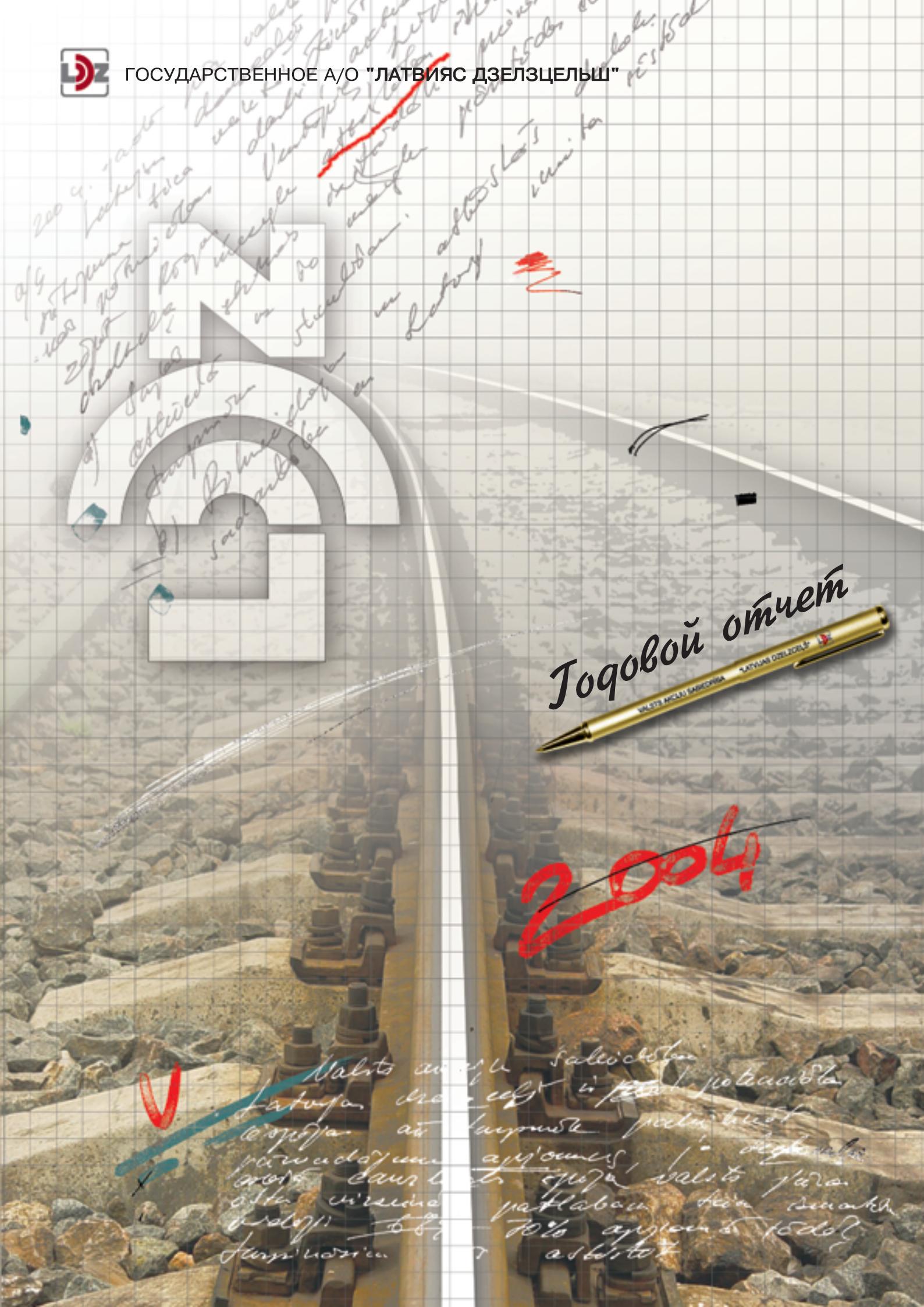




ГОСУДАРСТВЕННОЕ А/О "ЛАТВИЯС ДЗЕЛЗЦЕЛЬШ"



Торговой отчет

2004

Latvijas dzelzceļš
ir
Latvija, kas
ir
viena no
laikotākajām
valstīm
Eiropā.
Latvijas
dzelzceļš
ir
viena no
laikotākajām
valstīm
Eiropā.
Latvijas
dzelzceļš
ir
viena no
laikotākajām
valstīm
Eiropā.
Latvijas
dzelzceļš
ir
viena no
laikotākajām
valstīm
Eiropā.



Содержание

2	СООБЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ
4	ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА
6	СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ
8	ПЕРСОНАЛ
10	ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
16	ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ
17	ИНФРАСТРУКТУРА
19	БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ
20	УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ И ОХРАНА СРЕДЫ
21	НЕДВИЖИМОСТЬ
22	МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО
23	СХЕМА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЛАТВИИ
25	ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ





Сообщение председателя Правления

Время исторических событий

1 мая 2004 года Латвия стала полноправным членом Европейского Союза, в связи с этим Латвийская железная дорога влилась в систему транспорта Европы и еще более укрепила свое экономически – стратегическое значение как мост между Востоком и Западом. Большое значение имеет то, что для государственного акционерного общества Латвияс дзелцельш прошлый год характеризуется наибольшим объемом перевезенных грузов после обретения независимости нашим государством, а также началом осуществления очень важного проекта модернизации инфраструктуры. Тем не менее, хочу подчеркнуть, что основа успехов 2004 года – самоотверженная работа всего коллектива государственного акционерного общества Латвияс дзелцельш.

Новое в грузоперевозках

В 2004 году мы перевезли 51,1 миллион тонн грузов, что на 2,7 миллиона тонн, или на 5,6 % больше, чем в 2003 году. Особенность отчетного периода в том, что значительно уменьшились перевозки нефтяных продуктов, и столь же стремительно увеличилось количество грузов с каменным углем. Параллельно сотрудничеству с Российскими железнодорожными дорогами, которое дает более 50 % перевозимого объема транзитных грузоперевозок, мы активизировали налаживание контактов с партнерами в Белоруссии, Казахстане, других странах Центральной Азии. Это позволило привлечь новые грузопотоки нефтяных продуктов, черных металлов и минеральных удобрений. В отчетный период значительно увеличился грузопоток из Белоруссии - 36% от общего объема

транзитных грузов. Успешно развивались начатые в 2003 году грузоперевозки контейнерным поездом Балтика - Транзит, которые в короткое время и в соответствии с конкурентоспособными тарифами доставляют грузы из портов на Балтийском море в Казахстан, Узбекистан и в другие страны Центральной Азии.

Новые технологии, современная инфраструктура

В начале 2004 года государственное акционерное общество Латвияс дзелцельш предприняло ряд действий, для того, чтобы ввести соответствующий требованиям Европейского Союза порядок таможенного контроля и оформления транзитных грузов. Совместно с таможней Латвии разработана новая технология для того, чтобы обеспечить декларирование транзитных грузов в электронной форме. В результате 1 мая 2004 года введена и работает специальная компьютерная система таможенного декларирования одной части транзитных грузов, предназначенная для стран Европейского Союза.

В 2004 году мы поставили своеобразный рекорд и в плане модернизации инфраструктуры – началось осуществление трех проектов:

- строительство парка приема поездов на железнодорожной станции Резекне II (10,2 миллиона евро);
- модернизация автоматической системы управления движением поездов (89,9 миллион евро);
- модернизация систем обнаружения нагрева бокс подвижного состава (15,1 миллион евро).

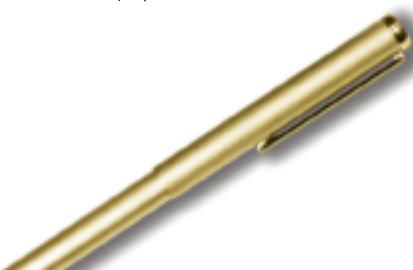
Важный источник финансирования повышения мощности и развития инфраструктуры – средства из Управляющего фонда ЕС (фонда Кохезии).

В 2004 году Министерство сообщений Латвийской Республики поддержало присвоение финансирования до 2006 года проекту «Продолжение реконструкции рельсового пути транзитного коридора Восток – Запад» (88,9 миллиона евро).

В отчетный период были подготовлены и получили поддержку также и другие потенциальные проекты на период времени с 2007 года по 2013 год, например, «Строительство второго рельсового пути на участке Рига – Крустпилс» (55,3 миллиона евро), «Реконструкция Рижского железнодорожного узла» (101,6 миллион евро) и «Введение единой железнодорожной системы мобильных коммуникаций GSM-R» (67,3 миллиона евро).

Тем не менее, мы не должны концентрировать все внимание только на долгосрочных инвестиционных проектах, которые начнут работать с полной отдачей через несколько лет. Поэтому постоянно проводятся профилактические работы, очередной ремонт, для того, чтобы содержание рельсовых путей было на хорошем уровне уже сегодня. Приведу только несколько примеров:

- в отчетный период государственное акционерное общество Латвияс дзелцельш приобрело мощную технику ремонта пути типа BDS-200 у Австрийской фирмы Plasser & Theurer. С фирмой Plasser & Theurer сотрудничаем уже десять лет, за этот период приобретено девять высокопроизводительных путевых машин;
- швейцарская фирма SPENO INTERNATIONAL произвела работы по шлифовке рельс на 140 км пути. С этой фирмой заключен договор о сотрудничестве до 2008 года;
- в отчетный период продолжались и в 2005 году будут закончены работы по ремонту железнодорожного моста через Даугаву, который находится на 294 километре участка Елгава – Крустпилс. Мост является одним из наиболее примечательных инженерно-технических сооружений на этой, построенной сто лет назад, линии железной дороги.





Люди - наша наибольшая ценность

Государственное акционерное общество Латвияс дзелцельш крупнейший работодатель в нашей стране. В настоящий момент на предприятии работает 13 тысяч человек. Для того, чтобы предприятие было конкурентоспособно, необходимо мотивировать работников к еще более активному, самоотверженному труду. Безусловно, наилучшая мотивация это соответствующая оплата труда. При повышении объемов грузоперевозок повышается и нагрузка на работе. Работникам выплачивались квартальные премии, в такой форме происходило реальное увеличение зарплаты. Учитывая уровень инфляции в стране, все работающие получали и доплату за инфляцию, в среднем 8,25 лат в месяц. В 2004 году только в виде премий железнодорожники получили 5,9 миллионов лат, средний размер заработной платы в месяц составил 267 лат.

В сотрудничестве с Профсоюзом железнодорожников Латвии продолжается работа по совершенствованию Коллективного договора и улучшению социальных гарантий работников. В соответствии с изменениями в Коллективном договоре увеличена сумма страхования, которая достигла 1000 лат соответственно на одного работника в год. Кроме того, для каждого члена профсоюза предусмотрены 500 лат, если несчастный случай произойдет в быту. В 2004 году была создана рабочая группа государственного акционерного общества Латвияс дзелцельш и Профсоюза железнодорожников Латвии, которая разработала Концепцию повышения заработной платы, осуществление которой начнется в 2005 году. Эта концепция предусматривает постепенное повышение заработной платы локомотивным бригадам, рабочим категориям и остальным, работающим на железной дороге.

Расширение международных связей

Так как с 1 января 2003 года государственное акционерное общество Латвияс дзелцельш является участником Сообщества Европейских железных дорог и предприятий инфраструктуры (CER), 27 апреля 2004 года Ригу посетила

делегация CER с целью познакомится с нашими железнодорожниками и оказать помощь в решении возможных проблем. Следует отметить, что CER, которое объединяет железные дороги 34 европейских стран, наивысшая инстанция, представляющая железные дороги в Европейском Союзе, а также реальная сила, представляющая интересы железнодорожников в Европейском парламенте. Престиж государственного а/о Латвияс дзелцельш в мире создает не только администрация предприятия, но и общественные железнодорожные организации: Профсоюз железнодорожников Латвии и Общество железнодорожников Латвии. Профсоюз железнодорожников Латвии - член федерации работников железнодорожного транспорта Европы, а Общество железнодорожников Латвии - участник Европейской ассоциации железнодорожников (AEC). В 2004 году Латвийская секция AEC организовала и провела мероприятие, имеющее большое значение – дни Европы в Латвии.

