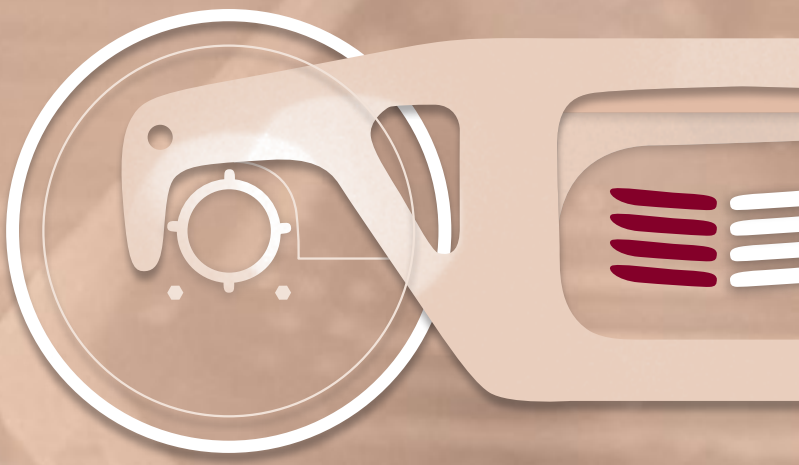
LATVIJAS DZELZCEĻŠ

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ



2011

ВАЖНЕЙШИЕ ДОСТИЖЕНИЯ 2011 ГОДА

- В 2011 году Латвийская железная дорога перевезла почти 60 млн.т грузов.
- Служба государственных доходов назвала LDz девятым крупнейшим налогоплательщиком Латвии.

- Согласно ежегодному исследованию МСЖД (UIC), Латвийская железная дорога в 2011 году вошла в число наиболее эффективных железнодорожных перевозчиков Европейского союза, заняв место вслед за перевозчиками таких крупных стран, как Германия, Польша и Чехия.
- В конце 2011 года был сдан в эксплуатацию самый масштабный за историю предприятия проект – полностью компьютеризированная система управления движением поездов в грузонапряженном транзитном коридоре, пересекающем Латвию от восточных границ до портов на западе страны. В общую сеть объединены 54 железнодорожные станции. Для реализации проекта были использованы и средства еврофондов.
- Открыт новый пассажирский маршрут – Рига–Минск. Он дополнил уже существующую сеть пассажирских маршрутов восточного направления на Москву и Санкт-Петербург.
- Согласно составляемому шестой год подряд журналом *Капитал* рейтингу *TOP-101*, LDz в 2011 году стала третьим по ценности предприятием Латвии. В основе рейтинга лежит анализ финансовой деятельности предприятий, совместно подготовленный инвестиционным банковским обществом *Prudentia*, биржей *NASDAO OMX Riga* и фирмой *Lursoft*.

LATVIJAS DZELZCEĻŠ

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

2011

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ЛАТВИИ ПРОДОЛЖАЕТ РАЗВИВАТЬСЯ

ГАО *Latvijas dzelzceļš* (Латвийская железная дорога – LDz) уже в течение нескольких лет занимает среди стран Балтии лидирующие позиции в сфере железнодорожных грузовых перевозок, однако 2011 год вошел в историю LDz рекордными объемами: по 1850 км путей было транспортировано 59,4 млн.т грузов. Прирост грузопотока прогнозируется и на 2012 год, вследствие чего может быть достигнут предел пропускной способности – 65 млн.т грузов в год. Как и ранее, в отчетном году LDz искала возможности развития инфраструктуры для обеспечения большей пропускной способности дороги в соответствии с растущим спросом.

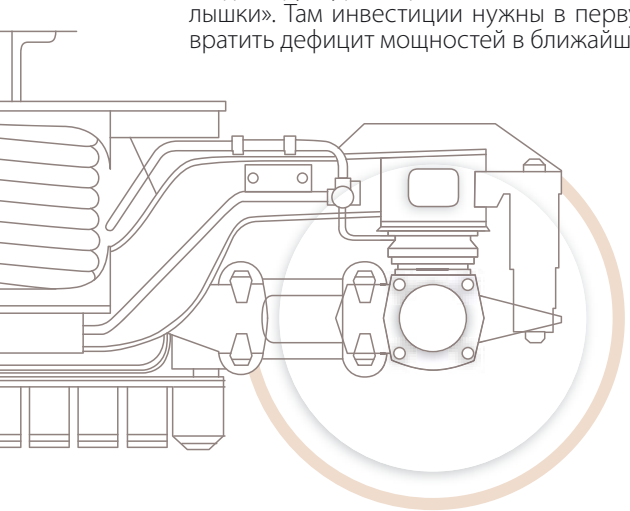
РЕКОРДНЫЙ ОБЪЕМ ГРУЗООБОРОТА

В 2011 году на LDz был достигнут очередной рекорд: дочернее предприятие концерна ООО *LDz Cargo* перевезло 59,4 млн.т грузов. Этот показатель приближается к пределу мощности инфраструктуры, составляющему 65 млн.т грузов в год. Чтобы инфраструктура соответствовала увеличению объемов перевозок, в течение трех лет планируется увеличить ее мощность до 85 млн.т грузов в год. Увеличение мощностей предусмотрено в российском, белорусском и литовском направлениях.

Больше всего в прошлом году перевезли нефти и нефтепродуктов – 34,5% общего объема и угля – 34,4%. Как всегда, больше всего грузов поступило из России – 67,5% общего объема. На втором месте – Белоруссия с 21,3%, на третьем – Литва с 3,7%.

В перевозках угля в отчетном году была сложная ситуация. С одной стороны, объемы каменного угля росли, и это позитивный момент; с другой – порты не всегда могли вовремя перевалить уголь, из-за чего простаивали вагоны. Однако следует отметить, что из-за этих простоев движение других вагонов и грузовых составов по главным путям не нарушалось, и их оборот, как всегда, шел успешно.

Резервы мощностей еще имеются, однако на отдельных участках в инфраструктуре образовались так называемые «бутылочные горлышки». Там инвестиции нужны в первую очередь, чтобы предотвратить дефицит мощностей в ближайшем будущем.



LDz является четвертой по загруженности железной дорогой Европы, если судить по количеству грузов относительно общей протяженности путей. Это говорит об эффективности работы нашего предприятия, но для ее повышения требуются значительные инвестиции в увеличение пропускной способности и модернизацию технологических систем.

В международных пассажирских перевозках по маршрутам Рига–Москва, Рига–Санкт-Петербург и Рига–Минск в 2011 году перевезено 335 тыс.пассажиров. Это на неполный процент меньше, чем годом ранее, когда пассажиропоток составил 338 тыс.человек.

Вместе с Российскими железными дорогами LDz и в 2012 году продолжит работу над ускорением пассажирского сообщения по маршруту Рига–Москва, чтобы обеспечить возможный спрос в 2018 году, когда в России пройдет чемпионат мира по футболу.

ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ

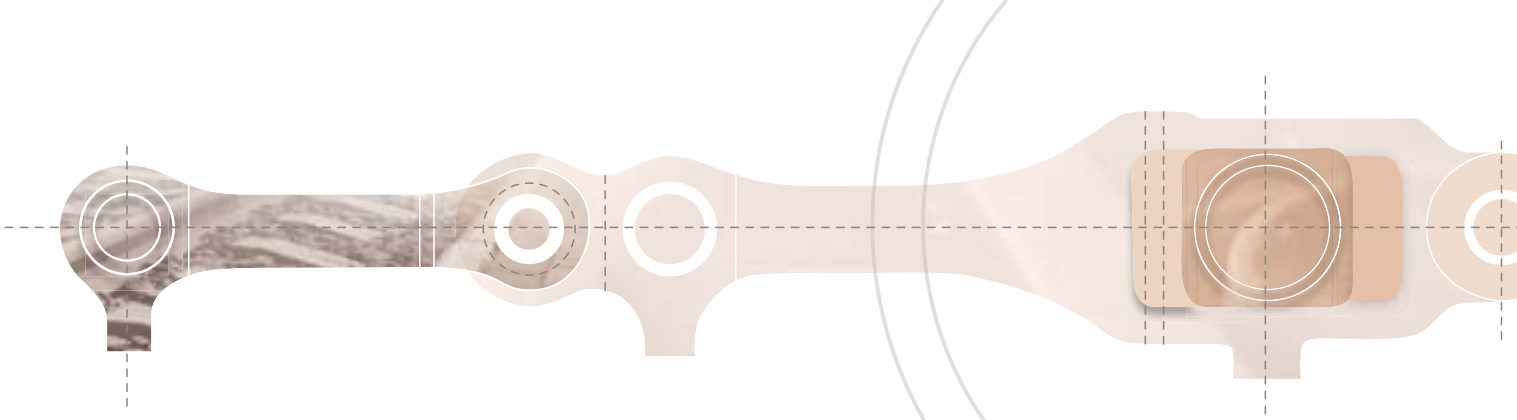
В отчетном году мы продолжали развивать инфраструктуру дороги. Например, завершили проект по установке системы диагностирования грения вагонных букс. Она была тщательно проверена в летний период. Перегретые буксы – один из главных факторов риска на железнодорожном транспорте, способный привести к серьезным авариям. Теперь контроль этого параметра полностью автоматизирован. Если система выявляет перегрев, она дает сигнал на ближайшую станцию, где состав останавливают и осматривают. Это существенно повышает эффективность перевозок и безопасность движения. Закончился конкурс на строительство второго пути на участке Скривери–Крустпилс. Когда проект будет реализован, на всем протяжении от Риги до Крустпилса появится двухпутная железная дорога, значительно увеличивающая пропускную способность этого участка.

В отчетном году закончился проект по модернизации систем управления движением поездов. Действие систем сигнализации визуально можно наблюдать в работе различных сигналов и шлагбаумов, установленных на станциях и переездах. Эти системы обеспечивают и управление стрелками при направлении поезда на нужный путь. Устройства СЦБ регулируют движение поездов, а также автотранспорта через переезды, вовремя останавливая его.

Одним из крупнейших железнодорожных узлов Латвии является станция Шкиротава в Риге, где ежесуточно сортируют более 2500 вагонов. Здесь формируется большинство составов на основные терминалы Рижского порта, поэтому станция является стратегически важным пунктом повышения грузооборота. Сознавая, что нынешний процесс не отвечает современным стандартам, LDz в 2011 году провела конкурс, призванный модернизировать инфраструктуру Шкиротавы и усовершенствовать технологии работы сортировочной горки. Реконструкция горки предполагает как масштабное строительство, так и модернизацию информационных технологий. Торможение вагонов в будущем будет производиться не с помощью тормозных башмаков, а автоматически – с помощью технологий *Siemens*. Стоимость проекта – 27,3 млн.латов, из которых 16,7 млн.латов составляет финансирование Фонда выравнивания ЕС, 4,8 млн.латов дает государство, а 5,8 млн.латов составляют средства LDz. Проект намечено завершить к 2015 году.

До октября 2012 года LDz планирует изыскать оптимальные возможности финансирования проекта электрификации железнодорожной инфраструктуры в объеме 549 млн.евро (385,84 млн.латов). Сейчас электросеть постоянного тока существует только в Рижском регионе для пассажирских поездов и находится в плохом техническом состоянии. Проект предусматривает переход на систему переменного тока 25 кВ в существующей сети и строительство новой контактной сети на магистральных линиях Латвии. Он позволит повысить эффективность эксплуатации и конкурентоспособность транзитного коридора, по сравнению с соседними железными дорогами, а также существенно снизить негативное влияние поездов на среду. Сроки реализации проекта – 2015-2022 годы.

