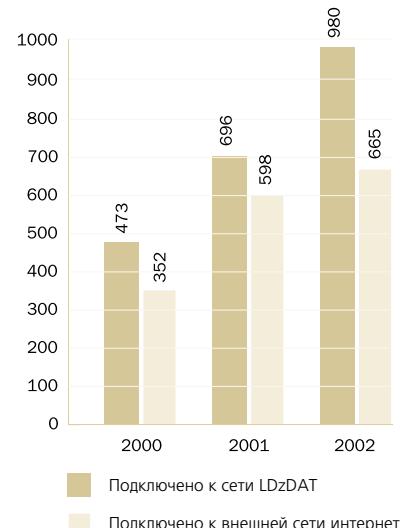
ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Система учета и анализа отказов устройств СЦБ, АЛСН, связи и электроснабжения введена на девяти рабочих местах (пять новых пользователей). Система подготовки и оформления технических проектов реконструкции рельсовых путей была введена еще на семи рабочих местах Управления инфраструктуры, в целом этой системой пользуется 21 работник. На четырех рабочих местах путевого хозяйства Управления инфраструктуры в опытной эксплуатации была введена система учета инженерно-технических сооружений.

ПРОЧИЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

Информационно-вычислительный центр в сотрудничестве с другими структурными подразделениями государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* обеспечивает базы данных и других информационных систем, а именно: нормативных актов, руководства качеством и охраны среды, норматив-

ных актов железнодорожного транспорта, библиотеки – ALISE, законодательства Латвийской Республики – KODEKS, служебных объектов железной дороги, а также финансово-информационную систему – Hansa Financial.



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

СОТРУДНИЧЕСТВО С ЗАРУБЕЖНЫМИ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ И МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ



В 2002 году было продолжено развитие многостороннего сотрудничества государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* с железнодорожными администрациями других стран, а также с различными международными железнодорожными организациями и объединениями.

С 1992 года государственное а/о *Латвияс дзелзцельш* принимает активное участие в работе Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), где представлены железные дороги 27 стран: из СНГ, Балтии, Центральной и Восточной Европы, а также Китайская Народная Республика, Корейская Народно-Демократическая Республика, Вьетнам, Монголия, Иран и другие. Железные дороги Германии, Греции,

Финляндии, Франции, Сербии-Черногории участвуют в ОСЖД в качестве наблюдателей. В рамках плана мероприятий ОСЖД в 2002 году в Латвии было проведено три совещания по актуальным вопросам развития и сотрудничества железнодорожных дорог. В течение года в различных мероприятиях ОСЖД принимало участие 62 представителя государственного а/о *Латвияс дзелзцельш*.

С 1992 года государственное а/о *Латвияс дзелзцельш* является активным членом Международного союза железных дорог (МСЖД), который объединяет более 150 железнодорожных компаний пяти континентов мира. В 2002 году 21 работник государственного а/о *Латвияс дзелзцельш*

принимал участие в различных мероприятиях МСЖД.

С 1992 года государственное а/о *Латвияс дзелзцельш* принимает участие в работе Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ, Балтии и Болгарии. В 1996 году государственное а/о *Латвияс дзелзцельш* было принято в эту организацию в качестве ассоциированного члена, что дает нашей железной дороге больше прав и возможностей и ничуть не ограничивает свободу действий при исполнении принятых решений.

В 2000 году государственное а/о *Латвияс дзелзцельш* в качестве постоянного члена было принято в состав международного Координационного Совета по Транссибирским перевозкам. КСТСП основан в 1993 году, в его рамках активно сотрудничает более 80 коллективных членов. В ноябре 2002 года представители Латвийской железной дороги принимали участие в ежегодном заседании Совета в швейцарском городе Люцерне.