как в Латвии стал работать Музей истории Латвийской железной дороги с центром в Риге и филиалом в Елгаве. Наперекор скептикам, десять лет назад мы поверили в потенциал музея и теперь он стал значительным культурным центром с резонансом не только среди железнодорожников, но и во всем обществе Латвии.

Говоря о вкладе государственного а/о Латвияс дзелцельш в воспитание детей и молодежи, следует отметить ценное сотрудничество с группой мультипликационного фильма Аварийная бригада. В результате совместной работы был создан сериал кукольного фильма для детей с остроумными сюжетами о том, как правильно себя вести на железной дороге. Радует тот факт, что эта совместная работа получила и международное признание.

Латвия - страна Европейского Союза. Это и гарантня государственной независимости Латвии, и возможность для дальнейшего развития и сохранения конкурентоспособности нашего предприятия в будущем. Мы продолжим сотрудничество с уже имеющимися партнерами – железнодорожными дорогами России и других стран СНГ, одновременно включаясь в систему железнодорожного транспорта Европейского Союза. Следует сохранить и использовать стратегическое значение Латвийской железной дороги, как незаменимого звена транзитного коридора.

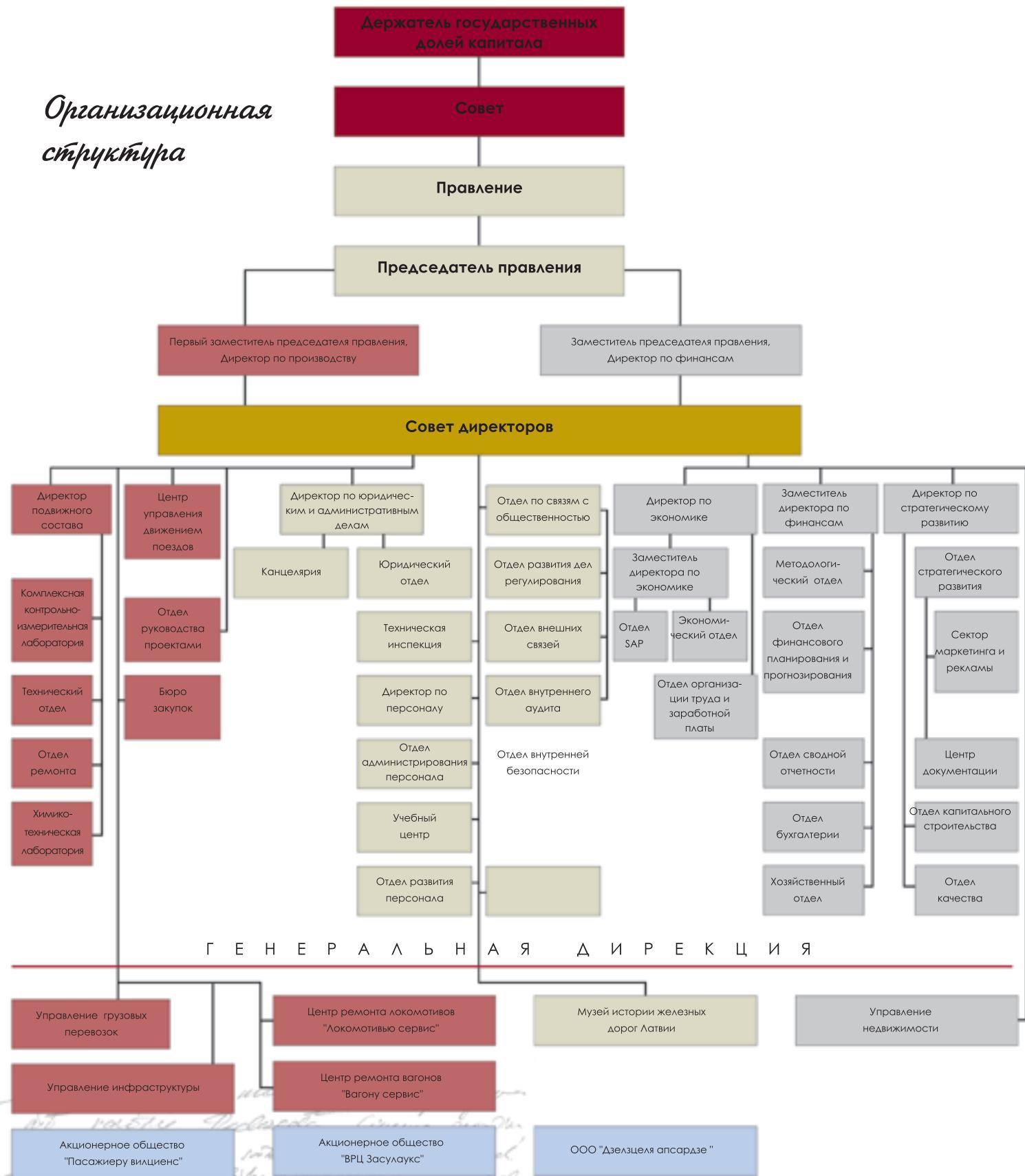
Сообщение

председателя Правления

Андрис ЗОРГЕВИЦС
Председатель правления
государственного акционерного
общества Латвияс дзелцельш



Организационная структура





Угис МАГОНИС
председатель совета

Янис ЭЙДУКС

Марис КАЛВЕ

Гунтарс КРИЕВИНЬШ

Арвидс КУЦИНС

Леонид ЛОГИНОВ

Андрис ЛЮБЛИН

Имантс САРМУЛИС

Станислав БАЙКО

Рихардс ПЕДЕРС

Марис ГАВАРС

Янис ВЕВЕРИС

Виго ЛЕГЗДИНЬШ

Аустрис ЦАУНИТИС

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ДЕРЖАТЕЛЯ
ГОСУДАРСТВЕННЫХ
ДОЛЕЙ КАПИТАЛА

ОТВЕТСТВЕННЫЙ РАБОТНИК

СОВЕТ

ПРАВЛЕНИЕ

Логотипы: Z, ZDS, ZDS Logo



Угис МАГОНИС
председатель совета

Янис ЭЙДУКС

Марис КАЛВЕ

Гунтарс КРИЕВИНЬШ

Арвидс КУЦИНС

Леонид ЛОГИНОВ

Андрис ЛЮБЛИН

Имантс САРМУЛИС

ПРАВЛЕНИЕ

Андрис ЗОРГЕВИЦС
председатель правления

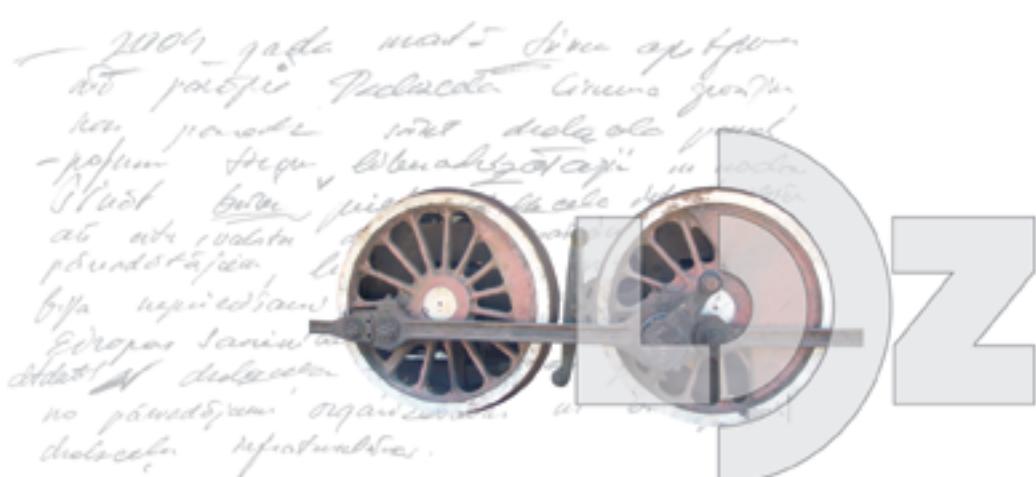
Станислав БАЙКО

Рихардс ПЕДЕРС

Марис ГАВАРС

Андрис ШТЕЙНБРИКС

Янис ВЕВЕРИС





Стратегия развития

Транспортные услуги, особенно в отношении транзитных грузовых перевозок, играют важную роль в экономики Латвии. Ни в одной из стран Западной Европы не отмечается столь существенное значение железной дороги для экономики страны с учетом таких главных показателей, как налоговые платежи и вклад во внутренний валовой продукт. Государственное а/о Латвияс дзелзцельш является одним из крупнейших латвийских предприятий с высокой стоимостью капитала.

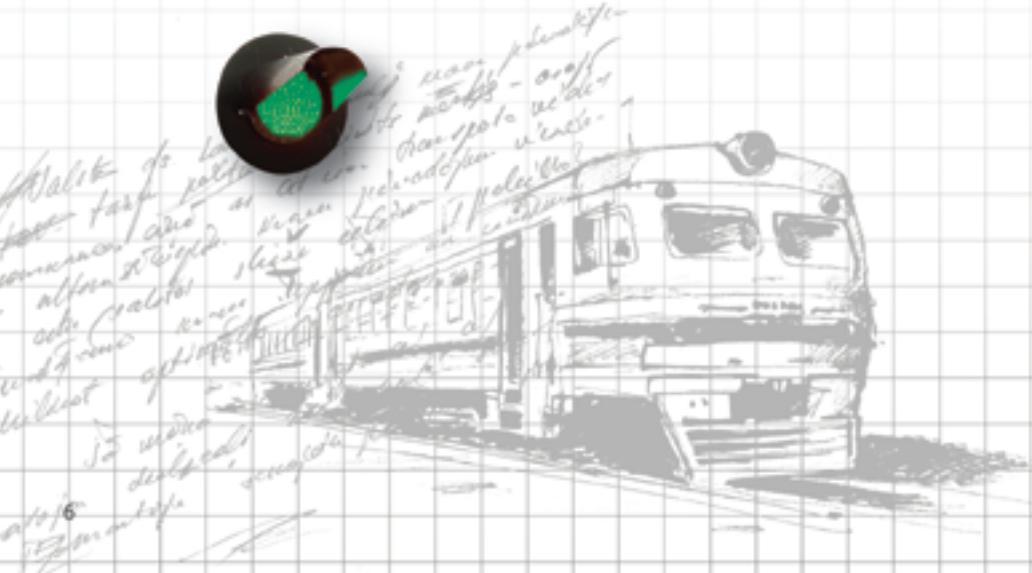
Государственное а/о Латвияс дзелзцельш предлагает услуги по грузовым и пассажирским перевозкам и ремонту подвижного состава в Латвии, а также на международном рынке. Грузовые перевозки государственного а/о Латвияс дзелзцельш (100% акций принадлежат государству) образуются из импортных, экспортных, внутренних перевозок и сухопутного транзита. Пассажирские перевозки во внутригосударственном сообщении обеспечивает дочернее предприятие акционерное общество Пасажиеру вилциенс, а в международном сообщении – дочернее предприятие акционерное общество Старптаутиские пасажиеру парвадаюми.

Анализ доходов государственного а/о Латвияс дзелзцельш выявил две особенности:

- Грузовые перевозки обеспечивают наибольшую часть доходов предприятия;
- В грузовых перевозках удельный вес доходов от транзита составляет более, чем 80 %.