УГИС МАГОНИС,
президент ГАО *Latvijas dzelzceļš*



ЛАТВИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА: МИССИЯ, ПЕРСПЕКТИВА, ЦЕННОСТИ

Способ, которым Латвийская железная дорога реализует свои цели и задачи, сформулирован в миссии и перспективах предприятия, учитываемых в процессе развития и совершенствования функций и деятельности концерна, компетенции и мотивации работников, выборе и работе над новыми стратегическими объектами и направлениями сотрудничества.

МИССИЯ

ОБЕСПЕЧИВАТЬ УПРАВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В ИНТЕРЕСАХ ЛАТВИЙСКОГО НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА.

ПЕРСПЕКТИВА

СТАТЬ ПРОГРЕССИВНЫМ, НАДЕЖНЫМ И ЭФФЕКТИВНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ.

На протяжении многих лет профессиональной деятельности LDz выкристаллизовались, были сформулированы и соблюдаются ценности предприятия, способные сплотить единое ядро внутри самого предприятия и в то же время служить основополагающим принципом в общении с партнерами, в деловой среде, участии в различных профессиональных железнодорожных организациях, а также в повседневной работе сотрудников предприятия.

ОСНОВНЫЕ ЦЕННОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

КОМПЕТЕНТНОСТЬ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, НАДЕЖНОСТЬ, ИНИЦИАТИВА, СОТРУДНИЧЕСТВО.

Ценности LDz соответствуют его деятельности с индексом жизнеспособности. В 2011 году предприятие получило серебряную награду за дружественное среде управление и прозрачность для общества. Эту награду присудили Союз свободных профсоюзов Латвии и Латвийская конфедерация работодателей. LDz также ценится как ответственное и открытое предприятие, готовое к использованию своей жизнеспособности и восприятию экспертных рекомендаций по дальнейшему развитию.

СОДЕРЖАНИЕ

КОРОТКО О ПРЕДПРИЯТИИ 8

НАПРАВЛЕНИЯ РАБОТЫ ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ 11

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И СОЦИАЛЬНАЯ АКТИВНОСТЬ ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ 39

ФИНАНСОВЫЕ ОТЧЕТЫ КОНЦЕРНА 66

КОРОТКО О ПРЕДПРИЯТИИ

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГОДОВОГО ОТЧЕТА

Годовой отчет содержит информацию о ГАО *Latvijas dzelzceļš* и его пяти дочерних обществах: ООО *LDZ infrastruktūra*, ООО *LDZ ritošā sastāva serviss*, ООО *LDZ apsardze*, ООО *LDZ Cargo* с его структурным подразделением ООО *LDZ Cargo Loģistika*, АО *LatRailNet*. Издание дает сведения о достижениях предприятия по основной деятельности, его ценностях, проектах в социальной и экологической сферах, а также о стратегических целях и планах, выдвигаемых для полноценного многостороннего развития компании.

СОЗДАНИЕ ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Середина XIX столетия стала началом железнодорожной эры в Латвии. В то время Латвия была завершающим этапом железнодорожных магистралей царской России. Позднее, в Латвийской Республике, железная дорога стала государственным предприятием, в советские времена – составной частью Прибалтийской железной дороги, а с 1991 года – железнодорожным предприятием независимой Латвии. В 2005-2007 годах, согласно требованиям Евросоюза, сферы деятельности ГАО *Latvijas dzelzceļš* были разделены, в результате чего постепенно образовался концерн с пятью дочерними предприятиями. Каждое предприятие имеет свое руководство и систему управления, которые в решении стратегических и концептуальных вопросов тесно связаны с материнским предприятием, но автономны в принятии профессиональных решений своей сферы, планировании бюджета и управлении.

ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Предприятие управляет, поддерживает и развивает железнодорожную структуру Латвии; планирует и устанавливает плату за пользование инфраструктурой; осуществляет грузовые перевозки в местном и международном сообщении, а также обеспечивает международные пассажирские перевозки.

Латвийская железная дорога (LDz) входит в число крупнейших предприятий страны и образует становой хребет транзитного сообщения, ежегодно внося в госбюджет 70-75 млн.латов. В соответствии с миссией и перспективами предприятия, объемы грузовых перевозок с каждым годом постепенно повышаются – в 2011 году был достигнут рекордный объем почти 60 млн.т грузов, – таким образом увеличивается вклад концерна в народное хозяйство и максимально эффективно используются ресурсы предприятия. При этом LDz обеспечивает длительную занятость почти 12 тыс.работников, или 1% экономически активных жителей Латвии. Предприятие является крупнейшим плательщиком социального и подоходного налога с населения. В 2011 году в качестве налогов оно уплатило 74 459 901 лат, в том числе 35 380 833 лата составил социальный налог, а 18 933 076 латов – подоходный налог с населения.

В ведении LDz на территории Латвии находятся 1884,2 км пути, 729 мостов, 6126 вагонов, 209 локомотивов, 152 станции (70 из них открыты для грузовых операций), 557 переездов.

В основном по рельсовым путям перевозят нефть и нефтепродукты (36%), каменный уголь (30%), минеральные вещества (неполные 9%), черные металлы (5%), а также химикалии (3%) и другие виды грузов.

Крупнейшими партнерами LDz являются Россия, Украина, Белоруссия, Узбекистан и Казахстан.

Местные пассажирские перевозки осуществляет АО *Pasažieru vilciens*. Международные пассажирские перевозки обеспечивает дочернее предприятие LDz – ООО *LDz Cargo*. В 2011 году оно перевезло 335 тыс.пассажиров, в том числе 20 159 человек – по территории Латвии.

СТРУКТУРА ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

УПРАВЛЯЮЩЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ:

ГАО *Latvijas dzelzceļa* – обеспечивает содержание путей, управление движением поездов, работу станций, услуги телекоммуникаций и информационных технологий, а также услуги передачи данных.

ДОЧЕРНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ:

ООО *LDZ infrastruktūra*	осуществляет строительство и капитальный ремонт пути.
ООО *LDZ ritošā sastāva serviss*	занимается ремонтом, экипировкой и модернизацией вагонов и локомотивов.
ООО *LDZ apsardze*	предоставляет охранные услуги предприятиям концерна, а также частным лицам, предприятиям, общественным организациям, госучреждениям и самоуправлениям.
ООО *LDZ Cargo*	занимается местными и международными грузовыми перевозками, погрузкой и выгрузкой, хранением грузов и управлением складским хозяйством, а также организует международные пассажирские перевозки.
АО *LatRailNet*	определяет плату за пользование железнодорожной инфраструктурой и распределяет мощности железнодорожной инфраструктуры, а также принимает решение о назначении поездов конкретного перевозчика.

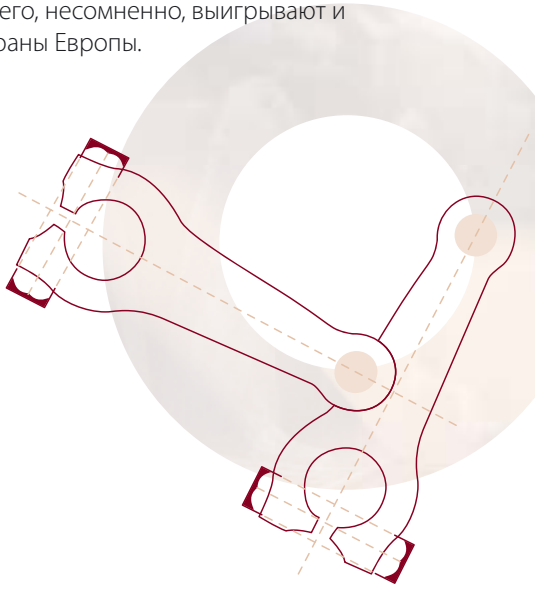
СТРУКТУРНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ:

ООО *LDZ Cargo Loģistika*	дочернее предприятие ООО *LDZ Cargo* занимается привлечением новых грузопотоков и способствует железнодорожным перевозкам между странами Европы и Азии.

ОСНОВНЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ

- Обеспечить пропускную способность железнодорожной инфраструктуры в соответствии со спросом в среднесрочной перспективе (к 2015 году) до 85 млн.т грузов в год.
- Обеспечить конкурентоспособный уровень расходов на услуги железнодорожной инфраструктуры.
- Обеспечить уровень услуг железнодорожной инфраструктуры, соответствующий требованиям перевозчиков.

В ходе реализации этих целей Латвийская железная дорога не только помогает народному хозяйству страны, но и вносит значительный вклад в развитие всего региона, отчего, несомненно, выигрывают и другие страны Европы.



ПРАВЛЕНИЕ

Угис МАГОНИС	председатель правления (с 30.08.2005, с новым сроком полномочий назначен 29.08.2011)
Эдвин КОЧАНС	член правления (с 15.06.2009 по 14.01.2011)
Армин КРОНБЕРГС	член правления (с 06.10.2010 по 12.12.2011)
Айвар СТРАКШАС	член правления (с 30.08.2005, с новым сроком полномочий назначен 29.08.2011)
Эрик ШМУКСТС	член правления (с 02.12.2008, с новым сроком полномочий назначен 02.12.2011)
Эдвин БЕРЗИНЬШ	член правления (с 14.01.2011)

НАПРАВЛЕНИЯ РАБОТЫ ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

2

PERO

УПРАВЛЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

Грузы и прирост грузооборота, формирование успешного сотрудничества и деловых отношений являются наиболее видимой и узнаваемой в обществе формой деятельности Латвийской железной дороги. Однако для LDz быть становым хребтом латвийского транзита не означает лишь увеличивать объемы грузов — нужно по-хозяйски, продуманно и систематически заботиться, обновлять связанную с железнодорожным сообщением инфраструктуру: пути, дорожные системы электроснабжения, связи и сигнализации, — а также содержать и эффективно управлять недвижимостью, локомотивами и вагонами Латвийской железной дороги. Только таким образом предприятие может соответствовать своей миссии, перспективам и выдвинутым ценностям. Включив заботу о содержании инфраструктуры в круг приоритетов, предприятие обеспечивает свое развитие и одновременно образует возможность в будущем еще больше увеличивать объемы грузов, внося еще больший вклад в латвийское народное хозяйство и благосостояние страны.

В ведении Латвийской железной дороги находится обширная и многообразная инфраструктура: пути, инженерные сооружения, системы управления движением поездов, дорожная сеть телекоммуникаций, радиосвязь, электроснабжение и контактная сеть. Предприятие заботится о содержании инфраструктуры в хорошем техническом состоянии, проведении своевременных ремонтных работ и модернизации, обеспечении бесперебойного и безопасного движения поездов.

ПУТЬ

Содержанием путей эксплуатационной длины 1884,2 км, или развернутой длины 3131,4 км занимается Дистанция пути. Ее задачей являются постоянный надзор за состоянием путей, стрелочных переводов и инженерно-технических сооружений, оценка их соответствия требованиям безопасности, а также принятие решений об определении скорости движения поездов на участках железной дороги. Структурное подразделение ГАО *Latvijas dzelzceļš* — Дистанция пути — должно обеспечивать решение актуальных вопросов содержания инфраструктуры и выполнения работ в период между капитальными ремонтами. ООО *LDZ infrastruktūra* выполняет плановые заказы ГАО *Latvijas dzelzceļš* по масштабным капитальным ремонтам пути, его обновлению и модернизации. В условиях свободного рынка ООО *LDZ infrastruktūra* предлагает свои услуги предприятиям и за пределами Латвийской железной дороги.

ПУТЕВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КОНЦЕРНА *LATVIJAS DZELZCEĻŠ:*

По категориям пути:

пути I категории	– 1958,6 км;
пути II категории	– 935,9 км;
пути III категории	– 236,9 км.

По назначению путей:

главные пути	– 2166,4 км;
станционные пути	– 810,3 км;
подъездные пути	– 154,7 км.

На путях находятся 3199 стрелочных переводов, в том числе:

на главных путях	– 1156 шт.;
на станционных путях	– 1654 шт.;
на подъездных путях	– 389 шт.

Инженерно-технические сооружения:

мосты	– 726 шт.
трубы	– 1046 шт.
путепроводы	– 22 шт.

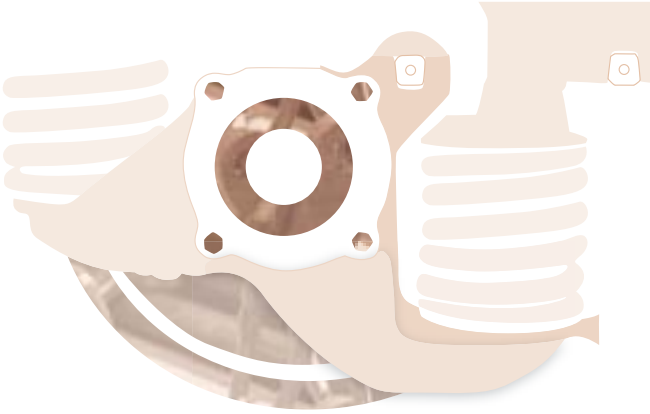
Переезды

557 шт., в том числе охраняемых – 56.

В 2011 ГОДУ ПРИ ИНВЕСТИЦИЯХ ОБЪЕМОМ 55 534 391 ЛАТ В СОДЕРЖАНИЕ И УЛУЧШЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БЫЛИ ВЫПОЛНЕНЫ СЛЕДУЮЩИЕ РАБОТЫ:

- капитальный ремонт пути типа «А» – 35 км;
- капитальный ремонт пути типа «Б» – 21 км;
- замена стрелочных переводов – 67 шт.;
- ремонт инженерно-технических сооружений (мостов, труб и др.) – 21 шт.;
- ремонт железнодорожных переездов – 13 шт.

Периодичность капитального ремонта пути зависит от пропущенного тоннажа (млн.т-км брутто) — интенсивности грузовых перевозок на отдельных участках в течение года. Объем нагрузки определяет промежуток времени между ремонтами пути. Для улучшения технического состояния путевого хозяйства регулярно заменяют дефектные материалы верхнего строения пути, укладывают рельсы типа E1 UIC-60, заменяют негодные деревянные шпалы на железобетонные; стрелочные переводы заменяют на стрелки нового типа, в том числе с дубовыми брусьями, чтобы обеспечить возможно более долгий срок эксплуатации верхнего строения пути. Путевым хозяйством были приобретены бульдозеры KOMATSU и экскаватор KOMATSU T160 на комбинированном ходу, способный передвигаться по рельсам. В целях облегчения работ по содержанию пути Дистанция пути провела модернизацию дрезин. Для качественного и точного капитального ремонта пути значительные средства вкладываются в приобретение путевых машин (щебнеочистные машины RM-76 и RM-80, выправочно-подбивочная машина Duomatic 08-32 CT и планировщик балласта USP-2005-SW).



Кроме капремонта пути, ООО *LDZ infrastruktūra* специализируется на ремонте путевых машин. В 2011 году был проведен капитальный ремонт снегоочистителя. Регулярно выполняется капремонт железнодорожных кранов, кранов восстановительных поездов, путеукладчиков, а также перестройка рефрижераторных вагонов в специализированные вагоны для пожарных, восстановительных и хозяйственных поездов. В 2011 году в содержание и ремонт путевых машин и подвижного состава было вложено 1 383 942 лата.

КРУПНЕЙШИЕ ПРОЕКТЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА 2012 ГОД:

- строительство второго пути на участке Скривери – Крустпилс;
- обновление пути в коридоре *Rail Baltica*;
- капитальный ремонт пути и укладка стрелочных переводов.

Чтобы железнодорожная инфраструктура шла в ногу с увеличением объема перевозок, в ближайшие три года намечено увеличить ее мощности до 85 млн.т грузов в год. В то же время существующий барьер мощностей железной дороги — 65 млн.т в год — скорее всего, будет достигнут уже в 2012 году. Проекты увеличения мощностей относятся к направлениям на Россию, Белоруссию и Литву.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ

В ведении Латвийской железной дороги находятся вопросы содержания систем управления движением поездов, телекоммуникационной сети, системы контроля грения букс, электроснабжения, контактной сети и других устройств согласно Правилам технической эксплуатации железных дорог.

ПРОЕКТ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ

Одним из наиболее масштабных проектов, завершенных в 2011 году, положительно отразившихся на облегчении надзора за железнодорожными грузопотоками и оптимизации работы по согласованию движения, стала микропроцессорная система управления движением поездов. Современная сеть управления технически соединила 54 железнодорожные станции коридора Восток – Запад, расположенные на участках Даугавпилс – Индра, Резекне – Крустпилс, Крустпилс – Елгава и Елгава – Вентспилс.

В рамках проекта установленная в 1960-е годы и технические устаревшая система релейной блокировки была заменена современной микропроцессорной системой, которая не только повысила безопасность движения поездов, но и оптимизировала использование инфраструктуры, общие расходы и труд людей. Перед системой поставлена задача автоматизировать и таким образом облегчить процесс задания поездных маршрутов, управлять движением поездов не с каждой станции, а централизованно — из единого диспетчерского центра.

Замена системы управления движением поездов вместе с модернизацией оборудования сигналов, стрелок и сигнализации переездов была проведена при софинансировании ЕС в рамках проекта *Модернизация системы управления движением поездов (Латвийский железнодорожный коридор Восток – Запад).* Реализация проекта длилась 7 лет (с 2005 по конец 2011 года) при поддержке Фонда выравнивания ЕС, а также при финансировании Латвийского государства и LDz. Общие затраты – 93 млн.евро. Разработка системы управления движением поездов стала для Латвии первым крупным проектом, поддержанным Евросоюзом в сфере транспорта и железной дороги. Он был начат одновременно со вступлением Латвии в Европейский союз. Елгавское отделение управления движением поездов намечено перевести в Единый центр диспетчерского управления в Риге в 2012 году.

ПРОЕКТЫ МОДЕРНИЗАЦИИ В 2011 ГОДУ

- Окончание модернизации автоматических систем управления движением поездов железнодорожного коридора Восток – Запад (участок Резекне – Зилупе – Госграница)
- Окончание модернизации автоматических систем управления движением поездов железнодорожного коридора Восток – Запад (Даугавпилсский узел)
- 1-й и 2-й этапы модернизации автоматических систем управления движением поездов железнодорожного коридора Восток – Запад (организация системы кодировки) (участок Елгава – Крустпилс)
- Окончание 1-го и 2-го этапов модернизации автоматических систем управления движением поездов железнодорожного коридора Восток – Запад (коммутация и установка стрелочных электроприводов)
- Окончание 1-го и 2-го этапов модернизации автоматических систем управления движением поездов железнодорожного коридора Восток – Запад (установка системы обогрева стрелок в Елгаве)
- Окончание 1-го и 2-го этапов модернизации автоматических систем управления движением поездов железнодорожного коридора Восток – Запад (модернизация устройств электроснабжения)
- Модернизация устройств СЦБ, связи и электроснабжения

- Ежегодно в содержание, ремонт и модернизацию железнодорожных объектов электроснабжения вкладывается почти миллион латов.

ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ

У крупнейшего в стране поставщика электроэнергии АО *Latvenergo* Латвийская железная дорога закупает 98,9% электроэнергии для осуществления своих непосредственных функций. Оставшиеся 1,1% предприятие закупает у мелких производителей электроэнергии. Она необходима концерну для обеспечения своих функций и работы дочерних предприятий, а также снабжения АО *Pasažieru vilciens*, осуществляющего пассажирские перевозки. Латвийская железная дорога также имеет государственную лицензию на распределение и торговлю электроэнергией, что позволяет предприятию оказывать услуги частным лицам и сторонним предприятиям, расположенным непосредственно вблизи железной дороги — в зоне действия лицензии. Некоторой части населения и частных предприятий выгоднее и удобнее заключать договоры на обеспечение электроэнергией с Латвийской железной дорогой, нежели подключаться к другим поставщикам электроэнергии. Ведь если хозяйства и здания расположены далеко от других публичных электросетей, то плата за подключение будет выше, поэтому люди и ищут иные решения. Помимо обеспечения железной дороги LDz обслуживает 5200 физических и 424 юридических лица.

ВВЕДЕНИЕ SCADA В ЛАТВИИ

Внедрение в Латвии SCADA является одним из проектов модернизации систем железнодорожного электроснабжения. SCADA — это современная компьютеризированная система управления энергообъектами. Пока ее намечено внедрить лишь на небольшом, но наиболее загруженном участке Латвийского железнодорожного коридора Восток – Запад. В 2011 году по проекту *Модернизация системы управления движением поездов (Латвийский железнодорожный коридор Восток – Запад)* системы SCADA начали работать на участках Даугавпилс – Карсава, Вентспилс – Тукумс – Елгава – Крустпилс и Даугавпилс – Индра, где они осуществляют мониторинг, обеспечивают освещение станций и перронов, обогрев стрелок, управление и контроль других энергообъектов. Внедрение SCADA заметно оптимизировало процессы выявления и устранения энергонеисправностей, а также необходимое для этих работ время. В общую сеть наблюдения за энергопроцессами планируется ежегодно вводить все новые модернизированные и оборудованные микропроцессорными системами участки железной дороги.

СИСТЕМА ПОДАЧИ ЭЛЕКТРИЧЕСТВА

Компьютеризированная система управления движением поездов позволяет постепенно отказываться от воздушных линий автоблокировки, от которых получают питание все железнодорожные объекты: светофоры, системы сигнализации и железнодорожные переезды. Сейчас не на всех участках, где с 2011 года действует модернизированная система управления движением поездов, можно отказаться от воздушных линий, так как к железнодорожной электросети присоединены также частные лица и предприятия.

В 2011 году отказаться от воздушных электролиний удалось на 130-километровом участке Елгава – Крустпилс. Это решение значительно сокращает расходы, связанные с содержанием линии, и защищает от перебоев с электроснабжением либо от повреждений, например, в случае бури и падения деревьев. Демонтировать существующие электролинии на этом участке намечено в 2012 году, как и выбрать другие участки для возможной оптимизации электроснабжения.

ВЫБОР ЭЛЕКТРОЛАМП

В поисках более экологичного и одновременно более эффективного решения для освещения дороги, перронов, парков и других железнодорожных объектов LDz в 2011 году реализовал пилотный проект на станции Саласпилс, где на перронах были установлены лампы LED. Эти лампы имеют наибольший срок службы среди всех выпускающихся сейчас ламп, при этом наносят наименьший ущерб среде, по сравнению с любым другим альтернативным видом освещения.