С 1993 года государственное а/о *Латвияс дзелзцельш* представляет Латвию в Международной ассоциации железнодорожных конгрессов (IRCA). Членами этой организации являются представители более 100 администраций железных дорог из 80 стран мира. С 2000 года государственное а/о *Латвияс дзелзцельш* является членом Международного комитета железнодорожного транспорта (CIT), организации,

**В мае 2002 года представители
государственного а/о *Латвияс дзелзцельш*
принимали участие в генеральной
ассамблее CIT в Люцерне**



СОТРУДНИЧЕСТВО С ЗАРУБЕЖНЫМИ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ И МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ



объединяющей около 300 членов, среди которых железнодорожные предприятия, операторы инфраструктуры, судоходные компании, а также автотранспортные предприятия тех стран, где действует Соглашение о международном железнодорожном сообщении (COTIF). В мае 2002 года представители государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* принимали участие в генеральной ассамблее СИТ в Люцерне. Для более успешного решения вопросов безопасности в области железнодорожных перевозок с использованием европейского опыта, в 1999 году государственное а/о *Латвияс дзелзцельш* вступило в Международную организацию по сотрудничеству полиций и служб безопасности железнодорожных дорог (COLPOFER). В ноябре 2002 года представители государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* участвовали в работе генеральной ассамблеи этой организации в Риме.

Для развития более тесного сотрудничества с железными дорогами Европы в 2002 году были начаты переговоры о

вступлении государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* в Сообщество европейских железных дорог (CER).

Ведущими партнерами государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* в области международного сотрудничества являются железные дороги Российской Федерации, Беларуси, Литвы, Эстонии, Украины, Казахстана, а также Германии и Польши.

На протяжении ряда лет регулярно проводятся совещания генеральных директоров железных дорог Балтии, на которых обсуждаются актуальные вопросы сотрудничества. В рамках согласованного плана эти совещания организуются по очереди на каждой из железных дорог.

Для участия в деловых переговорах, семинарах, конференциях и конгрессах, заседаниях рабочих групп, выставках и других международных мероприятиях в 2002 году 585 работников государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* выезжали в служебные командировки в 33 страны мира.

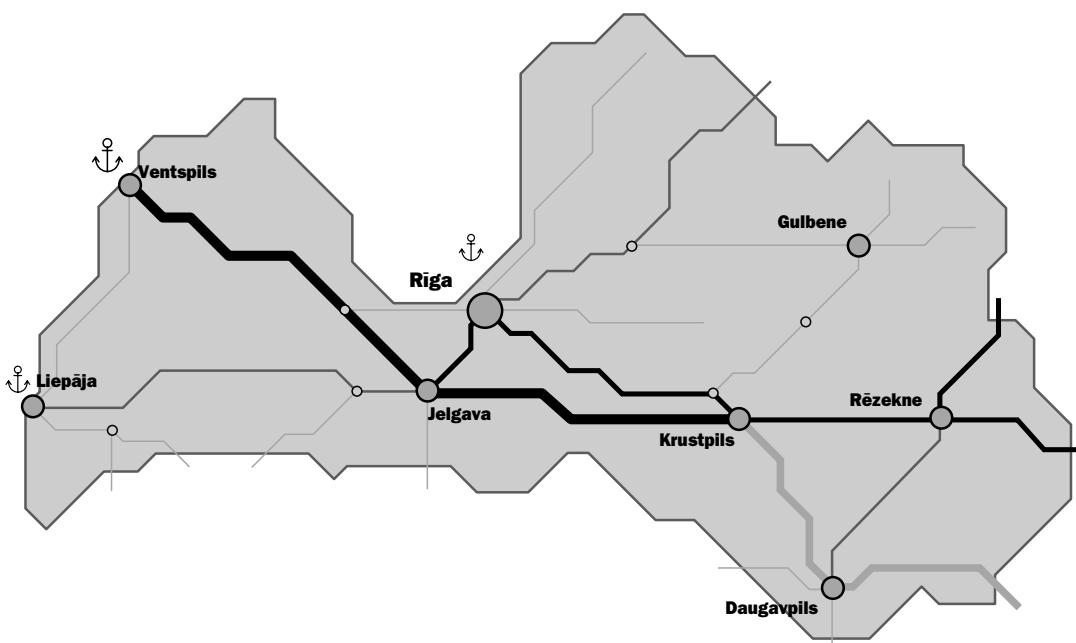
За отчетный период работники государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* принимали участие в таких значительных международных мероприятиях, как:

- выставка и конференция TransRussia 2002 (Москва),
- выставка и конференция ТрансЭкспо (Санкт-Петербург),
- выставка и конференция TRANSTEС 2002 (Санкт-Петербург),
- выставка и конференция Transit-TransKazakhstan 2002 (Астана),
- выставка и конференция "Транспорт и логистика" 2002 (Рига),
- конференция Baltic Economic Forum (Рига),
- конференция TransBaltica 2002 (Рига),
- конференция "Реформы железных дорог Балтии и стран СНГ" (Юрмала),
- конференция "Безопасность энергоснабжения в Балтийском регионе в контексте расширения Европейского союза" (Вентспилс) и в других мероприятиях.