В грузовых перевозках доминирует транзит нефтепродуктов, минеральных удобрений и каменного угля. Эффективность предпринимательской деятельности государственного а/о Латвияс дзелзцельш зависит от ряда факторов внутренней и внешней среды, а также от политических позиций государств при создании межгосударственных и внутренних экономических взаимоотношений с предприятиями отрасли:

- Объема торговли между Россией и Западом и с этим связанные рыночные цены;
- Бизнеса по транзитным перевозкам грузов и поток грузов в значительной мере зависит от государственной политики и интересов крупных нефтяных компаний России;
- Конкуренции, связанной с альтернативными транзитными путями между Россией и Западом (например, через Эстонию, Литву, Финляндию, а также прямым путем от портов России) и различными видами перевозок (например, трубопроводный транспорт), на развитие которых воздействует государственная политика и поддержка.





С 1 января 2004 года вступили в силу изменения в принятом в 1998 году Законе о железной дороге Латвийской Республики. Эти изменения предусматривают, что отчисления от акцизного налога за дизельное топливо, используемую в железнодорожных перевозках, больше не будут перечисляться из Фонда автодорог в Фонд железнодорожной инфраструктуры. Данные изменения предусматривают что плата за доступ к железнодорожной инфраструктуре для перевозчиков пассажиров компенсируется из государственного бюджета. Эта компенсация за очередной год не должна быть ниже, чем в предыдущем году.

В марте 2004 года были утверждены изменения в Законе о железной дороге, предусматривающие начало либерализации рынка железнодорожных услуг и обеспечение свободного доступа к железнодорожной инфраструктуре также для других железнодорожных перевозчиков пассажиров и грузов. Эти изменения в Законе были необходимы, чтобы создать соответствие с директивами Европейского Союза, требующими отделение управления инфраструктурой от организации перевозок и свободный доступ к железнодорожной инфраструктуре, а также потому, что Европейский Союз не допускает дотирование пассажирских перевозок перекрестными субсидиями.

В 2004 году удачно работали четыре дочерних общества государственного а/о Латвияс дзелзцельш – три акционерные общества и одно общество с ограниченной ответственностью. Два акционерных общества созданы совместно партнерами по сотрудничеству – а/о ВРЦ Засулаукс совместно с а/о Ригас вагонбувес рупнича (Рижский вагоностроительный завод) и а/о Старптаутиский пасажиеру парвадаюми (Международные пассажирские перевозки) совместно с а/о Л-Экспресис. Основные средства, необходимые для хозяйственной деятельности этих обществ, остались имуществом государственного а/о Латвияс дзелзцельш и ими используются.

Чтобы избежать финансового кризиса, который может произойти из-за отсутствия финансирования, необходимо принять меры по развитию железнодорожной инфраструктуры. Для этого необходимо создать новое общество, которое будет заниматься управлением железнодорожной инфраструктурой. Это общество должно быть акционерным обществом, которое будет иметь право на управление железнодорожной инфраструктурой. Такое общество должно быть создано на базе существующих дочерних обществ а/о Латвияс дзелзцельш.

Стратегия развития

Предусматривается, что в ближайшее время государственное а/о Латвияс дзелзцельш станет акционером еще двух дочерних обществ: управляющего инфраструктурой и перевозчика грузов. После передачи основных средств дочерним обществам государственное а/о Латвияс дзелзцельш впредь будет в основном заниматься управлением акций дочерних обществ. Таким образом государство сохранит контроль за деятельность всех обществ, входящих в состав концерна. С увеличением государственного финансирования в железнодорожную инфраструктуру публичного пользования и для пассажирских железнодорожных перевозок, новая структура обеспечит успешное развитие и долгосрочную деятельность железнодорожной отрасли.





Персонал

Для воплощения в жизнь политики предприятия в отношении персонала в течении отчетного года был разработан и утвержден правлением государственного акционерного общества Латвияс дзелзцельш стратегический план управления персоналом на 2004 – 2006 годы.

В отчетный период было закончено объемное исследование «Удовлетворенность работой персонала государственного акционерного общества Латвияс дзелзцельш и дочерних предприятий». В исследовании принимали участие 2037 работников из 83 различных структур государственного акционерного общества Латвияс дзелзцельш. Результаты исследования дают обширную информацию о факторах влияния в целом на удовлетворенность работой работников – об отношении работников к предприятию в целом, к условиям труда, к выполняемым рабочим процессам и заданиям, об отношениях между руководителями и работниками, заработной плате, возможностям карьерного роста, развития и обучения, об информации и коммуникациях. Исследование анализирует как положение на предприятии в целом, так и ситуацию в наиболее крупных структурах и указывает направления, в которых необходимо произвести изменения.

Для совершенствования информированности и качества внутренних коммуникаций работники Отдела общественных отношений создали электронную домашнюю страницу предприятия для внутреннего пользования – Инtranет. Выпущен «Справочник работника Адз», в котором обобщена информация, необходимая каждому работнику, о предприятии в целом, о трудовых отношениях, системе оплаты труда, возможностях развития персонала. В информативной системе управления финансами SAP в модуле человеческих ресурсов создан раздел учета персонала, который дает возможность создавать отчеты по персоналу в электронной форме.

Работники и оплата труда

Общее количество работников, занятых в основной деятельности, в 2004 году составил 12976 человек, что на 81 работника, или на 0,6% меньше, чем в прошлом году. Все еще сохраняется тенденция к уменьшению числа работающих в связи с реструктуризацией

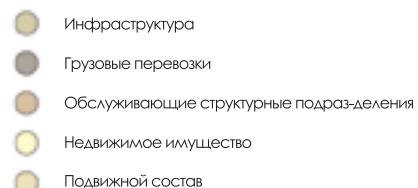
предприятия и освоением новых технологий.

Возросший объем перевозок и выплаченные работникам квартальные премии способствовали увеличению заработной платы. В 2004 году средняя заработка по сравнению с предыдущим годом увеличилась на 3,2 % и составила 267 лат в месяц.

Обучение и дальнейшее образование персонала

При подготовке железнодорожных специалистов главными партнерами по сотрудничеству являются Институт Железнодорожного транспорта Рижского Технического университета, Рижская школа железнодорожников и Латгальская техническая школа транспорта и связи.

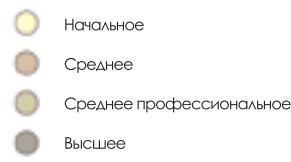
Занятость работающих в структурных подразделениях Адз



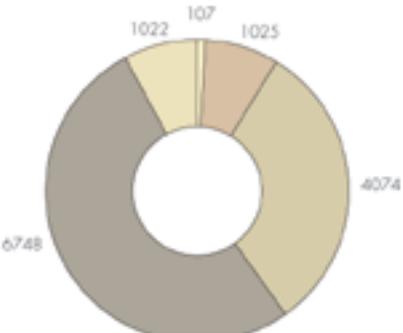
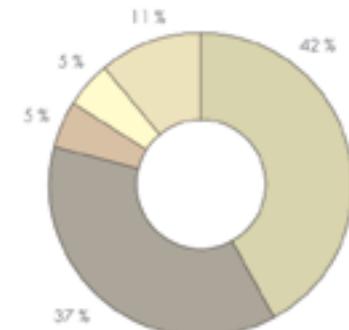
Распределение работников по возрастным группам (количество) общее количество работников 12976



Распределение работников по уровню образования



Для того чтобы поддержать подготовку железнодорожных специалистов в Латвии государственное акционерное общество Латвияс дзелзцельш пожертвовало в фонд Развития Рижского технического университета 42600 лат, которые предназначены для ремонта помещений института Железнодорожного транспорта и для приобретения необходимого для обучения оборудования. Продолжается участие в Латвийском образовательном фонде целевых программ «Образованию, культуре и науке», развивается сотрудничество со студентами различных высших учебных заведений и воспитанниками профессиональных средних учебных заведений, лучшим из них предлагается работа в государственном акционерном обществе Латвияс дзелзцельш.





В 2004 году для роста профессионализма персонала государственного акционерного общества Латвияс дзелцельш были использованы возможности, прелагаемые учреждениями высшего и среднего профессионального образования, дальнейшего образования и услуги Учебного центра АДи возможности учебных классов структурных подразделений.

На рабочих местах предприятия были подготовлены специалисты – железнодорожники 37 профессий. В соответствии с современными требованиями организована подготовка помощников машинистов в учебном классе Даугавпилсского участка эксплуатации управления Грузовыми перевозками, а также подготовка дефектоскопистов в Елгавском учебном классе управления Инфраструктуры.

В 2004 году в Учебном центре были реализованы 103 программы курсов, в том числе 21 новая программа. В отчетный период занятия в Учебном центре проводили 114 преподавателей, 29 (25%) из которых являлись работниками государственного акционерного общества Латвияс дзелцельш. Учебный центр стал инструментом для достижения производственных целей предприятия.

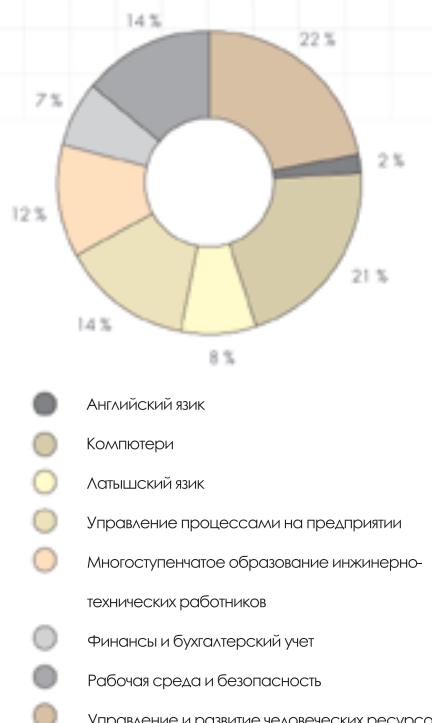
Особое внимание уделялось дальнейшему образованию инженерно-технических работников. Количество посещающих эти курсы возросло более чем в два раза. Возрастает востребованность курсов на профессиональные железнодорожные темы, таких как: «Ликвидация последствий аварий с опасными грузами», «Взаимодействие рельс - колесо. Ремонт колесной пары», «Управление стрессом в чрезвычайных ситуациях», «Организация безопасности труда на рабочих местах», «Технологии систем связи», «Основы технологии SDH» и другие.

В 2004 году в Учебном центре в 259 группах проходили обучение 3217 участников курсов, в том числе 961 (30%) – в Даугавпилсском отделении. Свой профессиональный уровень повышали 13% от общего числа работников.

2004 год – начало работы центра по оценке профессиональной пригодности работников. Центром было создано подразделение по работе с персоналом. Были организованы кабинеты оценки профессиональной пригодности работников, в том числе в Даугавпилсе, Елгаве, Риге. Центром организовано обучение персонала в Даугавпилсе, Елгаве, Риге.

Персонал

Распределение курсов по основным темам

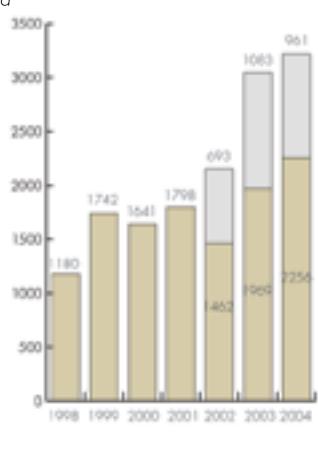


В отчетный период в Учебном центре был создан и начал работу кабинет оценки профессиональной психофизиологической пригодности работников. Кабинет оборудован универсальным психодиагностическим комплексом, который изготовлен Московским акционерным обществом «Нейроком» и адаптирован под нужды Латвийской железной дороги. В составе универсального комплекса методики психофизиологической оценки, которые позволяют провести оценку уровня развития важных профессиональных качеств машинистов и помощников машинистов и проводить профессиональные психологические тесты. В кабинете оценки профессиональной психофизиологической пригодности работают психологи, имеющие соответствующую специализацию.