Тем не менее, специалисты по среде Латвийской железной дороги параллельно ищут и тестируют другие решения для освещения железнодорожных объектов. В ходе реконструкции станции Даугавпилс-Сортировочный, завершенной в конце 2010 года, стандартные железнодорожные конструкции советской эпохи были заменены 14-метровыми металлическими мачтами, соответствующими европейским требованиям. Мачты оснастили металлическими галогеновыми лампами, которые также входят в круг экологичной и энергосберегающей продукции — такие лампы профессионального класса признаны в мире.

НЕДВИЖИМОСТЬ

В ведении Латвийской железной дороги находятся содержание и благоустройство станционных и служебных зданий, перронов, навесов, ряда строений и конструкций, железнодорожной полосы отвода и пристанционных территорий, а также своевременный ремонт этих объектов. Структурное подразделение предприятия отвечает также за сдачу в аренду и продажу помещений и построек. В собственности LDz имеется 3031 объект общей площадью 1 340 969 м^2. При обхозяйствовании объектов ставится целью повышение эффективности их использования, поиск решений по снижению затрат на содержание, рационализации работ и оптимизации числа обслуживающего персонала.

РЕМОНТ И МОДЕРНИЗАЦИЯ

ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ ЗДАНИЙ И СТРОЕНИЙ

В 2011 году согласно титулу на текущий и внеочередной ремонт зданий и строений в целом было отремонтировано 112 объектов. При этом в рамках проектов по коридору Восток – Запад проведена модернизация технических и служебных помещений на 30 станциях. В работы по модернизации и ремонту инвестировано около 1,9 млн.латов.

РЕГИСТРАЦИЯ НЕДВИЖИМОСТИ

В 2011 году Латвийская железная дорога продолжала измерения полосы отвода государственной железнодорожной инфраструктуры публичного пользования и накопление полученной информации. Измеренные земельные участки регистрировались в Земельной книге на имя государства в лице Министерства сообщений. Шло обследование зданий и строений ГАО *Latvijas dzelzceļš;* право собственности на них оформлялось и регистрировалось в Земельной книге. Предприятие также занималось организацией топографических измерений и накоплением данных, ведением базы данных по объектам налога на недвижимость и администрированием этого налога.

В 2011 году были измерены 776 гектаров земли, или 50 земельных участков. В Земельной книге зарегистрированы 112 земельных участков общей площадью 2242 гектара. На имя ГАО *Latvijas dzelzceļš* в Земельную книгу внесено право собственности на 78 зданий.

В 2011 году проведены топографические измерения на площади 981 гектар, определено более 6000 граничных меток. Эти данные сохраняются как в бумажном, так и в цифровом формате.

КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

АРЕНДА ПОМЕЩЕНИЙ И ЗЕМЕЛЬНЫХ ПЛОЩАДЕЙ

Всего в 2011 году администрировались 300 договоров на аренду помещений, земли и иных основных средств. На учете состояли 355 жилых помещений общей площадью 15,53 тыс.м^2. Счета на аренду помещений, земли и других объектов выписаны на общую сумму 1 669 410,70 лата.

ПРОДАЖА НЕДВИЖИМОСТИ

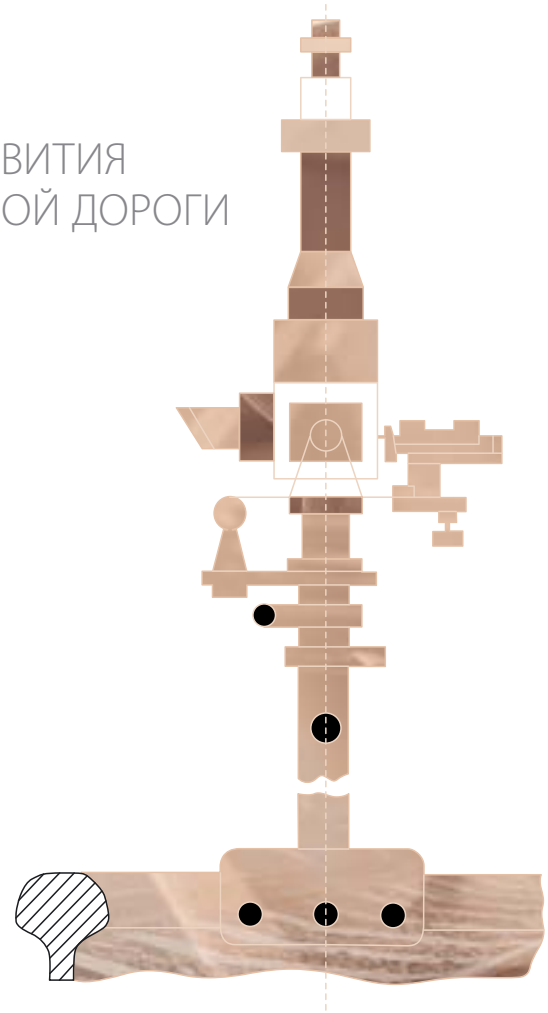
Заключены два договора продажи на движимое имущество и один — на продажу недвижимости общей стоимостью 53 400 латов, в том числе за отчуждение недвижимости на 29 000 латов.

НАИБОЛЕЕ МАСШТАБНЫЕ РАБОТЫ ПО КАПРЕМОНТУ

- Начата реконструкция площадки пункта текущего отцепочного ремонта вагонов Шкиротава, направленная на улучшение техники безопасности при ремонте вагонов.
- В целях устранения опасных для безопасности пешеходов мест пересечения железнодорожных путей в 2011 году продолжались работы по ограждению территории станции Рига-Пассажирская и парков «А», «Б» и «Я» станции Шкиротава.
- Завершен технический проект *Реконструкция инфраструктуры оповещения на Рижском Центральном пассажирском вокзале*, предусматривающий установку новой аудиовизуальной системы.
- Завершено начатое в 2010 году создание стоянки пожарного поезда и строительство подъездного пути к ней в Елгаве.
- Согласно Правилам технической эксплуатации железных дорог, на станциях и остановочных пунктах, где пассажирам недоступны залы ожидания, приобретены и установлены четыре навеса.
- Разработан план реконструкции здания Вентспилсского железнодорожного вокзала.
- Приобретены и установлены четыре модуля для производственного персонала.
- На 22 объектах ООО *LDZ Cargo* подготовлены и проведены ремонтные работы.

В то же время в ходе упорядочения железнодорожной инфраструктуры 31 здание или строение, не используемое в хозяйственной деятельности, физически и морально устаревшее, а также находившееся в аварийном состоянии, в 2011 году было снесено.

НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



РЕКОНСТРУКЦИЯ СОРТИРОВОЧНОЙ ГОРКИ СТАНЦИИ ШКИРОТАВА

Станция Шкиротава Рижского железнодорожного узла является одной из крупнейших в Латвии. Там проходят сортировку более 2500 вагонов в сутки. На станции формируется большинство составов для главных терминалов Рижского порта. Однако технологически она очень устарела. Например, при роспуске вагонов с горки последняя тормозная позиция не автоматизирована — там с тормозными башмаками работают регулировщики скорости движения вагонов. По окончании масштабного строительства и модернизации информационных систем торможение вагонов будет осуществляться полностью автоматически, с помощью технологии *Siemens*. Договор на реконструкцию был заключен в 2011 году.

Стоимость проекта — 27,3 млн.латов, в том числе 16,7 млн.латов составит финансирование Фонда выравнивания ЕС, 4,8 млн.латов выделяет государство, а 5,8 млн.латов — средства Латвийской железной дороги. Проект намечено завершить к 2015 году.

СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО ПУТИ НА УЧАСТКЕ СКРИВЕРИ – КРУСТПИЛС

К наиболее значительным проектам обеспечения равномерного транспортного потока по железным дорогам Латвии принадлежит строительство второго пути на участке Скривери – Крустпилс. Это самый загруженный участок магистрали с недостаточной пропускной способностью, но интенсивным движением. Железнодорожники называют его «бутылочным горлышком».

В 2011 году в рамках проекта было выполнено проектирование, а также подготовка территории и земляного полотна, укладка кабелей и труб. Целью строительства является увеличение мощности линии для обеспечения равномерного надежного грузопотока на Рижский порт и эффективного транзита грузов по коридору Восток – Запад. Работы планируется закончить в 2014 году. Общая стоимость проекта – 93 412 308 евро. 70% финансирования предоставляет Фонд выравнивания ЕС, 30% – покрывает концерн *Latvijas dzelzceļš*.

ОБНОВЛЕНИЕ ПУТИ В КОРИДОРЕ *RAIL BALTICA*

В ходе 1-го этапа *Rail Baltica* планируется провести реновацию на участках Валмиера – Валка, Елгава – Литовская граница и Сигулда – Валмиера (всего 152 км пути), чтобы поезда могли курсировать по ним со скоростью 120 км/ч. Проект призван обеспечить надежную железнодорожную инфраструктуру между странами Балтии и Европой. Работы намечено начать в 2012 году, а полностью закончить – в 2015 году. 1-й этап обновления трассы *Rail Baltica* обойдется в 43,5 млн.латов. 33,5 млн.латов из этой суммы покрывает государство, 10 млн.латов — Фонд выравнивания ЕС, тогда как собственные средства LDz составят 5 млн.латов.

ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ОРИЕНТИРОВАННЫЕ НА БУДУЩЕЕ

ПРОЕКТ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Из общей длины путей Латвийской железной дороги 1884,2 км на данный момент электрифицированы 257,4 км. Электрифицированные железнодорожные линии есть в Риге, на маршрутах Рига – Елгава, Рига – Скулте, Рига – Тукумс и Рига – Айзкраукле. В 2011 году Латвийская железная дорога вместе с предприятием *Cowi* провела исследование возможностей электрификации. Были разработаны возможные варианты развития проекта. Руководство LDz приняло концептуальное решение поддержать проект электрификации, определив 2012 год в качестве периода поиска наиболее эффективных финансовых и технических решений для подготовки заявки на софинансирование ЕС при реализации проекта. Министр сообщений ЛР А.Ронис неоднократно подчеркивал, что для сохранения конкурентоспособности ГАО *Latvijas dzelzceļš* среди других железных дорог необходимо выбрать путь электрификации. Это решение также благоприятно для среды, так как уменьшает попадание вредных выбросов (CO_2) в атмосферу. Электрификация повысит и эффективность работы предприятия. В ближайшие годы, при постоянном росте цен на топливо и уменьшении доступности этого ресурса, электрификация железной дороги могла бы стать экономически выгодным решением.

Согласно подготовленному Еврокомиссией Плану источников энергии, к 2050 году в Европе следует на 80% уменьшить количество вредных транспортных выбросов. Электрификация железных дорог выдвигается в качестве приоритета, чтобы грузы и пассажиры на расстояния более 300 км перевозились железнодорожным и водным транспортом. К 2050 году удельный вес таких перевозок следует увеличить на 50%.

Указанный проект позволит повысить эффективность эксплуатации и конкурентоспособность железнодорожного коридора, по сравнению с нашими соседями, а также существенно снизить негативное влияние поездов на среду. В 2011 году в рамках проекта были проведены предварительные изыскания. А в 2012 году Латвийская железная дорога планирует оценить лучшие возможности получения финансирования в объеме 549 млн.евро (385,84 млн.латов) для проекта электрификации железнодорожной инфраструктуры. Реализовать этот проект намечено в 2015-2022 годах.

СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИИ БОЛДЕРАЯ-2 С ВЕТКОЙ НА ТЕРМИНАЛЫ РУССКОГО ОСТРОВА

План развития Риги предусматривает перенос терминалов городского порта с правого берега Даугавы на левый, чтобы таким образом разгрузить центр города и увеличить мощности порта. В связи с этим LDz берется за большой проект модернизации инфраструктуры — *Строительство станции Болдерая-2 с веткой к терминалам Русского острова* и готовится к началу его реализации.