008
14913

Для развития более тесного сотрудничества с железными дорогами Европы в 2002 году были начаты переговоры о вступлении государственного а/о *Латвияс дзелзцельш* в Сообщество европейских железных дорог (CER).

СХЕМА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЛАТВИИ



Благодаря выгодному географическому положению, транзитные перевозки грузов через порты на Латвийской железной дороге по-прежнему являются преобладающими.



ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ



**Заключение независимого аудитора и сокращенные
консолидированные финансовые отчеты, подготовленные
в соответствии с Международными стандартами финансовой
отчетности за годы, окончившиеся 31 декабря 2002 и 2001 года.**

(перевод с латышского языка)

СОДЕРЖАНИЕ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НЕЗАВИСИМОГО АУДИТОРА	35
СОКРАЩЕННЫЕ КОНСОЛИДИРОВАННЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ОТЧЕТЫ:	
Сокращенные консолидированные балансы	36
Сокращенные консолидированные отчеты о прибыли или убытках	37
Сокращенные консолидированные отчеты об изменениях в собственном капитале	38
Сокращенные консолидированные отчеты о движении денежных средств	39

ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ

**Deloitte
& Touche**

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НЕЗАВИСИМОГО АУДИТОРА

Правлению ГАО *Латвияс дзелзцельш*:

Мы произвели аудиторскую проверку прилагаемых сокращенных консолидированных балансов Государственного акционерного общества *Латвияс дзелзцельш* и его дочернего предприятия ("Группа") на 31 декабря 2002 и 2001 года, а также сокращенных консолидированных отчетов о прибыли или убытках, об изменениях в собственном капитале и движении денежных средств за годы, окончившиеся 31 декабря 2002 и 2001 года. Мы также произвели аудиторскую проверку прилагаемых сокращенных балансов ГАО *Латвияс дзелзцельш* ("Предприятие") на 31 декабря 2002 и 2001 года, а также сокращенных отчетов о прибыли или убытках, об изменениях в собственном капитале и движении денежных средств за годы, окончившиеся 31 декабря 2002 и 2001 года. За предоставленные финансовые отчеты ответственность несет руководство Предприятия. Наша ответственность заключается в выражении мнения о финансовых отчетах, основанного на аудиторской проверке. 29 мая 2003 года мы представили свое заключение по данным финансовым отчетам без замечаний.

По нашему мнению, информация, отраженная в прилагаемых сокращенных консолидированных балансах на 31 декабря 2002 и 2001 года, а также сокращенных консолидированных отчетах о прибыли или убытках, об изменениях в собственном капитале и движении денежных средств за годы, окончившиеся 31 декабря 2002 и 2001 года, во всех существенных аспектах дает достоверное и ясное представление о финансовых отчетах Предприятия, на основе которых был составлен данный сокращенный вариант.