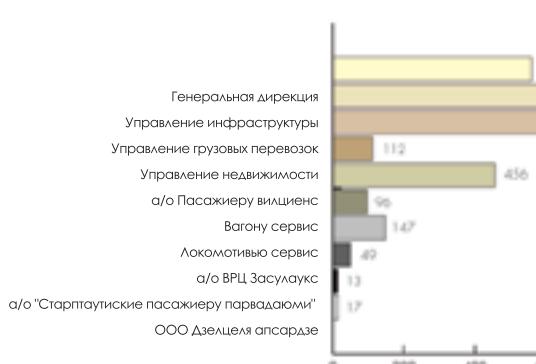
В 2004 году была произведена психофизиологическая оценка 223 работников государственного акционерного общества Латвияс дзелцельш – машинистов локомотивов и помощников машинистов.

Общее количество участников учебных курсов (1998-2004)

В городе Даугавпилс
В городе Рига



Участники курсов по структурным подразделениям





Грузовые перевозки

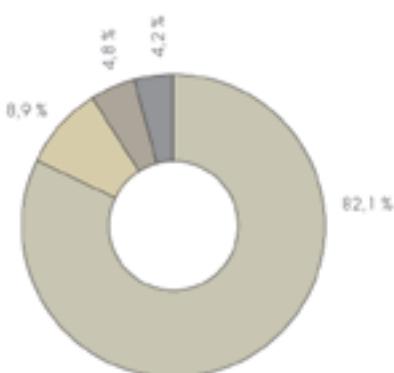
Рост объема грузовых перевозок

Всего в 2004 году перевезено 51,1 млн. тонн грузов, что на 2,7 млн. т. или на 5,6% больше, чем в 2003 году. Наибольший удельный вес в общем объеме перевозок составили импортные перевозки (82,1%), из них перевозки через порты – 73,6%. Объем импортных перевозок составил 41,9 млн.тонн, что больше на 2,5 млн.тонн, или на 6,4% уровня предыдущего года.

Значительно увеличились перевозки грузов сухопутным транзитом, объем которых составил 4,6 млн.тонн или на 24,0%. Внутренние перевозки выросли на 4,3%, однако объем экспортных перевозок снизился на 27,4% в основном за счет уменьшение перевозок с припортовых станций.

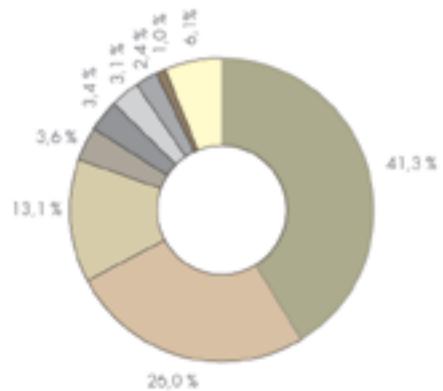
Удельный вес видов сообщений в общем объеме перевозок в 2004 году

- Импортные перевозки - 82,1%;
- Сухопутный транзит - 8,9%;
- Внутренние перевозки - 4,8%;
- Экспортные перевозки - 4,2%,



Структура перевезенных грузов в 2004 году

	тыс.тонн
нефть и нефтепродукты - 41,3 %	21 068
каменный уголь - 26,0 %	13 253
минеральные удобрения - 13,1 %	6 711
минеральные вещества - 3,6 %	1 840
черные металлы - 3,4%	1 763
лесные материалы - 3,1%	1 568
химические грузы - 2,4 %	1 218
сахар - 1,0 %	520
другие грузы - 6,1 %	3 117



При анализе перевозок по видам грузов видно, что увеличились перевозки каменного угля на 6042 тыс.тонн или на 83,8%, лесоматериалов – на 374 тыс.тонн или на 31,3%, химических грузов – на 64 тыс.тонн или на 5,5%. В это же время снизился объем перевозок нефти и нефтепродуктов на 2177 тыс.тонн или на 9,4%, черных металлов – на 185 тыс.тонн или на 9,5%. Уменьшились также перевозки минеральных удобрений, сахара и зерновых грузов.

Грузооборот по Латвийской железной дороге в 2004 году составил 16 877 млн.ткм, что на 4,1% меньше по сравнению с 2003 годом.

В 2004 году железнодорожные грузовые перевозки через крупнейшие морские порты Латвии составили 38 667 тыс.тонн, что на 3,8% больше этого показателя 2003 года. Прирост к 2003 году объема грузовых перевозок на припортовых станциях Рижского железнодорожного узла (на 19,7%) компенсирует снижение объема работ на железнодорожных станциях Вентспилсского и Лиепайского портов. В 2004 году удельный вес этих станций в общем объеме железнодорожных грузовых перевозок распределился следующим образом: Вентспилсская припортовая станция – 40,5%, припортовые станции Рижского узла – 31,7% и Лиепайская припортовая станция – 3,5%.

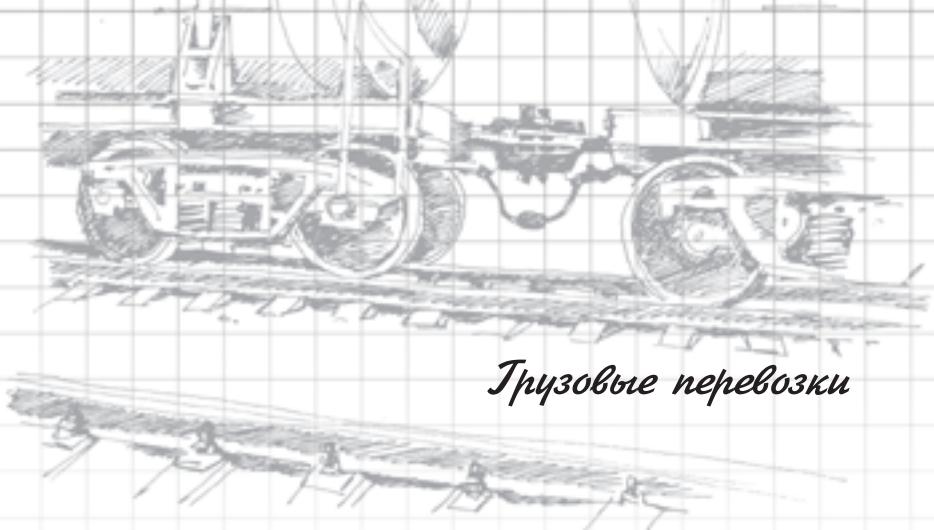


Требования Европейского Союза выполняются

Со вступлением Латвийской Республики в Европейский Союз государственное а/о Латвияс дзелзцельш провело ряд организационно-технических мероприятий, направленных на выполнение требований нормативных документов Европейского Союза в области таможенного законодательства. Уже с 1 мая 2004 года введено и действует таможенное декларирование части транзитных грузов в системе NCTS (New Computerized Transit System), которая предназначена для таможенного контроля и оформления в странах Европейского Союза.

Достигнуты договоренности с Санитарной пограничной инспекцией о проведении ветеринарного, фитосанитарного и других необходимых видов контроля и оформления документов на передаточных станциях Даугавпилс и Резекне, которые теперь являются входными пунктами Европейского Союза для грузов, подверженных ветеринарному, санитарному и другим видам контроля. На этих станциях построены специальные совместные пункты контроля и оформления, где свои функции осуществляют как таможенная служба, так и Санитарная пограничная инспекция. Эти пункты сертифицированы в соответствии с требованиями Европейского Союза и объявлены открытыми для железнодорожных перевозок грузов, подлежащих таможенному контролю и контролю Санитарной пограничной инспекции.

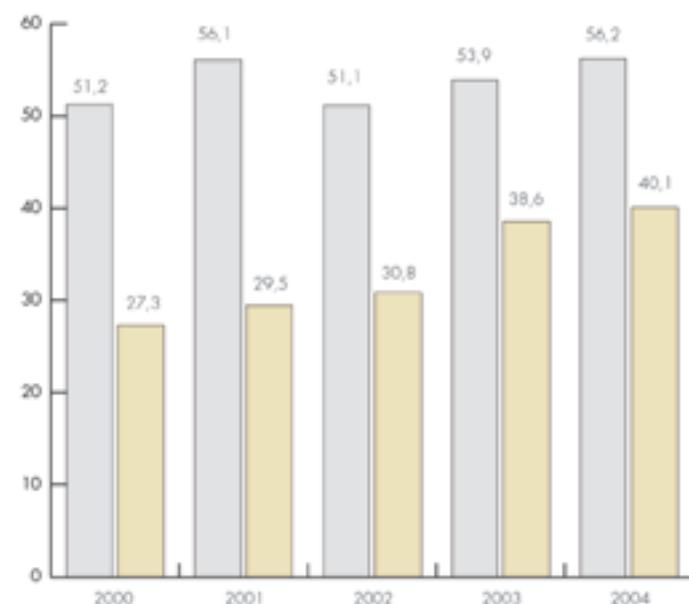
На всех пограничных железнодорожных станциях на границе с Российской Федерацией и с Республикой Беларусь установлены динамические весы, позволяющие производить взвешивание грузовых поездов в движении со скоростью до 30-40 км/час. Это позволяет проводить оперативный контроль массы перевозимых грузов и сверку полученных результатов с данными, указанными в перевозочных документах, оперативно вскрывать допущенные нарушения.



Грузовые перевозки

Перевозки железнодорожных грузов в общем объеме перевозок через порты Латвии 2000-2004 г. (млн.тонн)

- Общий объем перевозок через порты Латвии
- Перевозки железнодорожных транзитных грузов





Грузовые перевозки

На Латвийской железной дороге большое внимание уделяется также вопросам сокращения простоя вагонов на станциях в ожидании оформления таможенных операций. Хорошо зарекомендовал себя порядок предварительного декларирования грузов для таможен сопредельных государств. В результате этого значительно сократились простоя вагонов на передаточных станциях, уменьшились расходы железных дорог на отцепку вагонов, не принятых или задержанных из-за неправильно оформленных сопроводительных документов или их отсутствия, а также до минимума снизился возврат вагонов по этим причинам сдающей железной дороге. В настоящее время порядок предварительного декларирования действует для грузов, следующих через российские, белорусские и эстонские пограничные станции.

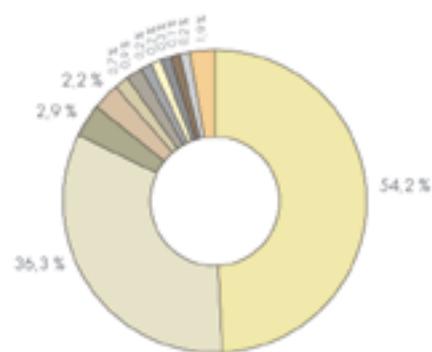
Для всех транзитных грузов, следующих по территории Латвии, государственное а/о Латвияс дзелцельш может выступать как декларант, а также как принципал таможенной процедуры - транзит. Для обеспечения выполнения обязанностей декларанта и принципала транзитной процедуры достигнута договоренность со Службой Государственных доходов Латвийской Республики и подписано соглашение о порядке оформления таможенной процедуры – транзит при перевозке грузов по железной дороге. Кроме того, госу-

дарственное а/о Латвияс дзелцельш получило от таможенных региональных учреждений статус признанного отправителя/получателя, позволяющий в некоторых случаях производить таможенное оформление транзитных грузов самим, без участия таможни.

Одним из важнейших условий договора перевозки является обеспечение сохранности перевозимых грузов. Создана и действует комплексная система организационно-технических мер по предупреждению порчи, повреждения и утраты грузов при их перевозке. В результате этого уровень надежности транспортировки грузов государственным а/о Латвияс дзелцельш, заметно повысился. Если в 2003 году убытки от несохраненных перевозок грузов составили 2 сантима на каждые 100 латов доходов, полученных от грузовых перевозок, то в 2004 году, несмотря на увеличение объема перевозимых грузов, этот показатель составлял всего 4 сантима на каждые 10 000 латов доходов.