Благодаря этому проекту будет развиваться железнодорожная инфраструктура левого берега Даугавы вкупе с модернизацией оснащения Рижского железнодорожного узла, а также повышением его мощности. Новая соединительная ветка положительно повлияет на все грузовое движение на участке Засулаукс – Болдерая и маршруты грузопотоков в Рижском железнодорожном узле, а также откроет возможности активного дальнейшего формирования инфраструктуры Русского острова и будет способствовать общему улучшению услуг логистики Рижского транспортного узла.

Общие затраты на этот проект планируются в размере 32,075 млн.латов. 21 млн. латов покрывает финансирование Фонда выравнивания ЕС, а 11,075 млн.латов выделяет Латвийская железная дорога.

Проект предполагает перенос портовых терминалов на не использующуюся до сих пор северную часть территории Русского острова, наиболее приспособленную для их деятельности. Таким образом, часть портовой активности переместится из центра города и с правого берега Даугавы на Русский остров, уравновесив перевозки на обоих берегах Даугавы. Создание портовой инфраструктуры охватывает территорию площадью 56 гектаров, на которой появятся четыре причала для перевалки насыпных грузов (уголь, металл, руда и др.). Проект также предусматривает строительство всех необходимых автодорог, железнодорожных подъездных путей и инженерно-технических коммуникаций в границах порта.

Ни во время реализации проекта, ни после ее окончания транспортные потоки в Риге и ее окрестностях не будут затронуты.

Работы планируется завершить к концу 2015 года. Они будут проводиться в два этапа. К концу 2014 года намечено закончить прокладку соединительной ветки до терминалов Русского острова, а в течение следующего года — окончить строительство станции Болдерая-2.

ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ СВЯЗИ GSM-R

В настоящее время в каждой стране существует собственная система железнодорожной связи и управления, что усложняет и серьезно удорожает межгосударственное железнодорожное сообщение. Согласно требованиям интероперабельности в Евросоюзе, при внесении изменений в железнодорожные системы стран ЕС следует обеспечивать их взаимную совместимость и доступность. GSM-R — это новая платформа системы беспроводной связи для железнодорожных сетей, обеспечивающая выполнение указанных требований: связь с локомотивом стандартизирована, поэтому поезд может въехать в другую страну без замены локомотива. На железной дороге GSM-R используют для голосовой связи (внеочередные звонки, диспетчерская связь с машинистами и др.) и телеметрии (передача информации сигнальных постов, контроль температуры буксов подвижного состава, передача показаний расхода топлива и т.д.).

Понимая значение и ценность модернизации железнодорожной инфраструктуры для повышения конкурентоспособности предприятия среди других железных дорог, LDz в 2011 году начала подготовку и финансовые расчеты для подачи проектной заявки на получение средств Фонда выравнивания ЕС для внедрения системы GSM-R на всей территории Латвийской железной дороги.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Латвийская железная дорога должна не только содержать и развивать железнодорожную инфраструктуру, но и определять плату за ее использование, а также распределять мощности между перевозчиками. Для обеспечения равного доступа к железнодорожной инфраструктуре для государства и частных перевозчиков в конце 2010 года было создано новое дочернее предприятие концерна АО *LatRailNet*, которое, согласно закону *О железной дороге*, осуществляет основные функции управляющего железнодорожной инфраструктурой:

- принимает решения о плате за пользование железнодорожной инфраструктурой;
- определяет повышенную плату за пользование железнодорожной инфраструктурой для тех участков и промежутков времени, когда соответствующая инфраструктура перегружена;
- предоставляет экономически обоснованные скидки по плате за пользование железнодорожной инфраструктурой, способствующие оптимальному использованию мощностей соответствующей инфраструктуры;
- распределяет мощности железнодорожной инфраструктуры между перевозчиками на основании поданных заявок на перевозки с использованием соответствующей инфраструктуры;
- принимает решение о назначении поезда конкретного перевозчика.

Надзор за деятельностью АО *LatRailNet* осуществляет Государственная железнодорожная администрация, которой АО *LatRailNet* ежегодно представляет Программу независимых запросов и отчет о ее соблюдении.

ПЛАТА, ПОВЫШЕННАЯ ПЛАТА И СКИДКИ НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК

За использование железнодорожной инфраструктуры публичного пользования для железнодорожных перевозок устанавливается плата за инфраструктуру, которая рассчитывается по различным категориям поездов в соответствии с разработанной Комиссией по регулированию общественных услуг методикой и обеспечивает близкую к затратам оплату, соответствующую следующим принципам:

- прогнозируемая база затрат состоит из прогнозируемых управляющим текущих затрат на содержание и управление железнодорожной инфраструктурой, к которым добавляются амортизационные отчисления и норма прибыли (капитальные вложения на развитие инфраструктуры);
- база затрат распределяется по различным категориям поездов;
- для каждой категории поездов определяется прогнозируемый объем перевозок, на который распределяется база затрат соответствующей категории поездов для получения платы за пользование инфраструктурой;
- к плате за инфраструктуру могут применяться скидки либо установлена повышенная оплата согласно порядку применения платы, разработанному Комиссией по регулированию общественных услуг.

До 2011 года определением платы за пользование инфраструктурой занималась Комиссия по регулированию общественных услуг, тогда как плату, применяемую к перевозкам в 2012 году, определяет АО *LatRailNet*.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МОЩНОСТЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И НАЗНАЧЕНИЕ ПОЕЗДА КОНКРЕТНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

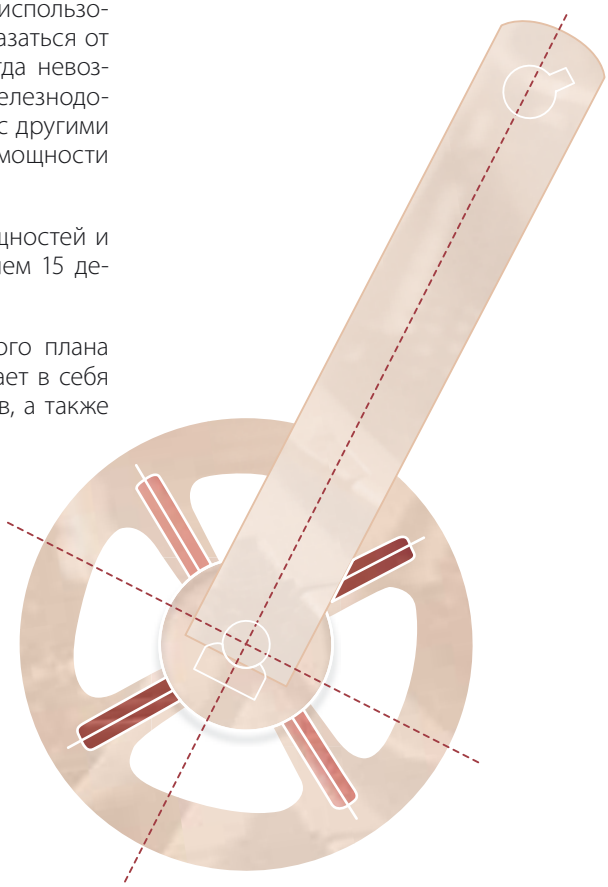
Мощности железнодорожной инфраструктуры распределяются таким образом, чтобы соблюдались принципы равного подхода ко всем железнодорожным перевозчикам и оптимального использования инфраструктуры. В процессе распределения приоритет отдается тем услугам железнодорожных перевозок, которые оказываются на основании договора заказа государства или самоуправления, т.е. в основном — пассажирским перевозкам.

При распределении мощностей следует предусмотреть мощности, необходимые управляющему инфраструктурой для технологических нужд и ремонтных работ. Соблюдается и ряд критериев, в том числе опыт сотрудничества управляющего и перевозчика; регулярность, интенсивность и продолжительность пользования инфраструктурой, а также соответствие технических параметров поездов обеспечению эффективного пользования инфраструктурой.

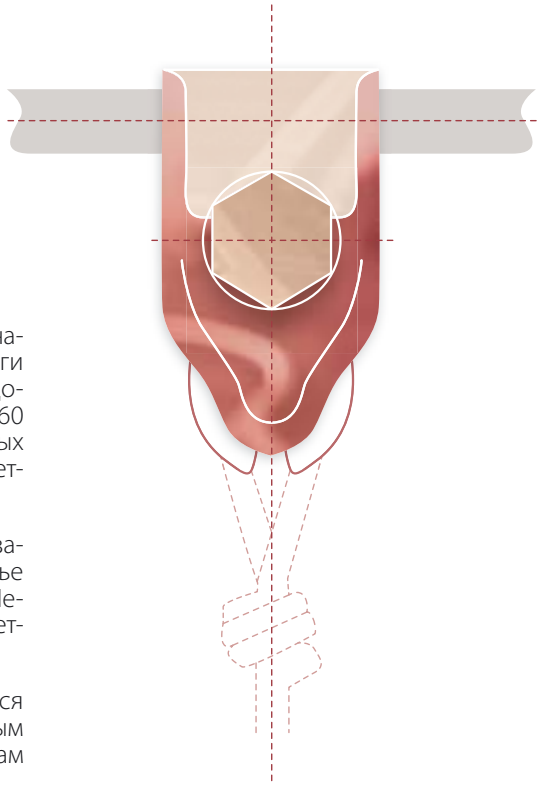
По возможности перевозчику выделяют всю запрошенную в заявке мощность, если же запрос превышает возможности, то перевозчику предлагают выбрать иной маршрут или другое время для запрошенного маршрута; сократить продолжительность рейса пассажирского поезда, уменьшив количество остановок или иным путем; снизить общую массу пассажирского поезда или использовать тяговую единицу с лучшими параметрами тяги; отказаться от какой-либо из запрошенных мощностей. В случаях, когда невозможно выделить всю запрошенную в заявке мощность, железнодорожные перевозчики могут договориться о мощностях с другими железнодорожными перевозчиками, претендующими на мощности того же участка.

АО *LatRailNet* принимает решение о распределении мощностей и утверждает годовой план распределения не позднее, чем 15 декабря.

Назначение поездов осуществляется в рамках суточного плана распределения мощностей. Назначение поездов включает в себя определение времени отправления конкретных поездов, а также регулирование оборота локомотивов перевозчиков.



ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЛОГИСТИКА

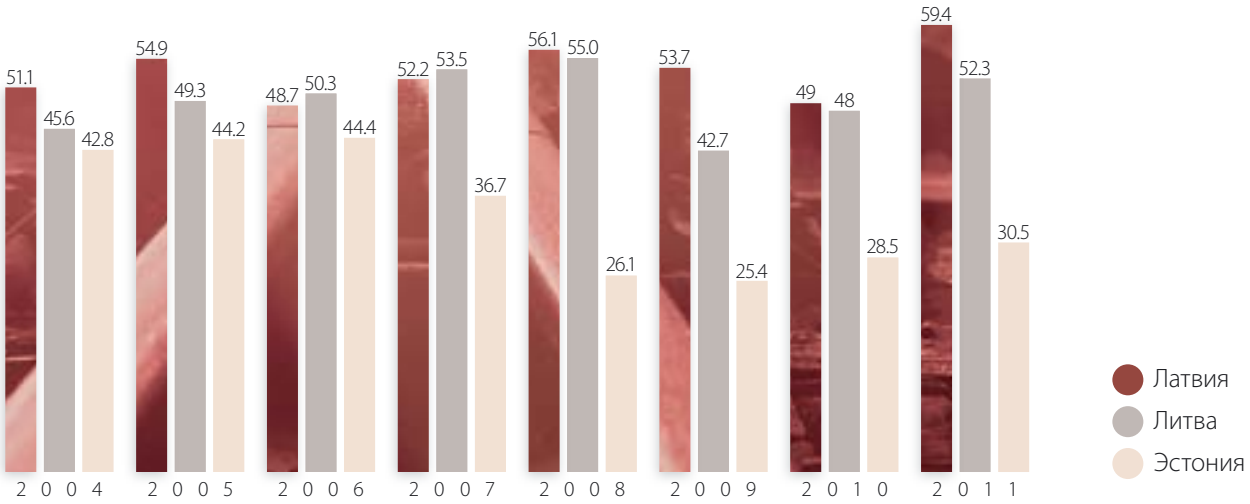


Наиболее заметной, ценимой на государственном и международном уровне сферой деятельности Латвийской железной дороги являются международные грузовые перевозки. В 2011 году был достигнут рекордный уровень грузовых перевозок — без малого 60 млн.т. Благодаря этому Латвия вошла в круг наиболее загруженных железнодорожных грузовых перевозчиков Европы, заняв четвертое место за Германией, Польшей и Чехией.

Если же смотреть по тонно-километровой нагрузке, то с показателем 28,1 млн.т-км Латвийская железная дорога занимает третье место вслед за крупнейшими железными дорогами Европы — Немецкими и Польскими, где этот показатель составляет, соответственно, 84,9 и 28,2 млн.т-км.

В странах Балтии Латвийская железная дорога уже давно является лидером по объему грузовых перевозок. В 2011 году по железным дорогам Литвы было перевезено 52,3, а по железным дорогам Эстонии — 30,5 млн.т грузов..

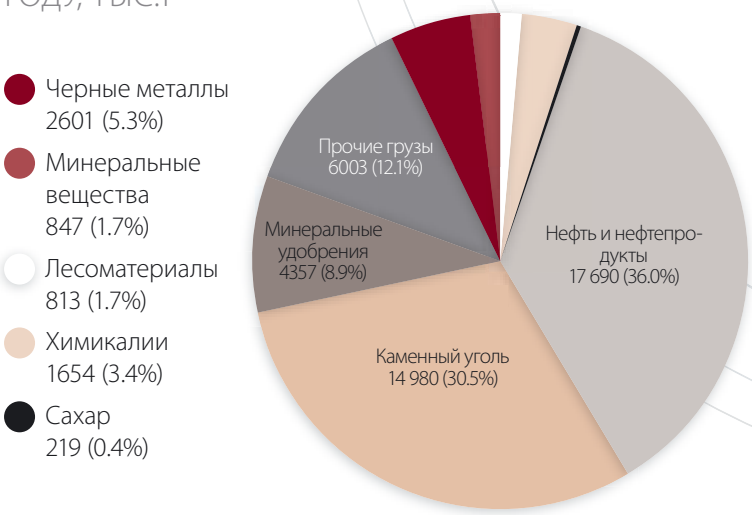
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В СТРАНАХ БАЛТИИ В 2004-2011 ГОДАХ (МЛН.Т)



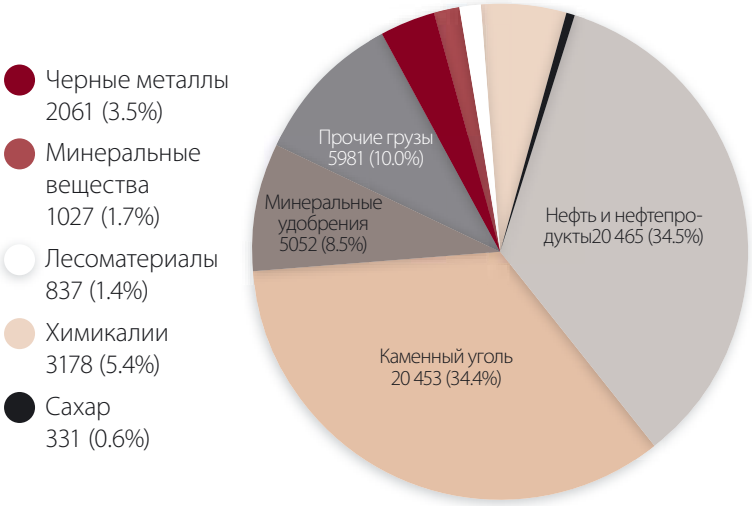
В ежегодном рейтинге ТОР 500 деловой газеты *Dienas bizness*, оценивающей предприятия Латвии, ГАО *Latvijas dzelzceļš* и его дочернее предприятие по грузовым перевозкам ООО *LDZ CARGO* в 2011 году были признаны крупнейшим предприятием транзитной и транспортной отрасли страны. В соответствии со стратегическими целями LDz и миссией предприятия, эти лидерские позиции были достигнуты благодаря последовательной, кропотливой и сознательной деятельности. По сравнению с 2010 годом, прирост грузооборота в 2011 году составил 20%. Это более положительная тенденция, нежели в целом по Европе, где, согласно обобщенным статистическим данным Европейского сообщества железных дорог и предприятий инфраструктуры (CER), средний прирост объема железнодорожных грузовых перевозок в 2011 году составил 4%.

Возможность роста грузооборота в 2011 году в Латвии определили как внешние обстоятельства — изменения на мировом рынке и долгосрочные приоритеты крупных держав, так и скрупулезно обдуманное планирование и использование внутренних ресурсов предприятия. Сейчас нагрузка на рельсовые пути в Латвии продолжает расти. Поэтому необходимы солидные инвестиции и обратная связь по вопросам содержания и модернизации инфраструктуры, чтобы подобный уровень можно было поддерживать в длительной перспективе. В связи с этим приоритетом 2012 года и последующих лет, актуальными не только на уровне предприятия, но и в государственном масштабе, становятся инвестиции в развитие инфраструктуры.

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ВИДАМ ГРУЗОВ В 2010 ГОДУ, ТЫС.Т



ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ВИДАМ ГРУЗОВ В 2011 ГОДУ, ТЫС.Т

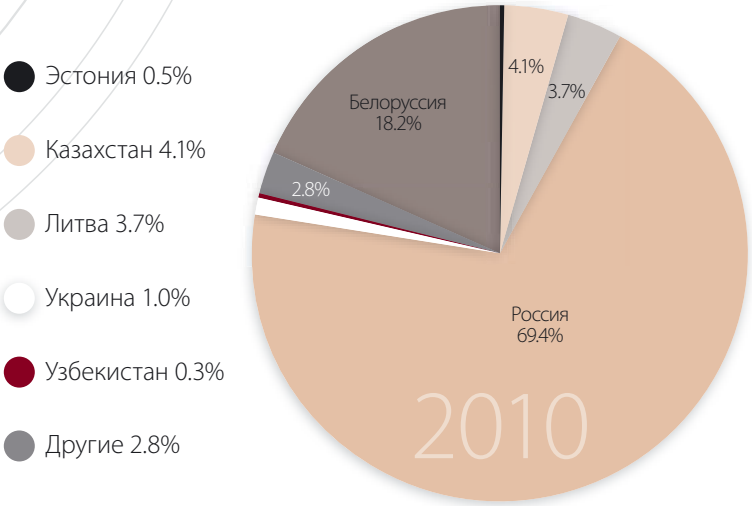


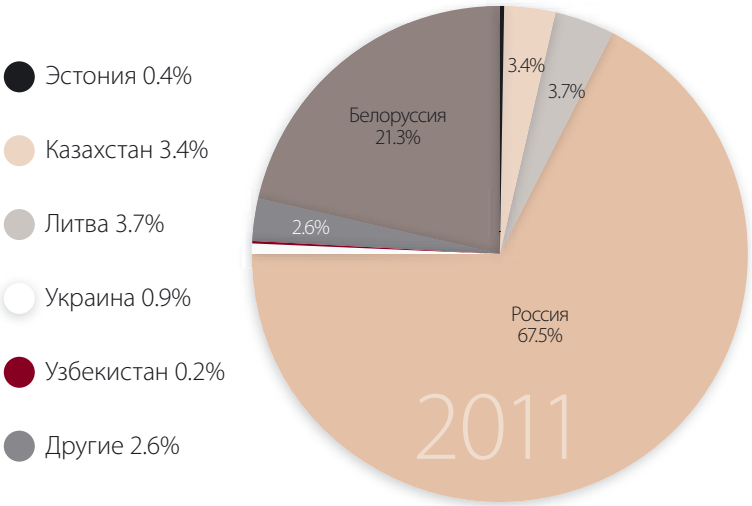
Послу случившегося в начале 2011 года в Японии землетрясения и ядерной катастрофы правительства ведущих стран пересмотрели свои энергоресурсы и приглушили деятельность АЭС, существенно увеличив переработку и использование менее опасного сырья — нефтепродуктов, нефти и каменного угля. В результате в Европе выросли объемы перевозок этих грузов. При этом Латвия является давним проверенным партнером стран СНГ и Азии, а также участницей стратегического транзитного коридора Восток–Запад, так что перевозки нефти, нефтепродуктов и каменного угля в 2011 году увеличились на несколько сотен тысяч тонн. Вследствие оживления международной экономики в послекризисный период за прошлый год выросли также объемы перевозки минеральных удобрений и химических грузов.

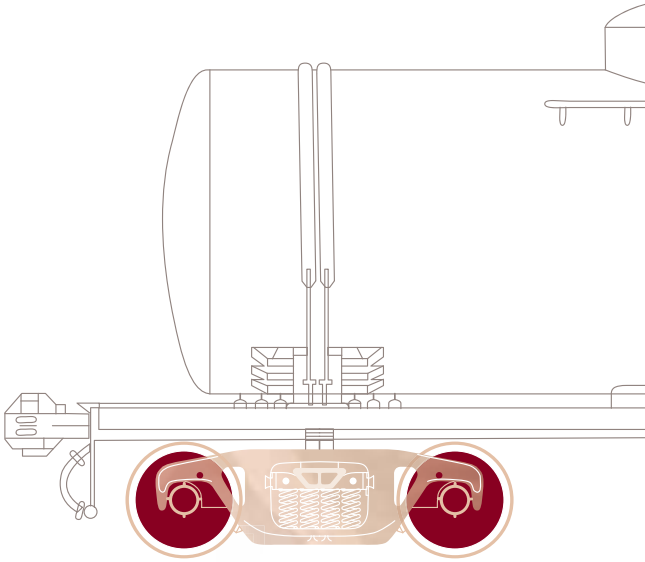
Железнодорожные нормативы и законодательное регулирование для Латвии определяет Европейский союз. В то же время наиболее важное стратегическое сотрудничество осуществляется в восточном направлении — с Россией, Белоруссией, Украиной и другими странами Евразии и Центральной Азии. Они формируют почти 95% объема перевозимых по рельсовым путям Латвии грузов. Объединяет нас с этими странами и ширина рельсовой колеи – 1520 мм.

В сфере грузовых перевозок Латвийская железная дорога сотрудничает более чем с 3800 клиентами, которые представляют грузовладельцев, стивидоров и экспедиторов грузов.