Deloitte & Touche
Рига, Латвия
29 мая 2003 года

**Deloitte
Touche
Tohmatsu**

ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ

СОКРАЩЕННЫЕ КОНСОЛИДИРОВАННЫЕ БАЛАНСЫ

НА 31 ДЕКАБРЯ 2002 И 2001 ГОДА

АКТИВ	2002 LVL'000	2002 LVL'000	2001 LVL'000	2001 LVL'000
	Консолиди- рованный	Материнское предприятие	Консолиди- рованный	Материнское предприятие
Долгосрочные вложения:				
Финансовые вложения в дочернее предприятие	-	-	-	9
Прочие долгосрочные финансовые вложения, нетто	753	753	820	820
Нематериальные вложения, нетто	452	449	77	76
Основные средства, нетто	158,124	158,061	140,648	140,644
	159,329	159,263	141,545	141,549
Оборотные средства:				
Денежные средства	1,425	1,090	1,914	1,906
Запасы	7,206	7,156	9,028	9,028
Задолженность покупателей и заказчиков, нетто	2,777	2,777	2,456	2,456
Задолженность дочернего предприятия	-	904	-	-
Прочие активы	3,671	3,255	4,718	4,717
	15,079	15,182	18,116	18,107
ИТОГО АКТИВ	174,408	174,445	159,661	159,656
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ				
Акционерный капитал	82,066	82,066	82,090	82,090
Резервы	5,394	5,394	4,379	4,379
Нераспределенная прибыль	9,311	9,912	1,737	1,737
Итого собственный капитал	96,771	97,372	88,206	88,206
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
Долгосрочные обязательства:				
Долгосрочные кредиты, полученные в кредитных учреждениях	32,020	32,020	19,383	19,383
Финансовый лизинг	171	171	908	908
Отложенный налог	5,251	5,251	4,483	4,483
Прочие долгосрочные обязательства	-	-	87	87
	37,442	37,442	24,861	24,861
Краткосрочные обязательства:				
Кредиторская задолженность	9,485	9,392	15,001	14,997
Краткосрочные кредиты	6,676	6,676	9,397	9,397
Финансовый лизинг	778	778	998	998
Налоги и платежи социального страхования	1,886	1,736	3,906	3,885
Прочие краткосрочные обязательства	20,195	19,974	17,210	17,092
Задолженность дочернему предприятию	-	10	-	138
Резервы на отпуска	1,175	1,065	82	82
	40,195	39,631	46,594	46,589
ИТОГО ПАССИВ	174,408	174,445	159,661	159,656

ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ

СОКРАЩЕННЫЕ КОНСОЛИДИРОВАННЫЕ ОТЧЕТЫ О ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКАХ

ЗА ГОДЫ, ОКОНЧИВШИЕСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2002 И 2001 ГОДА

	2002 LVL'000	2002 Материнское предприятие	2001 LVL'000	2001 LVL'000
	Консолиди- рованный	Материнское предприятие	Консолиди- рованный	Материнское предприятие
Нетто оборот	118,786	112,048	102,870	102,870
Расходы на предоставленные услуги	(85,733)	(79,160)	(76,803)	(76,803)
БРУТТО ПРИБЫЛЬ	33,053	32,888	26,067	26,067
Износ основных средств	(11,852)	(11,844)	(10,279)	(10,279)
Административные и прочие расходы	(13,388)	(12,585)	(12,346)	(12,330)
Резервы	(382)	(382)	(235)	(235)
ПРИБЫЛЬ ОТ ОСНОВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	7,431	8,077	3,207	3,223
Прочие доходы и расходы:				
Прибыль от финансовой деятельности	2,292	2,287	11	11
Убытки от финансовой деятельности	(1,255)	(1,252)	(1,957)	(1,957)
Убыток от вложений в собственный капитал предприятия, которые не консолидируются	-	(9)	-	(16)
Убыток от вложений в капиталы других предприятий	(62)	(62)	-	-
Прочие доходы	2,290	2,263	2,346	2,346
Прочие расходы	(1,394)	(1,401)	(1,562)	(1,562)
Расходы на содержание социальной инфраструктуры, нетто	(74)	(74)	(92)	(92)
Субсидии	555	555	506	506
Итого прочие доходы/(расходы)	2,352	2,307	(748)	(764)
ПРИБЫЛЬ ДО НАЛОГОВ	9,783	10,384	2,459	2,459
Налоги	(768)	(768)	(985)	(985)
ПРИБЫЛЬ ОТЧЕТНОГО ГОДА	9,015	9,616	1,474	1,474

ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ

СОКРАЩЕННЫЕ КОНСОЛИДИРОВАННЫЕ ОТЧЕТЫ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В СОБСТВЕННОМ КАПИТАЛЕ

ЗА ГОДЫ, ОКОНЧИВШИЕСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2002 И 2001 ГОДА

	Собственный капитал LVL'000	Резервы LVL'000	Нераспределенная прибыль LVL'000	Итого LVL'000
МАТЕРИНСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ				
На 31 декабря 2000 года	82,399	1,180	3,747	87,326
Прибыль отчетного года	-	-	1,474	1,474
Отчисление прибыли в государственный бюджет	-	-	(522)	(522)
Переданное государству имущество	(309)	309	-	-
Переданное государству имущество	-	(72)	-	(72)
Увеличение резерва	-	2,962	(2,962)	-
На 31 декабря 2001 года	82,090	4,379	1,737	88,206
Прибыль отчетного года	-	-	9,616	9,616
Отчисление прибыли в государственный бюджет	-	-	(387)	(387)
Переданное государству имущество	(16)	16	-	-
Переданное государству имущество	(8)	(55)	-	(63)
Увеличение резерва	-	1,054	(1,054)	-
На 31 декабря 2002 года	82,066	5,394	9,912	97,372