Удельный вес перевозок грузов по государствам отправления в 2004 году (%)

- Россия - 54,2 %
- Белорусь - 36,3 %
- Украина - 2,9 %
- Литва - 2,2 %
- Казахстан - 0,7 %
- Эстония - 0,9 %
- Куба - 0,3 %
- Узбекистан - 0,2 %
- Таджикистан - 0,2 %
- США - 0,1 %
- Швеция - 0,2 %
- Другие страны - 1,9 %





Вместе с тем в 2004 году проведены организационно-технические мероприятия по улучшению надежности, увеличению массы поезда на главных транзитных направлениях, что в итоге позволило безопасно и беспрепятственно осуществлять перевозку грузов. Разработана концепция модернизации локомотивного парка по увеличению мощности тяговой единицы. Была продолжена работа, начатая в предыдущих годах, по продлению сроки службы локомотивов, с этим обеспечив перевозки с необходимым количеством локомотивов. Осуществлен ряд мероприятий по снижению расхода горючего. Осуществлены также все планируемые виды ремонта вагонного и контейнерного парка, в том числе капитальный ремонт с продлением срока службы 12 цистерн и 12 крытых вагонов. При других видах ремонта продлен срок службы 185 грузовых вагонов, заменены крыши у 30 крытых вагонов, выполнен ремонт 3000 колесных пар с заменой изношенных колес на новые.

В 2004 году по заказу государственного а/о Латвияс дзелцельш, международно признанная консультационная фирма DE-Consult (Германия) провела исследование существующей ситуации с провозными и пропускными способностями главных транзитных коридоров Латвийской железной дороги. Фирма оценила реальность планируемых объемов перевозок и подготовила заключительное сообщение «Актуализация исследования коридора Восток-Запад Латвии», в котором также рассмотрены вопросы развития инфраструктуры с учетом перспектив электрификации главных железнодорожных линий Латвии. Все это поможет использовать потенциальные возможности государственного а/о Латвияс дзелцельш и впредь увеличить объемы перевозок.

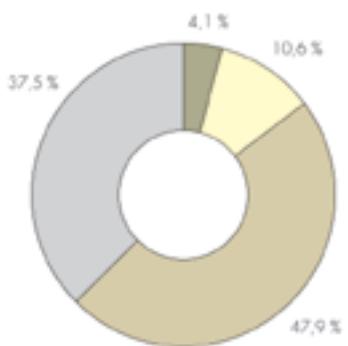
— 2004 год не мог пройти без ярких событий, таких как падение землетрясения в Европе, начало боевых действий в Афганистане, а также разводом моста через реку Днестр, приведший к

Грузовые перевозки



Удельный вес железнодорожных перевозок через порты Латвии и сухопутный транзит в 2004 году

- Лиепайский порт - 4,1 %
- Венспилсский порт - 47,9 %
- Рижский порт - 37,5 %
- Сухопутный транзит - 10,6 %



— 2004 год не мог пройти без ярких событий, таких как падение землетрясения в Европе, начало боевых действий в Афганистане, а также разводом моста через реку Днестр, приведший к



Грузовые перевозки



Новые маршруты контейнерных перевозок

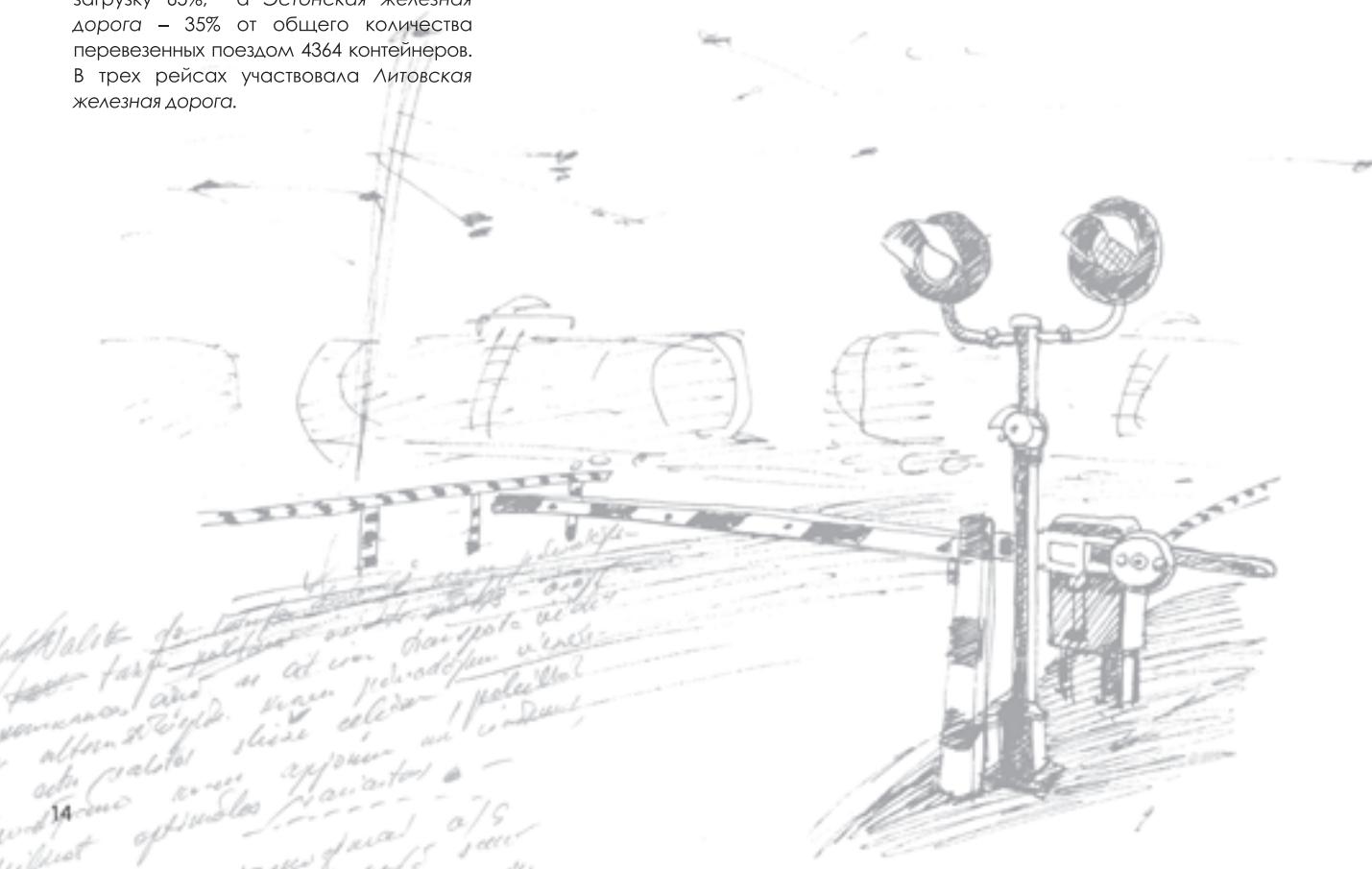
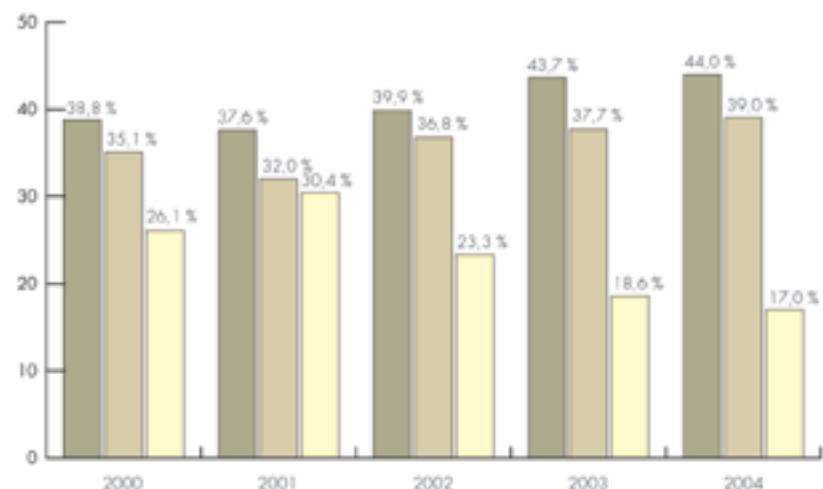
Одним из приоритетных видов перевозок на Латвийской железной дороге являются контейнерные перевозки, гарантирующие скорость доставки груза и его полную сохранность.

С целью привлечения дополнительных объемов контейнерных грузов, следящих из Западной Европы и Америки в Центральную Азию и обратно, государственным а/о Латвияс дзелцельш разработан проект Пакет Балтийского продукта, который предусматривает объединение грузовой базы латвийских, литовских, эстонских и российских перевозчиков и стивидоров. В рамках Пакета Балтийского продукта организовано курсирование ускоренного контейнерного поезда Балтика - Транзит, позволяющего доставлять грузы за короткие сроки и по конкурентоспособным ставкам из морских портов Балтии назначением в Казахстан, Узбекистан и другие государства Центральной Азии.

В 2004 году контейнерный поезд Балтика-Транзит совершил 61 рейс. При этом Латвийская железная дорога обеспечила загрузку 65%, а Эстонская железная дорога – 35% от общего количества перевезенных поездом 4364 контейнеров. В трех рейсах участвовала Литовская железная дорога.

Удельный вес железнодорожных перевозок по сравнению с другими видами транспорта в 2000 - 2004 г. (%)

- железнодорожный транспорт
- автомобильный транспорт
- трубопроводный транспорт





Успешно реализуется следующая технология эксплуатации этого поезда:

- отправление контейнеров с грузами осуществляется из морских портов Риги и Вентспилса (Латвия), Таллинна и Мууги (Эстония), Клайпеды (Литва) с консолидацией груза в Латвии на станции Шкиротава или на станции Резекне;
- отправление и проследование объединенного контейнерного поезда осуществляется не реже одного раза в неделю строго по утвержденному расписанию по всему маршруту следования под постоянным диспетчерским контролем железнодорожных администраций, участвующих в пропуске поезда;
- транзитное время следования контейнерного поезда на участке Шкиротава (Латвия) – Арысь (Казахстан) составляет немногим более 7 суток;
- по прибытию контейнеров на станции назначения, по заявке клиента груз может быть доставлен до склада получателя;
- в случае отправления груза в контейнерах клиента или судоходных линий, организуется обратная их загрузка или возврат в порты Латвии, Эстонии и Литвы.

Пакет Балтийского продукта - это транспортный проект с большими потенциальными возможностями. В настоящее время разработан вариант продления маршрута следования контейнерного поезда Балтика-Транзит до Ирана, Афганистана и Китая, который активно пропагандируется на транспортных выставках и конференциях, а также средствами информации и рекламы среди заинтересованных деловых кругов.

Грузовые перевозки

Тарифная политика

Со вступлением Латвии в Европейский Союз тарифная политика грузовых перевозок государственного а/о Латвияс дзелцельш была адаптирована к новой ситуации и были определены главные задачи тарифной политики:

- достичь соответствие отрасли железнодорожного транспорта требованиям Европейского Союза;
- реализовать эффективную и для клиентов привлекательную тарифную политику;
- способствовать честной конкуренции между разными видами транспорта, а также между железнодорожными дорогами;
- укрепить конкурентоспособность Латвийской железной дороги в международных грузовых перевозках;
- расширить и усовершенствовать спектр предлагаемых услуг.

В настоящее время Латвийская железная дорога осуществляет функции реального связующего звена между странами СНГ и Европейского Союза в международных грузовых перевозках.