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ГРУЗОВ ИЗ РАЗНЫХ СТРАН В ИМПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ И СУХОПУТНОМ ТРАНЗИТЕ

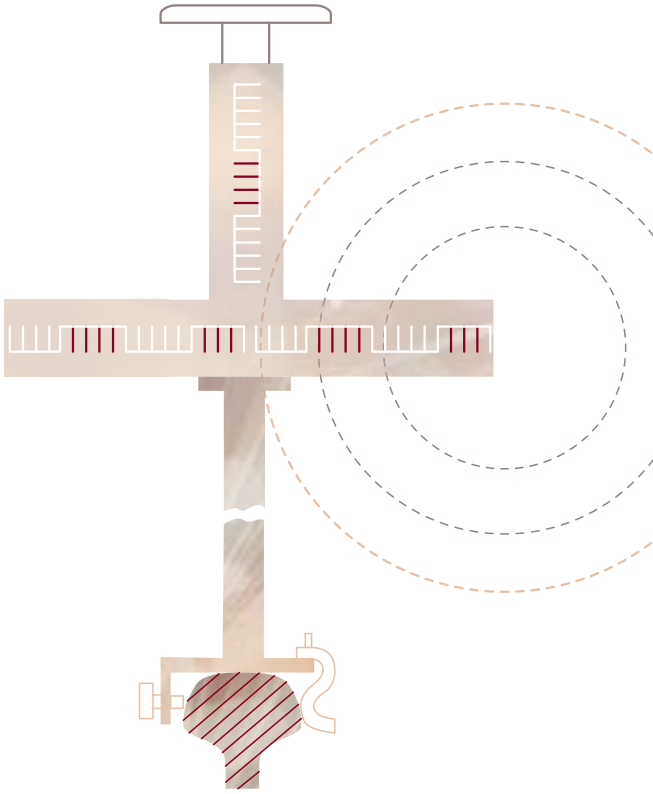






В 2011 году Таможенное управление Службы государственных доходов выдало ГАО *Latvijas dzelzceļš* Сертификат признанного коммерсанта, подтверждающий, что предприятие соответствует требованиям Европейской комиссии, заслуживает высшего уровня таможенного доверия и поэтому пользуется облегченными правилами и преимуществами таможенных процедур по всему Европейскому сообществу.

В сотрудничестве с Российскими железными дорогами в 2011 году шла подготовка к внедрению в Латвии электронной системы декларирования частных порожних вагонов. В России клиентский портал действует уже много лет, и сотрудничество между железнодорожными грузоперевозчиками и предприятиями происходит в электронном виде *(business to business)*. Таким образом заключают договоры и заказывают вагоны. Латвийские предприниматели, работающие с грузами, также заинтересованы во внедрении электронной системы декларирования грузов. Ее намечено постепенно развивать, распространяя на разные виды грузовых перевозок, а не только на порожняк.



КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

С учетом мировых тенденций развития транспорта ООО *LDZ Cargo* также выдвигает своим приоритетом контейнерные перевозки. В 2011 году курсировали уже три маршрута контейнерных поездов. *Балтика-Транзит* обеспечивает перевозки из стран Балтии до Казахстана и стран Средней Азии. *Рижский экспресс* курсирует между Ригой и Москвой, а контейнерный поезд *ЗУБР* осуществляет перевозки по маршруту Латвия–Белоруссия–Украина–Черное море.

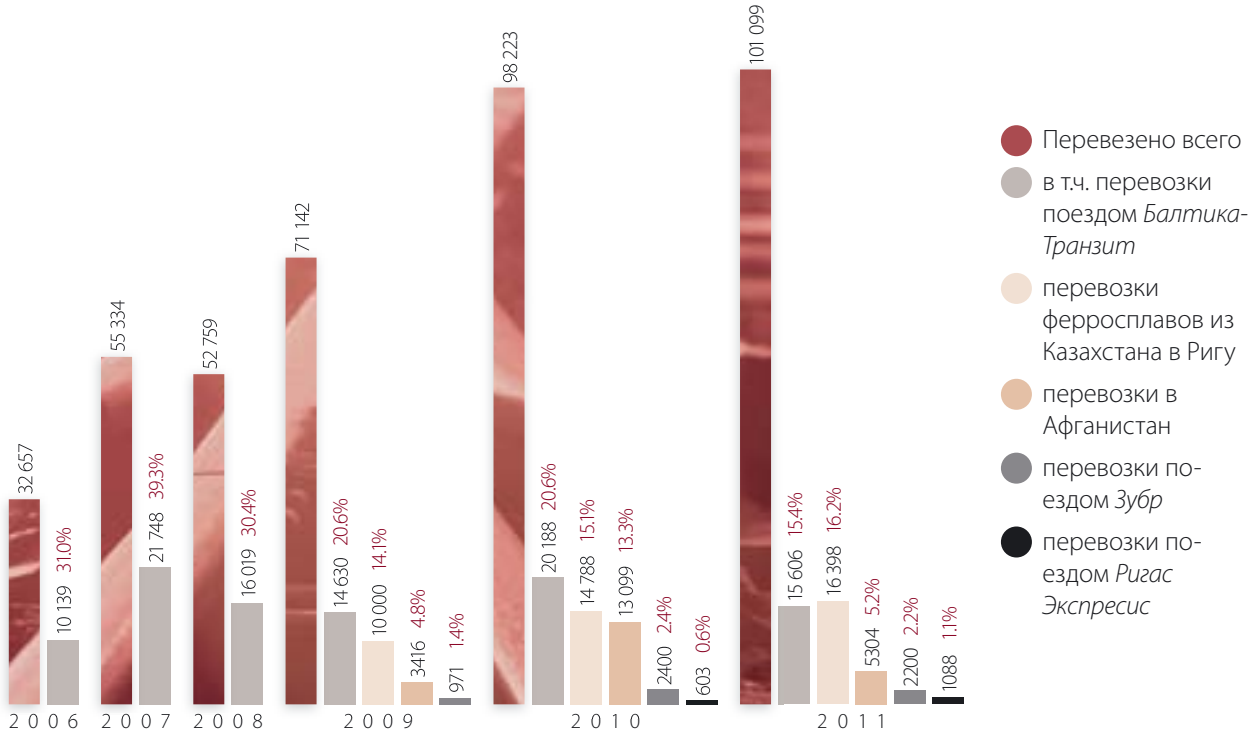
По сравнению с другими, контейнерные перевозки обладают преимуществом доставки грузов без перевалки и перемещения контейнеров на другое транспортное средство: с поезда — на корабль, грузовик или самолет. Для контейнерных поездов разработана облегченная система таможенных процедур и дружественных тарифов. В результате появляется удачная альтернатива автомобильному и водному транспорту: поезд курсирует по установленному графику, не создавая заторов на границе и нагрузки на автодороги, а грузы доставляются значительно быстрее, чем кораблем. Все эти объективные приоритеты контейнерного поезда способствуют заинтересованности LDz со временем еще больше развивать данный вид перевозок.

В 2011 году большое внимание уделялось расширению возможностей *ЗУБР*а. Активный интерес к сотрудничеству с совместным контейнерным поездом Латвийской, Белорусской и Эстонской железных дорог проявляют Турция и Швеция. Промышленные и торговые предприятия этих стран ищут наиболее удобные и быстрые торговые пути, соединяющие ЕС, Северные страны и Ближний Восток. Переговоры с турецкими представителями идут на государственном уровне — сейчас стороны готовят план сотрудничества.

Эксперты как Латвии, так и заинтересованных стран считают, что маршрут *ЗУБР*а, пересекающего территорию Латвии, обладает потенциалом развития благодаря созданию быстрого и удобного торгового пути между странами Скандинавии, ЕС и Ближнего Востока.

Контейнерный поезд *ЗУБР* был создан в 2009 году и сейчас соединяет порты Латвии и Эстонии с Белоруссией. В ближайшем будущем планируется сотрудничество с Украиной. В основе маршрута лежит доставка грузов в/из Белоруссии. В 2011 году началось сотрудничество с двумя украинскими портами. За три года от запуска *ЗУБР*а объем перевозок постоянно растет. В 2009 году по этому маршруту была перевезена 971 контейнерная единица TEU, в 2010 году — 2400 TEU, тогда как в 2011 году — 2200 TEU. Расширяется номенклатура грузов — от запчастей до технических устройств и машин. В Латвии оператором контейнерного поезда является дочернее предприятие ООО *LDZ Cargo* — ООО *LDZ Cargo Loģistika*.

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ LDZ, В ТОМ ЧИСЛЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОЕЗДОМ *БАЛТИКА-ТРАНЗИТ*, ПЕРЕВОЗКИ ФЕРРОСПЛАВОВ ИЗ КАЗАХСТАНА В РИГУ, ПЕРЕВОЗКИ В АФГАНИСТАН, ПЕРЕВОЗКИ ПОЕЗДАМИ *ЗУБР* И *РИГАС ЭКСПРЕСИС*, 2006-2011 ГОДЫ

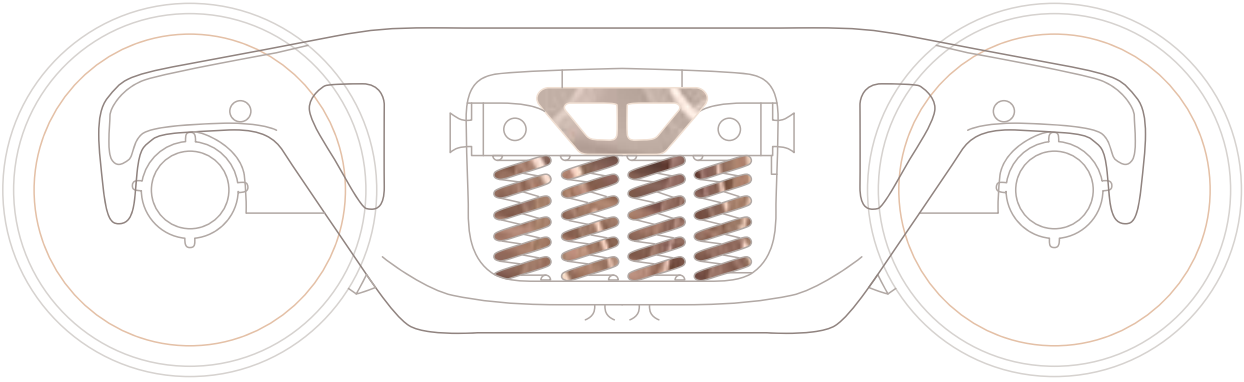


Для концерна LDz важно и участие в миссии обеспечения перевозки невоенных грузов НАТО в Афганистан, подтверждающее качество работы и надежность предприятия. Хотя, по сравнению с 2010 годом, объем этих грузов в 2011 году сократился, это связано с проводимой США политикой поиска других возможных маршрутов доставки грузов в Афганистан. Планируется, что в 2012 году объем грузов, проходящих по железным дорогам и портам Латвии, увеличится, ибо этот маршрут признан одним из наиболее перспективных и эффективных. Хотя в общем объеме перевозок грузы на Афганистан занимают сравнительно небольшую долю, этот проект является престижным, а участие в нем увеличивает узнаваемость Латвии, ее железной дороги и грузоперевозчиков на международной арене.

