



От имени правления и генеральной дирекции государственного а/о Латвияс дзелзцельш с удовлетворением заявляю, что в отчетном году мы поработали с прибылью и в целом выполнили запланированное. Главные ценности нашего предприятия: профессионализм специалистов, умение работать в команде, качество и надежность работы – заслуживают благодарности.

Год, богатый событиями и историческими фактами

Первый год третьего тысячелетия в истории государственного а/о Латвияс дзелзцельш (Латвийская железная дорога) имеет особое значение по нескольким причинам. Пролетело уже десять лет с момента восстановления государственного предприятия Латвияс дзелзцельш. Фактически это произошло 24 августа 1991 года, а 29 ноября 1991 года на особом совещании министра транспорта Эстонии, министров сообщений Литвы и Латвии было принято решение о том, что с 1 января 1992 года начнут свою работу национальные железнодорожные компании.

Анализ результатов финансово-хозяйственной деятельности подтверждает, что 2001 год явился одним из самых успешных за все время работы государственного а/о Латвияс дзелзцельш. В отчетном году объем грузовых перевозок увеличился на 4% (в 2000 году было перевезено 36,4 млн. тонн грузов, а в 2001 году - 37,9 млн. тонн).

2001 год явился решающим и для процесса реструктуризации предприятия, когда началось претворение в жизнь программы дальнейшего проведения реструктуризации, акцептованной Кабинетом министров Латвийской Республики 4 июля 2000 года. 2 ноября 2001 года начало работу акционерное общество *Пасажиеру вилциенс* – первое дочернее предприятие вновь создаваемого концерна.

В отчетном году было завершено несколько значительных проектов модернизации инфраструктуры.

В апреле 2001 года в Рельсосварочном центре государственного а/о Латвияс дзелзцельш была сдана в эксплуатацию новая компьютеризированная рельсосварочная линия, оборудованная в сотрудничестве с фирмой *L. Geismar* (Франция) и фирмой *ESAB* (Швеция). Эксперты считают эту линию в настоящий момент самой современной в Европе.

В июне 2001 года закончено строительство системы микропроцессорной централизации *Ebilock-950* на станциях Рига-пассажирская и Торнякалнс. Работа проходила в тесном сотрудничестве со шведской фирмой *ADTranz Signal* (настоящее время входит в состав компании *Bombardier Transportation*).

В августе 2001 года закончена реконструкция здания Рижского Центрального пассажирского вокзала.

Кроме того, в августе 2001 года представители государственного а/о Латвияс дзелзцельш и Министерства путей сообщения Российской Федерации подписали договор о сотрудничестве по использованию линий оптической связи.

Как уже реализованные, так и направленные в будущее проекты подтверждают, что и в дальнейшем государственное а/о Латвияс дзелзцельш будет целенаправленно проводить программу модернизации инфраструктуры.

Инвестиции в инфраструктуру — задание государственной важности

Вложенные в модернизацию рельсового пути средства и труд дадут нам возможность сохранить конкурентоспособность на динамично изменяющемся рынке транзитных перевозок, что в действительности является единственной гарантией качественных и безопасных пассажирских и грузовых перевозок.

В деле усовершенствования железнодорожной инфраструктуры важно не только правильно распределить средства, заработанные самим предприятием, но и привлекать инвестиции. В 2001 году расходы на содержание инфраструктуры главным образом были покрыты за счет доходов от платы за использование железнодорожной инфраструктуры публичного пользования. Однако средств, заработанных нами и выделяемых из государственного бюджета, на проекты модернизации рельсового пути недостаточно. Поэтому мы активно используем интеллектуальный потенциал наших специалистов при разработке и внесении проектов заявок для получения финансирования от Европейского союза.

Благодаря проектам, качественно подготовленным нашими специалистами, за период с 1996 по 2001 годы государственное а/о Латвияс дзелзцельш из средств программы PHARE Европейского союза получило грантов в объеме 8,68 млн. евро (в 2001 году: PHARE – 1,5 млн. евро; финансирование ISPA – 34 млн. евро).

В 2001 году продолжалось строительство *Юрас парка* в Вентспилсском железнодорожном узле, реконструкция и совершенствование рельсового пути транзитного коридора Восток – Запад, строительство парка приема на станции Резекне II.

В 2001 году государственное а/о Латвияс дзелзцельш подготовило и внесло на рассмотрение в Европейскую комиссию еще два проекта:

- модернизация автоматизированной системы управления движением поездов в транзитном коридоре Восток – Запад;
- модернизация системы безопасности движения.

ЕС акцептовал эти два проекта и выделил 75% средств, а остальные 25% предусмотрены для финансирования из государственного бюджета.

Интенсивно реализуемая программа привлечения инвестиций и модернизации инфраструктуры дает государственному а/о Латвияс дзелзцельш возможность не только эффективно использовать транзитный коридор Восток – Запад, но также интегрироваться в общую европейскую транспортную сеть.