В 2004 году государственное а/о Латвияс дзелцельш издал на латышском языке и внедрил в своей работе Гармонизированную номенклатуру грузов, предназначенную для описания и кодирования грузов в международном грузовом сообщении стран – членов Организации сотрудничества железных дорог, участвующих в «Соглашение о международном грузовом сообщении по железной дороге (СМГС)» или применяющих положения СМГС.

В целях развития сотрудничества с другими Европейскими странами Латвийская Республика вступила в Межгосударственную организацию по международным железнодорожным перевозкам (ОМЖ) и подписала Конвенцию о международных железнодорожных перевозках.

Применяя в своей работе две системы транспортного права, государственное а/о Латвияс дзелцельш имеет практически все возможности для сотрудничества со всеми странами-участницами Европейского Союза.





Пассажирские перевозки

Четвертый год пассажирские перевозки по железной дороге во внутригосударственном сообщении обеспечиваются первым дочерним предприятием Латвийской железной дороги - а/о Пассажиеру вилциенс, а уже второй год работает второе дочернее предприятие в области пассажирских перевозок - а/о Старптаутиские пассажиеру парвадаюми (международные пассажирские перевозки).

В 2004 году всего перевезено 23,9 млн. пассажиров, что на 3,9% больше, чем в 2003 году, а пассажирооборот за этот период увеличился на 6,3%.

В отчетном периоде заметно увеличилось число перевезенных пассажиров во внутригосударственном сообщении: электропоездами перевезено на 4,0%, а дизельпоездами на 2,2% больше пассажиров, чем в 2003 году. Средняя дальность перевозки одного пассажира в электропоездах увеличилась с 23,6 км в 2003 году до 24,2 км в 2004 году, а в дизельпоездах – с 80,7 км до 81,1 км, соответственно.



В международном сообщении число перевезенных в 2004 году пассажиров снизилось, по сравнению с 2003 годом, на 1,9%, однако пассажирооборот на 2,3% превысил уровень предыдущего года, так как средняя дальность перевозки одного пассажира увеличилась с 238,5 км в 2003 году до 251,3 км в 2004 году.

Международные пассажирские перевозки осуществлялись пятью сформированными государственным а/о Латвияс дзелзцельш поездами: два поезда в сообщении Рига – Москва и по одному – в сообщении Рига – Санкт-Петербург, Рига – Гомель и в летний период – Рига – Симферополь.

В летнем периоде 2004 года Латвийская железная дорога формировалась по два беспересадочных вагона в сообщении Рига – Одесса и Рига – Адлер.

Белорусская железная дорога формировалась одного беспересадочного вагона в сообщении Витебск – Рига (с 25 марта по 1 октября).

Кроме этого, по территории Латвии транзитом курсировал поезд Вильнюс – Санкт-Петербург, формируемый Литовской железной дорогой.





Инфраструктура

За содержание рельсовых путей, инженерно-технических сооружений, систем автоматики управления движением поездов, железнодорожной телекоммуникационной сети, линий и устройств электроснабжения и других устройств в соответствии с «Правилами технической эксплуатации железной дороги» отвечает Управление инфраструктуры государственного а/о Латвияс дзелзцелш. В структуре Управления инфраструктуры действуют 9 структурных подразделений: 3 дистанции пути, 3 дистанции сигнализации и связи, путеремонтное предприятие Дзелзцеля ремонта сервис, Рельсосварочный центр и Информационно-вычислительный центр.

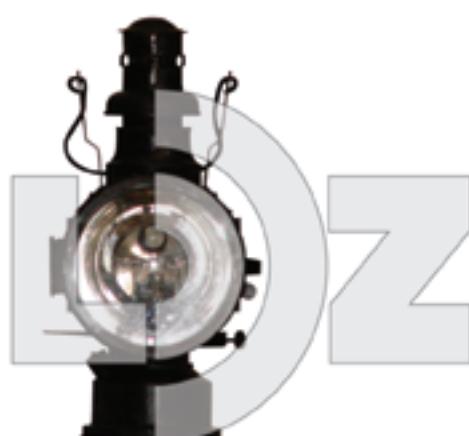
Главные задачи Управления инфраструктуры:

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

Эксплуатационная длина главных железнодорожных путей, находящихся в ведение Управления инфраструктуры – 2288,2 км.

Перечень основных объектов комплекса железнодорожной инфраструктуры

№ пп	Название объекта	Единица	Всего
1.	Развернутая длина рельсовых путей, всего в том числе: • измерения • станционных • подъездных	км	3703,4 2583,4 983,0 147,0
2.	Стрелочные переводы	компл.	3660
3.	Инженерно-технические сооружения: • мосты • трубы	шт.	753 1029
4.	Переезды	переезд	695
5.	Системы управления движением поездов: • автоматическая блокировка • полуавтоматическая блокировка • станции с электрической централизацией	км км станция	1063,7 925,0 162
6.	Магистральный кабель связи	км	2790,6
7.	Радиосвязь	км	1917,3
8.	Линии электросетей напряжением 6-10 кВ	км	1396,2
9.	Контактная сеть	км	257,0





Инфраструктура

Инвестиции и результаты

Учитывая, что железнодорожная инфраструктура является одним из основных элементов экономического развития новых государств Европейского Союза, ее развитие выдвинуто приоритетом. До 1 мая 2004 года Европейская Комиссия для этой цели предусматривала финансовую поддержку от средств структурального фонда ISPA. Со вступлением Латвии в Европейский Союз появилась возможность использовать фонд Кохеции или выравнивания, который также как ISPA предусмотрен для улучшения инфраструктуры транспорта и среды.

При использовании софинансирования Европейского Союза, наибольшие капитальные вложения в 2004 году осуществлены в следующих областях инфраструктуры государственного а/о Латвияс дзелзцельш:

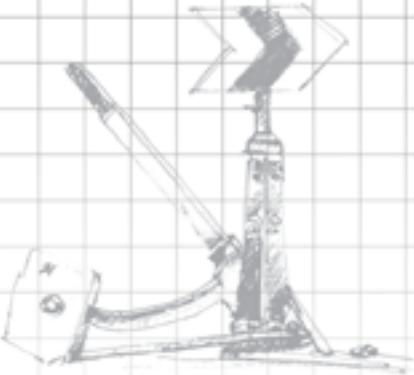
- реконструкция рельсовых путей, капитальный ремонт типа «Б» рельсовых путей и замена стрелочных переводов – 15 553 тыс.латов;
- замена поврежденных удлиненных рельсов на рельсовых путях 1-ой категории – 2 235 тыс.латов;
- оборудование станции, строительство железнодорожных разъездов, таможенных контрольных пунктов и удлинение рельсовых путей, модернизация устройств СЦБ – 1 763 тыс.латов;
- информативные технологии – 1 559 тыс.латов.

Важнейшие мероприятия, реализованные в 2004 году:

- проведена реконструкция рельсовых путей общей длиной 65,1 км, с одновременной заменой стрелочных переводов, выполнением ремонта земляного полотна и инженерно-технических сооружений;
- капитальный ремонт типа «Б» рельсовых путей общей длиной 40,7 км;
- заменены поврежденные удлиненные рельсы общей длиной 45,2 км;
- заменены 166 стрелочных переводов, в том числе 146 – используя софинансирование из фонда ISPA Европейского Союза;
- Завершена 2-ая очередь строительства парка «Орас» Вентспилсского железнодорожного узла – сдано в эксплуатацию здание товарной кассы и пневматическая почта;
- Завершено удлинение путей с № 7 по №14 на станции Лиепая;
- Завершено строительство разъезда «Сергунта» на перегоне Ерсика-Ницгале участка Крустпилс-Даугавпилс;
- В основном завершена реализация проекта «Финансово-информационная система инфраструктуры транспортного коридора Восток-Запад (ФИНЕКО)».

Кроме того, в электротехническом хозяйстве сдано в эксплуатацию электрическая централизация парка «Д» станции Даугавпилс, завершена модернизация устройств СЦБ на станции Скрувери и блокпоста станции Инчупе.





Устойчивую работу государственного а/о Латвияс дзелцельш гарантируют действующие на предприятии внутренняя система безопасности движения и система охраны труда, мероприятия которых являются обязательными для всех структурных подразделений.

В 2004 году государственное а/о Латвияс дзелцельш совместно с Государственной пожарно-спасительной службой, местными самоуправлениями и другими институциями провело практические учения по теме «Локализация и ликвидация аварийных ситуаций с опасными грузами». Эти учения были проведены на следующих железнодорожных станциях: Елгава, Мангали, Резекне, Рига Краста, Шкиротава, Вентспилс и Крустпилс. Вопросы, касающиеся аварий с опасными грузами, были рассмотрены также на теоретических занятиях, проводимых Учебным центром государственного а/о Латвияс дзелцельш.

Изданы новые инструкции по следующим вопросам:

- об организации работ по ликвидации последствий железнодорожных транспортных происшествий в государственном а/о Латвияс дзелцельш;
- о действии работников государственного а/о Латвияс дзелцельш при получении сообщения о минировании объектов железнодорожного транспорта или объектов, находившихся рядом с железной дорогой, а также при нахождении взрывоопасного предмета;
- о порядке расследования и учета пожаров на объектах структурных подразделений и дочерних предприятий государственного а/о Латвияс дзелцельш.

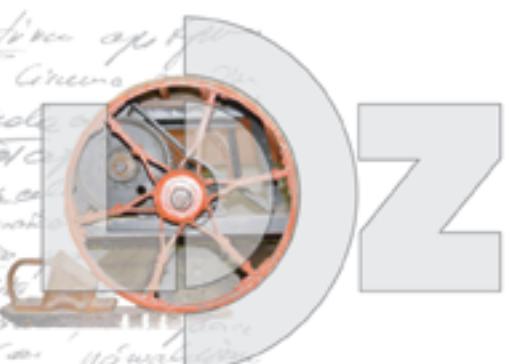
Сектор пожарной безопасности и спасения совместно с пожарными командами провел запланированные обследования противопожарной техники и контрольные проверки по пожарной безопасности на особенно важных железнодорожных объектах. В области пожарной безопасности проверены составы дизельпоездов, вагоны электропоездов и тепловозы.

Безопасность движения поездов

Совместно с Добровольным пожарным обществом государственного а/о Латвияс дзелцельш в городе Даугавпилс проведен ежегодный зональный семинар и организованы соревнования по противопожарному делу. На базе Даугавпилсского восстановительного поезда проведен семинар по обмену опытом работы восстановительных поездов.

В 2004 году для улучшения технического состояния восстановительных и пожарных поездов проведены следующие мероприятия:

- для нужда восстановительных поездов приобретены новые дизельные электростанции, ручные гидравлические домкраты различной грузоподъемности, а также другое технологическое оборудование;
- в пожарных командах осуществлено обновление основных средств, материалов и инвентаря;
- Рижскому восстановительному поезду сданы в эксплуатацию новые бытовые помещения. Для улучшения их работы приобретено новое гидравлическое подъемное оборудование и мощная электростанция для приведения в действие насосного оборудования;
- Елгавскому восстановительному поезду оборудован учебный полигон на станции Ливберзе;
- Даугавпилсскому восстановительному поезду создан учебный полигон на станции Края. Кроме того, для этого поезда приобретено насосное оборудование для сбора разлившихся нефтепродуктов с поверхности воды;
- Даугавпилская пожарная команда перемещена на новое место дислокации, которое оборудовано всеми необходимыми коммуникациями. Работники этой команды получили новые помещения со всеми удобствами.



Управление качеством и охрана среды

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

В 2004 году в Информационно - вычислительном центре Управления инфраструктуры была внедрена система управления качеством, соответствующая стандарту LVS EN ISO 9001:2000. Системы управления качеством уже некоторое время успешно действуют на трех предприятиях по ремонту подвижного состава и на Рельсосварочном центре Управления инфраструктуры. В сотрудничестве с Учебным центром государственного а/о Латвияс дзелцельш проводятся курсы по вопросам требований системы качества и принципов аудита качества.