	Собственный капитал LVL'000	Накопления LVL'000	Нераспределенная прибыль LVL'000	Итого LVL'000
КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ				
На 31 декабря 2000 года	82,399	1,180	3,747	87,326
Прибыль отчетного года	-	-	1,474	1,474
Отчисление прибыли в государственный бюджет	-	-	(522)	(522)
Переданное государству имущество	(309)	309	-	-
Переданное государству имущество	-	(72)	-	(72)
Увеличение резерва	-	2,962	(2,962)	-
На 31 декабря 2001 года	82,090	4,379	1,737	88,206
Прибыль отчетного года	-	-	9,015	9,015
Отчисление прибыли в государственный бюджет	-	-	(387)	(387)
Переданное государству имущество	(16)	16	-	-
Переданное государству имущество	(8)	(55)	-	(63)
Увеличение резерва	-	1,054	(1,054)	-
На 31 декабря 2002 года	82,066	5,394	9,311	96,771

ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ

СОКРАЩЕННЫЕ КОНСОЛИДИРОВАННЫЕ ОТЧЕТЫ О ДВИЖЕНИИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ

ЗА ГОДЫ, ОКОНЧИВШИЕСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2002 И 2001 ГОДА

	2002 LVL'000	2002 Материнское предприятие	2001 LVL'000	2001 LVL'000
	Консолиди- рованный	Материнское предприятие	Консолиди- рованный	Материнское предприятие
ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ				
Прибыль отчетного года	9,015	9,616	1,474	1,474
<i>Коррекции:</i>				
Износ основных средств	11,893	11,885	10,459	10,459
Уменьшение резервов на сомнительную задолженность	382	382	235	235
Резервы на запасы	1,386	1,386	-	-
Отложенный налог	768	768	985	985
Доход от субсидий	(555)	(555)	(506)	(506)
Прибыль от продажи основных средств	(877)	(877)	(2,374)	(2,374)
Переоценка финансовых вложений	-	9	-	16
Убыток от продажи инвестиций	62	62	-	-
Отчисление прибыли в государственный бюджет	(387)	(387)	(522)	(522)
Доход/убыток от конвертации иностранных валют	(1,901)	(1,901)	663	663
Резервы на отпуска	1,093	983	82	82
Процентные расходы	903	903	260	260
<i>Изменения оборотных средств и краткосрочных обязательств:</i>				
Запасы	436	486	(2,328)	(2,328)
Дебиторская задолженность	(703)	(1,607)	(784)	(784)
Прочие активы	1,045	1,460	34	35
Кредиторская задолженность	(5,516)	(5,733)	2,142	2,276
Налоги и платежи социального страхования	(2,020)	(2,149)	(339)	(360)
Прочие обязательства	353	250	(147)	(265)
Увеличение денежных средств в результате основной деятельности	15,377	14,981	9,334	9,346
ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ				
Полученные дивиденды	2	2	3	3
Долгосрочные финансовые вложения	-	-	-	(25)
Уменьшение инвестиций	5	5	-	-
Увеличение нематериальных активов	(416)	(414)	(13)	(12)
Продажа основных средств	2,905	2,913	4,378	4,378
Приобретение основных средств	(30,815)	(30,756)	(20,754)	(20,750)
Уменьшение денежных средств в результате инвестиционной деятельности	(28,319)	(28,250)	(16,386)	(16,406)
ФИНАНСОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ				
Полученные кредитные линии, нетто	2,115	2,115	342	342
Полученные кредиты	17,694	17,694	12,535	12,535
Полученные субсидии	3,100	3,100	1,666	1,666
Оплата кредитов	(4,489)	(4,489)	(3,867)	(3,867)
Оплата выданных векселей	(3,506)	(3,506)	(581)	(581)
Оплата финансового лизинга	(957)	(957)	(763)	(763)
Заплаченные проценты	(1,504)	(1,504)	(905)	(905)
Увеличение денежных средств в результате финансовой деятельности	12,453	12,453	8,427	8,427
(Уменьшение)/увеличение денежных средств	(489)	(816)	1,375	1,367
Денежные средства на начало отчетного года	1,914	1,906	539	539
ДЕНЕЖНЫЕ СРЕДСТВА НА КОНЕЦ ОТЧЕТНОГО ГОДА	1,425	1,090	1,914	1,906