Тот факт, что государственное а/о Латвияс дзелзцельш было одним из первых предприятий в стране, получившим поддержку Европейского союза для финансирования проектов инвестиционных программ (программа PHARE, фонд ISPA), свидетельствует о признанном международном авторитете предприятия и его стабильных позициях на рынке транспортных услуг.

Не менее значительный аспект инвестиционной программы – это вложения государственного а/о Латвияс дзелзцельш в дальнейшее обучение своих работников. В 2001 году руководство предприятия акцептовало стратегию развития персонала, главный акцент которой делается на обучение и дальнейшее образование. Стратегия развития персонала мотивирует производительный труд и стимулирует работников повышать свою профессиональную компетентность, пополнять знания по менеджменту, маркетингу и совершенствовать другие навыки, поскольку именно образование дает возможность специалисту быть конкурентоспособным в современной интеллектуальной среде инженерно-технических работников железной дороги и использовать свои возможности для развития карьеры.

Программу дальнейшего образования работников финансирует государственное а/о Латвияс дзелзцельш, ибо без хорошо профессионально подготовленного персонала невозможно одновременно проводить реструктуризацию, развивать интенсивное производство и сохранять конкурентоспособность.

Реструктуризация – государственная стратегия

В соответствии с акцептованной Кабинетом министров программой дальнейшего проведения реструктуризации, схема создания и структура концерна принципиально не менялись. Однако следует учитывать, что реструктуризация государственного а/о Латвияс дзелзцельш происходит параллельно с активной коммерческой деятельностью предприятия, дабы не терять позиции лидера транзитных перевозок в регионе и сохранять конкурентоспособность на динамичном и переменчивом рынке транспортных услуг.

Реструктуризация является целенаправленной государственной стратегией, направленной на то, чтобы государство и общество могли получать от отрасли железнодорожного транспорта максимальную отдачу как в виде налогов, выплаченных в государственный бюджет, и социально гарантированных рабочих мест, так и в виде предоставления экологически чистых и надежных транспортных услуг.

Оценивая реформы, проведенные за отчетный год, с удовлетворением могу сказать – стратегия и тактика реструктуризации государственного а/о Латвияс дзелзцельш верны. Одним из фактов, подтверждающих это, является следующее – в 2001 году государственное а/о Латвияс дзелзцельш явилось самым крупным плательщиком взносов социального страхования и подоходного налога с населения в стране. Это реальные деньги, поступившие в государственный бюджет, часть из которых было возможно направить на гармонизацию

социальной среды и повышение уровня жизни всего общества.

Дочерние предприятия концерна получают финансово-экономическую самостоятельность, но сохраняют единую производственную технологию отрасли железнодорожного транспорта. С вводом взаиморасчетов возрастет коммерческая ответственность каждого дочернего предприятия и, в конечном итоге, повысится конкурентоспособность железной дороги.

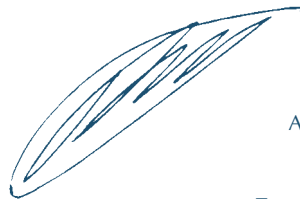
Железная дорога – мост между Востоком и Западом

В 2001 году активизировалось сотрудничество государственного а/о Латвияс дзелзцельш на международном уровне, поскольку расширилась география источников формирования грузов и потоков транспортировки. В октябре 2000 года в Токио на заседании Координационного Совета по Транссибирским перевозкам государственное а/о Латвияс дзелзцельш было принято в эту организацию в качестве постоянного члена. Мы заинтересованы в контейнерных перевозках грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона по Транссибирской магистрали через латвийские порты в Западную Европу.

В области международного сотрудничества 2001 год отмечен и другими событиями. Например, достигнуто соглашение с Казахстанскими железными дорогами об обмене информацией по исследованию конъюнктуры рынка транспортных услуг. Министерство сообщений Латвийской Республики совместно с Белорусской железной дорогой подписали пограничное Соглашение. Эти и другие факты свидетельствуют о том, что Латвийский транзитный путь, соединяющий порты как с Востоком, так и с Западом, становится все более привлекательным для наших потенциальных клиентов.

Преимуществом Латвийской железной дороги являются дальние и большие по объему транзитные перевозки. В этом наша сила. За отчетный год мы много и интенсивно работали по модернизации инфраструктуры главного транзитного коридора, поскольку для Латвийского государства жизненно важно привлекать максимальные объемы грузов и обеспечивать быстроту и надежность их перевозок по железной дороге. Мы, работники государственного а/о Латвияс дзелзцельш, считаем это своей главной обязанностью.

Спасибо коллективу государственного а/о Латвияс дзелзцельш за хорошо выполненную работу! Спасибо деловым партнерам и клиентам, доверившим нам свои грузы для перевозок! Я уверен, что и в будущем мы сумеем сохранить свою репутацию верного и надежного партнера по бизнесу.



Андрис Зоргевицс

Председатель правления,
генеральный директор
государственного а/о Латвияс дзелзцельш