В результате проделанной работы по внедрению директив Европейского Союза и выполнению программы стандартизации в системе государственного а/о Латвияс дзелцельш уже адаптировано большинство стандартов железнодорожной отрасли Европы.

Охрана среды является одним из приоритетов государственного а/о Латвияс дзелцельш. Начиная с 1998 годом, когда была утверждена Политика среды предприятия, ежегодно планируются и реализуются мероприятия по улучшению работы государственного а/о Латвияс дзелцельш в отношении охраны среды. Особое внимание уделяется мероприятиям с двойным эффектом, обеспечивающим как экономию материалов и ресурсов, так и уменьшающим утечку загрязнения и количество его источников, а также мероприятиям по безопасности движения и обучения работников в области охраны среды.



Для реализации политики среды государственного а/о Латвияс дзелцельш в 2004 году было затрачено средств на общую сумму 3104366 латов, в том числе в структурных подразделения предприятия – 1590901 латов, а в дочерних акционерных обществах - 1513465 латов. Распределение этих средств по отдельным направлениям охраны среды следующее:

- по защите атмосферы (ремонт систем отопления, модернизация огнетушительных систем тепловозов и холодильных систем рефрижераторных вагон, контроль выбросов в воздух загрязняющих веществ) – 188 697 латов;
- по защите воды и ее рациональному использованию, а также по сохранению гидрологического режима вдоль рельсовых путей (ремонт систем водоснабжения и канализации, ремонт водоотводных систем и их устройство в полосе отвода железной дороги) – 151 012 латов;
- по защите почвы и грунтовых вод (реконструкция топливных баз и экипировочного хозяйства в соответствии с современными требованиями охраны среды, проектирование и строительство площадок для чистки главных резервуаров тепловозов и сбору отработанных масел, комплектование тепловозов специальными устройствами для предотвращения утечки нефтяных продуктов, мониторинг качества почвы и грунтовых вод, санация загрязненных территорий) – 269 361 латов;
- по обработке опасных отходов (утилизация отходов нефтяных продуктов, производственных отходов, содержащих нефтяные продукты, перегоревших ртутных ламп, а также утилизация негодных электронных устройств) - 82 496 латов;
- по уменьшению шума (шлифовка рельсов и стрелочных переводов) – 252 538 латов;
- по обеспечению безопасности движения и пожарной безопасности (ремонт устройств по очистке стрелочных переводов, ремонт и модернизация железнодорожных переездов, вспашка пожарозащитной полосы вдоль лесов и железнодорожных защитных насаждений, вырубка кустов, старых и представляющих опасность деревьев, скашивание и уборка травы в полосе отвода железной дороги, очистка полосы отвода от мусора) – 512 051 латов;
- на повышение уровня готовности по ликвидации чрезвычайных ситуаций, вызванных опасными грузами (приобретение насосов для перекачки нефтяных продуктов из поврежденных цистерн, приобретение устройств для сбора разлившихся нефтепродуктов с поверхности воды, приобретение электростанций для восстановительных и пожарных поездов, приобретение абсорбента для сбора разлившихся нефтепродуктов) – 26 665 латов;
- на восстановление лесозащитных насаждений – 7 760 латов;
- по экономии топлива и энергоресурсов (обеспечение тепловозов системой автономного согревания, поддерживающей температуру в тепловозах без приведения двигателя на холостой ход, замена отопительных трубопроводов, радиаторов и окон в помещениях) – 36 475 латов;
- на мероприятия по защите и улучшению трудовой среды (благоустройство территорий, ремонт и модернизация систем вентиляции и воздухоснабжения, санитарно-гигиенические измерения трудовой среды) – 45 761 латов;
- на мероприятия по обеспечению пассажирских перевозок по железной дороге – самым дружественным к среде видом наземного транспорта (капитальный ремонт дизельных поездов и моторных вагонов электрических поездов) – 1 480 462 латов;
- на мероприятия по информированию общества об экологических преимуществах железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами наземного транспорта – 13 332 латов;
- на другие мероприятия по охране среды – 37 757 латов.



Недвижимость

Главная задача Управления недвижимости – эффективно использовать объекты недвижимости и земельные участки государственного а/о Латвияс дзелзцелш, способствующие развитие железнодорожной инфраструктуры, дополнительно повышая доходы от сдачи внаем и продажи объектов недвижимости, а также предоставления различных услуг.

Входящие в состав Управления недвижимости Рижский, Даугавпилсский и Елгавский участки по обслуживанию строений и территорий и Рижский пассажирский вокзал содержат и обслуживают более 2,7 тыс. объектов недвижимости на всей территории Латвии.

В 2004 году продолжалась работа по эффективной и рациональной эксплуатации зданий и строений, использованию 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 хозяйственном процессе государственно го а/о Латвияс дзелзцелш. Было заключено более 20 новых арендных договоров.

Очень существенным мероприятием является продажа неиспользуемых объектов, что позволяет получить дополнительные средства для обновления и реконструкции недвижимости. В отчетном периоде были проданы 19 объектов недвижимости, что на 12 объектов больше, чем в 2003 году.

В 2004 году самоуправлениям Латвии были переданы:

- внешние инженерные сети общей длиной 3939,9 метров;
- в соответствии с постановлениями Кабинета министров Латвийской Республики передано 55 различных объектов 8 самоуправлениям (города Сигулда, Вильяны, Ауце и Гулбене; волости Кейпене, Крустпилс, Кубули и Элея).

Необходимо отметить, что в 2004 году проведены следующие реновационные работы:

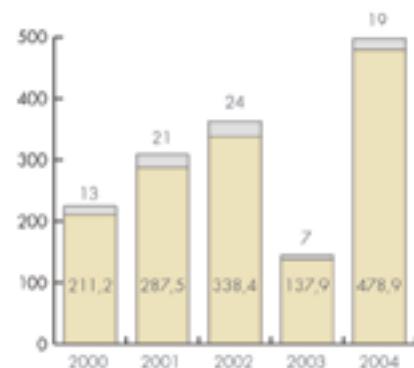
- упорядочение системы теплоснабжения Вентспилсского железнодорожного узла;
- переоборудование котельной станции «Вагону паркс» (Рига) на применение природного газа вместо мазута;
- проведение капитального ремонта теплотрассы багажного склада и здания противопожарной охраны.

Кроме того, введено в строй 3 новых, современных теплоузла, а в 77 подсобных объектах проведены очередные ремонтные работы.

В 2004 году проведены замеры полос отвода следующих участков города Риги: ст.Засулаукс, ст.Зиемельблазма, ст. Мангали, ст.Болдерая и ст.Меллужи, а также в городе Саласпилс. Общая площадь замеров составляет 101 гектара.

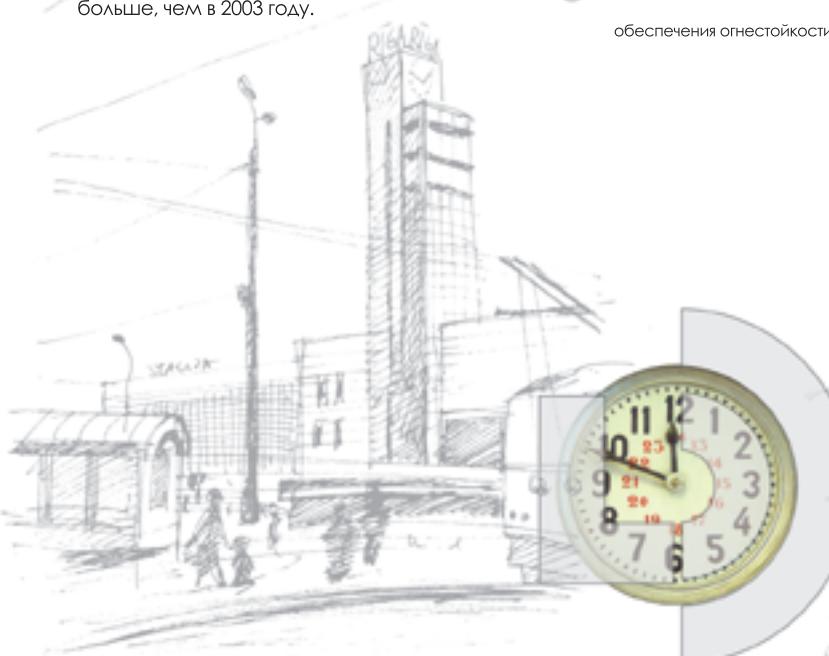
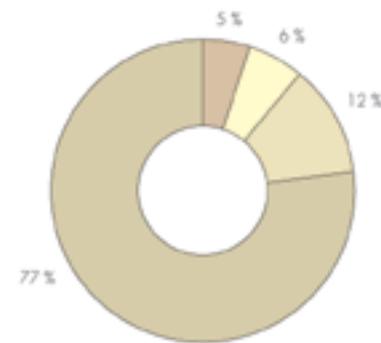
Продажа объектов недвижимости

Сумма, полученная от продажи объектов (тыс. латов)
Количество проданных объектов



Структура очередных ремонтных работ

- Ремонт зданий
- Ремонт перонов и платформ
- Ремонт сооружений
- Ремонты, необходимые для обеспечения огнестойкости





Международное сотрудничество

В 2004 году государственное а/о Латвияс дзелцельш продолжало и развивало многостороннее сотрудничество с железнодорожными администрациями других стран, а также с различными международными железнодорожными организациями и объединениями.

Государственное а/о Латвияс дзелцельш с 1992 года является членом Международного союза железных дорог (UIC). UIC объединяет в своих рядах более 150 железнодорожных компаний пяти континентов. Все эти годы а/о Латвияс дзелцельш принимает активное участие в работе этой организации. Об этом свидетельствует хотя бы тот факт, что в 2004 году в различных мероприятиях UIC принимали участие 28 представителей Латвийской железной дороги.

В 1999 году была создана интеграционная группа UIC, в которой вошли представители железных дорог стран Балтии и СНГ. С 2002 года эту группу возглавляет председатель правления государственного а/о Латвияс дзелцельш Андрис Зоргевицц.

В целях более тесного сотрудничества с европейскими железными дорогами государственное а/о Латвияс дзелцельш в 2003 году вступило в Сообщество железных дорог и предприятий железнодорожных инфраструктур Европы (CER). В 2004 году в разных мероприятиях CER принимали участие 13 работников государственного а/о Латвияс дзелцельш. За этот период времени состоялось несколько встреч между нашими представителями и руководством CER (в Брюсселе, Париже и Риге).

С 2000 года государственное а/о Латвияс дзелцельш является членом Международного комитета железнодорожного транспорта (CIT). Эта организация объединяет 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 2004 году представители государственного а/о Латвияс дзелцельш принимали участие в работе генеральной ассамблеи CIT, которая проходила в Берн.

Для более успешного решения вопросов безопасности в области железнодорожных перевозок с использованием европейского опыта, в 1999 году государственное а/о Латвияс дзелцельш вступило в Международную организацию по сотрудничеству полиций и служб безопасности железных дорог (COLPOFER). В 2004 году представители государственного а/о Латвияс дзелцельш принимали участие в работе генеральной ассамблеи COLPOFER в Париже и Марселе.



Уважаемые коллеги! К сожалению, от меня не получилось присутствовать на заседании в Риге. У меня есть время, чтобы поговорить с вами о дальнейшем сотрудничестве. Пожалуйста, напишите мне позднее, я буду рад обсудить с вами дальнейшие планы!



С 1992 года государственное а/о Латвияс дзелцельш принимает активное участие в работе Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Специалисты Латвийской железной дороги решают актуальные вопросы по развитию и сотрудничеству железных дорог в комиссиях и постоянных рабочих группах этой организации, где представлены 27 государства. В 2004 году государственное а/о Латвияс дзелцельш являлось ведущим исполнителем в отношении 18 актуальных тем по развитию железнодорожного транспорта. В различных мероприятиях ОСЖД принимал участие 31 работник Латвийской железной дороги.

Также с 1992 года государственное а/о Латвияс дзелцельш принимает участие в работе Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. Участие в Совете дает возможность латвийской стороне получать непосредственную информацию о сложных процессах, происходящих в транспортных системах СНГ. В 1996 году государственное а/о Латвияс дзелцельш было принято ассоциированным членом этого Совета. Большая работа с нашей стороны была проделана в 2004 году при организации XXXVII совещания Совета, которое проводилось в Риге.

С 2000 года государственное а/о Латвияс дзелцельш является постоянным членом международного Координационного Совета по Транссибирским перевозкам (КСТСП), что подтверждает нашу заинтересованность в перевозках контейнерных грузов между странами Азии Тихоокеанского региона и



Международное сотрудничество

Западной Европы через латвийские порты. В 2004 году представители государственного а/о Латвияс дзелцельш принимали участие в работе годового заседания, проходящего в Вене.

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

Регулярно проводятся совещания генеральных директоров железных дорог стран Балтии, на которых обсуждаются актуальные для нашего региона вопросы. В рамках согласованного плана эти совещания организуются по очереди на каждой из железных дорог.

Участие Латвийской железной дороги в этих и других международных организациях, конструктивный диалог с железнодорожными предприятиями других стран способствуют дальнейшей интеграции нашей железной дороги в транспортную систему Европы.

Для участия в деловых переговорах, семинарах, конференциях и конгрессах, заседаниях рабочих групп, выставках и других международных мероприятиях в 2004 году работники государственного а/о Латвияс дзелцельш побывали в 32 странах мира.

Общество железнодорожников Латвии - участник Европейской ассоциации железнодорожников (АЕС). АЕС международная, негосударственная организация железнодорожников, которая основана в 1997 году для сотрудничества с Советом Европейского Союза, Европейским парламентом и комиссиями Европейского Союза. В 2004 году Латвийская секция АЕС организовала и провела мероприятие, имеющее большое значение – дни Европы в Латвии.



Схема железных дорог Латвии



Сокращенный финансовый отчет



Сокращенный финансовый отчет

СОДЕРЖАНИЕ

- 27** ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПРИСЯЖНОГО РЕВИЗОРА
- 28** БАЛАНС ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2004 ГОДА
- 28** РАСЧЕТ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ ЗА 2004 ГОД
- 29** КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ БАЛАНС НА 31 ДЕКАБРЯ 2004 ГОДА
- 29** КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ РАСЧЕТ ПРИБЫЛИ И УБЫТКОВ ЗА 2004 ГОД



СООБЩЕНИЕ ПРИСЯЖНОГО РЕВИЗОРА акционерам государственного а/о «Латвияс дзелзцельш»

Мы провели ревизию финансового отчета за 2004 года государственного акционерного общества «Латвияс дзелзцельш», на основании которого подготовлен краткий финансовый отчет. Мы провели ревизию в соответствии с Международными стандартами ревизии, изданными Международной федерацией бухгалтеров. В нашем сообщении от 16 июня 2005 года мы даем сообщение ревизора без замечаний о финансовом отчете за 2004 год, сделанном в полном объеме, на основании которого подготовлен сокращенный финансовый отчет.

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

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

Ответственный присяжный ревизор,
Сертификат № 30

Сандра Вилцане

Рига, 2 августа 2005 года

Сокращенный финансовый отчет

БАЛАНС ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2004 ГОДА (В ЛАТАХ)

на 31.12.2004 г. на 01.01.2004 г.

АКТИВ

1. Нематериальные вложения	815 894	513 118
2. Основные средства	161 740 672	161 756 305
3. Долгосрочные финансовые вложения	7 198 614	640 687
4. Оборотные средства	18 921 183	20 578 118
4.1. Запасы	11 406 200	11 549 382
4.2. Дебиторы	5 931 594	5 237 159
4.3. Денежные средства	1 583 389	3 791 577
Баланс	188 676 363	183 488 228

ПАССИВ

1. Собственный капитал	107 826 861	104 489 541
1.1. Основной капитал	90 168 321	82 025 956
1.2. Резервный	14 983 474	15 967 002
1.3. Неразделенная прибыль предыдущего года	830 000	830 000
1.4. Неразделенная прибыль отчетного года	1 845 066	5 666 583
2. Накопления	7 639 519	10 979 824
3. Кредиторы	73 209 983	68 018 863
3.1. Долгосрочные долги	39 814 802	41 198 758
3.2. Краткосрочные долги	33 395 181	26 820 105
Баланс	188 676 363	183 488 228

РАСЧЕТ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ ЗА 2004 ГОД (В ЛАТАХ)

на 31.12.2004 г.

1. Оборот нетто	136 954 849
2. Производственные расходы на реализованную продукцию	(125 634 815)
3. Доходы или убытки брутто (от оборота)	11 320 034
4. Расходы на администрацию	(11 487 544)
5. Прочие доходы от хозяйственной деятельности предприятия	22 672 370
6. Расходы предприятия на прочую хозяйственную деятельность	(14 167 396)
7. Доходы от участия в капиталах дочерних предприятий и предприятий ассоциации	38 156
8. Убытки от участия в капиталах дочерних предприятий	(3 825 400)
9. Доходы от ценных бумаг и займов, формирующих долгосрочные вложения	4 919
10. Прочие процентные доходы и подобные доходы	4 246
11. Выплаты процентов и подобные расходы	(1 331 049)
12. Доходы или убытки до непредусмотренных статей или налогов	3 228 336
13. Внеочередные доходы	11 406
14. Внеочередные расходы	(2 779)
15. Доходы или убытки до налогов	3 236 963
16. Подоходный налог предприятия	(362 654)
17. Отложенный подоходный налог предприятия	(907 778)
18. Прочие налоги	(121 465)
19. Доходы или убытки за отчетный период после налогов	1 845 066

***Сокращенный
финансовый отчет***

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ БАЛАНС НА 31 ДЕКАБРЯ 2004 ГОДА (В ЛАТАХ)

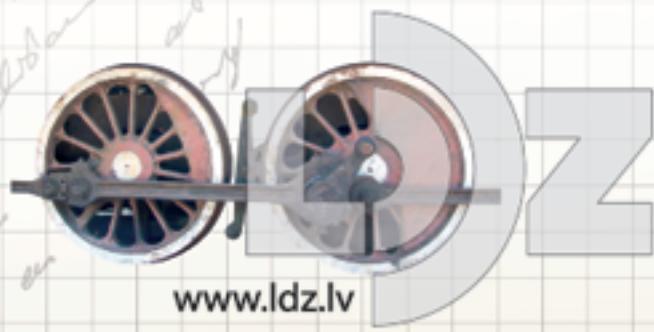
	на 31.12.2004 г.	на 01.01.2004 г.
АКТИВ		
1. Нематериальные вложения	831 096	522 647
2. Основные средства	171 502 135	161 880 981
3. Долгосрочные финансовые вложения	614 360	614 360
4. Оборотные средства	18 560 770	21 125 293
4.1. Запасы	11 588 138	11 780 352
4.2. Дебиторы	4 679 340	5 229 869
4.3. Денежные средства	2 293 292	4 115 072
Баланс	191 508 361	184 143 281
ПАССИВ		
1. Собственный капитал	108 226 932	104 198 435
1.1. Основной капитал	90 168 321	82 025 956
1.2. Резервный	14 983 474	15 967 002
1.3. Неразделенная прибыль предыдущего года	597 189	228 665
1.4. Неразделенная прибыль отчетного года	2 477 948	5 976 812
2. Часть меньшинства	61 954	37 545
3. Накопления	7 925 943	11 209 675
4. Кредиторы	75 293 532	68 697 626
4.1. Долгосрочные долги	39 926 832	41 198 758
4.2. Краткосрочные долги	35 366 700	27 498 868
Баланс	191 508 361	184 143 281

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ РАСЧЕТ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ ЗА 2004 ГОД (В ЛАТАХ)

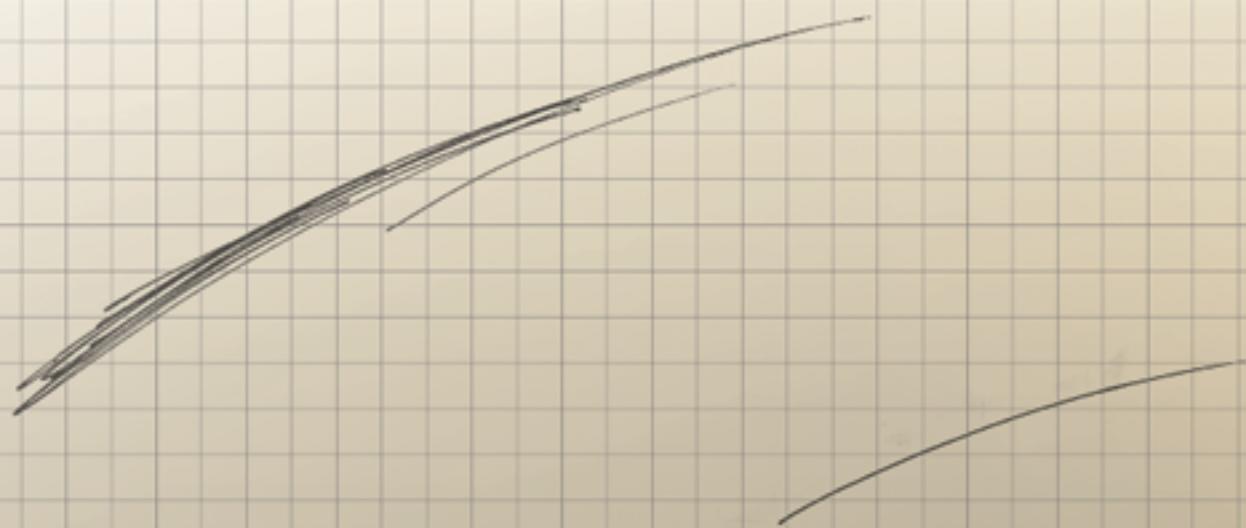
на 31.12.2004 г.	
1. Оборот нетто	142 849 546
2. Производственные расходы на реализованную продукцию	(132 537 788)
3. Доходы или убытки брутто (от оборота)	10 311 758
4. Расходы на продажу	(93 849)
5. Расходы на администрацию	(13 139 926)
6. Прочие доходы от хозяйственной деятельности предприятия	12 664 594
7. Расходы предприятия на прочую хозяйственную деятельность	(4 549 138)
8. Доходы от ценных бумаг и займов, формирующих долгосрочные вложения	4 919
9. Прочие процентные доходы и подобные доходы	6 340
10. Процентные платежи и подобные расходы	(1 331 049)
11. Доходы или убытки до непредусмотренных статей или налогов	3 873 649
12. Внеочередные доходы	55 645
13. Внеочередные расходы	(3 180)
14. Доходы или убытки до налогов	3 926 114
15. Подоходный налог предприятия	(382 262)
16. Отложенный подоходный налог предприятия	(907 778)
17. Прочие налоги	(121 467)
18. Часть меньшинства	(36 659)
19. Доходы или убытки за отчетный период после налогов	2 477 948



ДИЗАЙН: LUDIS DANILANS 2005



www.ldz.lv



Nākto sezonu saņemoties
 Latvijas dzelzceļa jātakas
 cīņā ar Japānu pārleidoši
 par mājdzīvnieku apjomus, līdzē
 tās dzīvnieku apjomus, līdzē
 osta vissām pārklābu tieši saņem
 arī 8% 70% apjomu tos
 dzīvniekiem kā arī arī