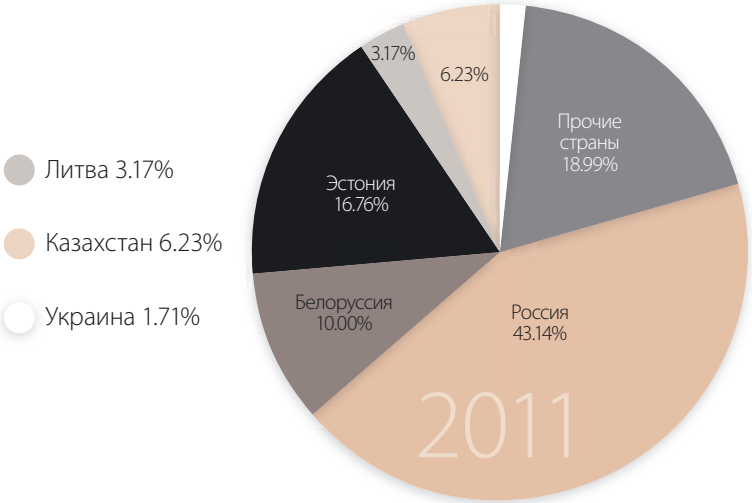
ПОКАЗАТЕЛИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ООО *LDZ CARGO* В 2011 ГОДУ

ВИДЫ ПЕРЕВОЗОК	ГРУЗООБОРОТ (МЛН.Т-КМ)			ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ТЫС.Т)			СРЕДНЕЕ РАССТОЯНИЕ (КМ)		
	2010	2011	%	2010	2011	%	2010	2011	+, -
ВСЕГО	13 175	16 551	125,6	49 164	59 385	120.8	268.0	278.7	+10.7
в том числе:									
ВНУТРЕННИЕ	291	296	101,7	1 262	1 193	94,5	230,6	248,1	+17,5
удельный вес	2.2	1.8		2.6	2.0				
ЭКСПОРТНЫЕ	1 094	1 783	163,0	3 207	4 932	153,8	341,1	361,5	+20,4
удельный вес	8.3	10.8		6.5	8.3				
в том числе через портовые станции	520	1 112	213,8	1 500	2 995	199,7			
удельный вес	3.9	6.7		3.1	5.0				
ИМПОРТНЫЕ	10 907	13 270	121,7	40 973	48 438	120,7	266,2	274,0	+7,8
удельный вес	82.8	80.2		83.3	81.6				
в том числе через портовые станции	10 142	12 520	123,4	37 556	44 743	119,1			
удельный вес	77.0	75.6		76.4	75.3				
СУХОПУТНЫЙ ТРАНЗИТ	883	1 202	136,1	3 722	4 822	129,6	237,2	249,3	+12,1
удельный вес	6.7	7.3		7.6	8.1				

По обороту железнодорожных грузов прирост в 2011 году наблюдается почти по всем позициям. Удельный вес импортных перевозок в 2011 году увеличился на 2,6% и составил 80,2% от общего объема грузоперевозок. Удельный же вес экспортных грузов в 2011 году вырос на 2,5%, составив 10,8% общего объема..



УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ОБЪЕМА ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО СТРАНАМ-ПОЛУЧАТЕЛЯМ В 2011 ГОДУ



УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ОБЪЕМА ИМПОРТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО СТРАНАМ-ОТПРАВИТЕЛЯМ В 2011 ГОДУ

СОТРУДНИЧЕСТВО С ЛАТВИЙСКИМИ ПОРТАМИ

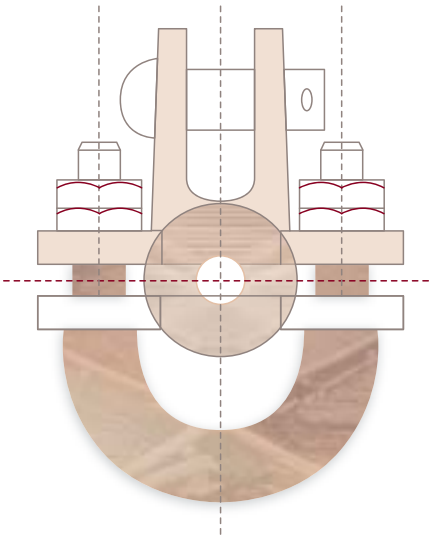
Перевозки через морские порты в 2011 году увеличились на 8 682 тыс.т, достигнув 47 738 тыс.т, что на 22,2% больше, чем в 2010 году.

ОБЪЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ЛАТВИЙСКИЕ ПОРТЫ В 2007-2011 ГОДАХ

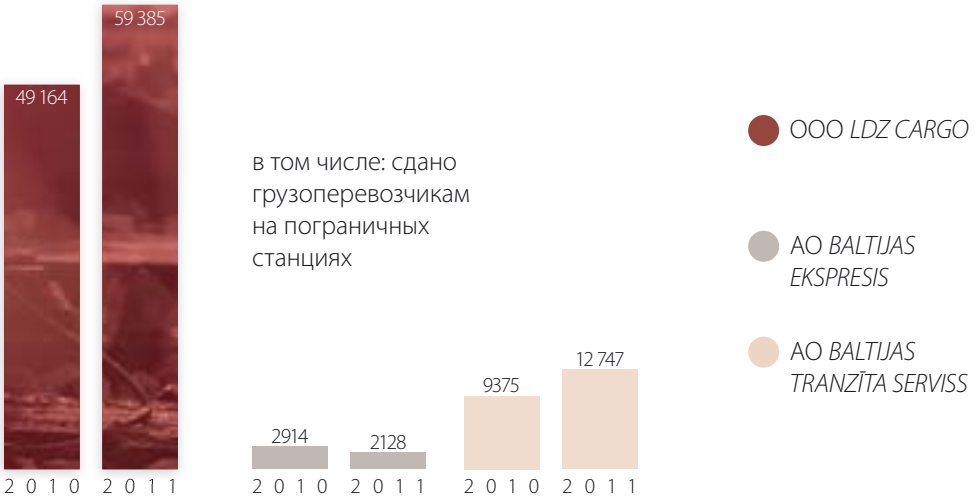
ПЕРЕВОЗКИ (ТЫС.Т)	2007	2008	2009	2010	2011	2011 Г. % К	
						2009	2010
ВСЕГО	39 076	43 871	45 117	39 056	47 738	105,8	122,2
в том числе: через Вентспилсский порт	18 428	18 578	19 153	15 046	19 933	104,1	132,5
через Рижский порт	18 299	22 891	23 771	22 096	25 480	107,2	115,3
через Лиепайский порт	2 349	2 402	2 193	1 914	2 325	106,0	121,5

Всего в 2011 году было погружено 6 121 тыс.т грузов, или на 37,0% больше, чем в 2010 году. В среднем за сутки выгружалось на 16,3% вагонов больше, чем годом ранее. В течение года среднесуточная выгрузка составила 2 171 вагон.

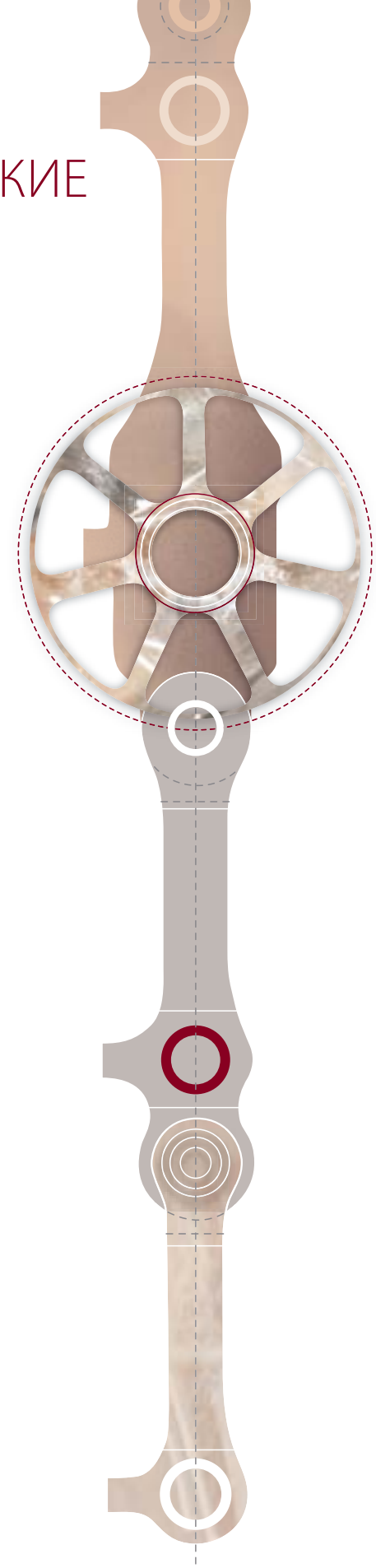
По железнодорожным грузовым перевозкам Латвия представляет собой один из наиболее открытых и либеральных рынков Европы. Латвийская железная дорога не занимает монопольного положения в секторе железнодорожных грузовых перевозок. На рынке работают три грузоперевозчика: ООО *LDZ Cargo*, являющееся дочерним предприятием LDz, и два частных оператора — АО *Baltijas Ekspresis* и АО *Baltijas tranzīta serviss*. Нагрузка этих предприятий в 2011 году тоже увеличилась: у АО *Baltijas Ekspresis* она превысила 2 млн.т грузов, а у АО *Baltijas tranzīta serviss* — достигла неполных 13 млн.т грузооборота.



ПЕРЕВЕЗЕННЫЕ ГРУЗЫ (В ТЫС.Т)



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ



Наряду с грузовыми перевозками, в ведении Латвийской железной дороги находятся международные пассажирские перевозки, выполняемые ООО *LDZ Cargo*. С учетом интенсивности международного пассажиропотока и потребностей населения в настоящее время из Риги курсируют поезда по трем маршрутам — на Санкт-Петербург, Москву и Минск. Маршрут на Минск был открыт 1 июня 2011 года в сотрудничестве с Белорусской железной дорогой. Из белорусской столицы пассажиры могут отправиться дальше к черноморским курортам Анапе, Адлеру и Одессе, а также совершить удобные пересадки на поезда, следующие в различные города Европы: Берлин, Прагу, Киев и Варшаву. Предлагаемые LDz поезда на Москву и Санкт-Петербург также открывают перед пассажирами широкие возможности для железнодорожных путешествий в восточном и западноевропейском направлениях.

Всего в 2011 году было перевезено 335 тыс.пассажиров. Это на неполный процент меньше, чем годом ранее, когда количество пассажиров достигло 338 тыс.человек. В отчетном году из Латвии поездами выехали 142 тыс.человек, въехали — 145 тыс., тогда как транзитом проследовали 48 тыс.пассажиров.

В 2011 году Латвийская железная дорога вместе с Российскими железными дорогами продолжала работу над ускорением пассажирского сообщения по маршруту Рига–Москва, чтобы обеспечить возможный спрос в 2018 году, когда в России пройдет чемпионат мира по футболу. Планируется запустить эффективный и комфортабельный ночной поезд с продолжительностью рейса около 11 часов.

Оценив предложения других железных дорог Европы и мира, а также крупнейших конкурентов в сфере перевозочных услуг — авиакомпаний и автобусных перевозчиков, дочернее предприятие Латвийской железной дороги ООО *LDZ Cargo*, занимающееся международными пассажирскими перевозками, в 2011 году внедрило ряд новинок по заказу билетов на поезд и спектру дополнительных услуг, а также разработало и предложило путешественникам новый интерактивный сайт. В 2011 году пассажиры получили возможность заранее регистрироваться на международные поезда по Интернету.

Пассажиры международных маршрутов могут не только приобрести на сайте билет на поезд, но и забронировать гостиницу. В будущем на сайте http://travel.ldz.lv/lv/ планируется также обеспечить ряд других полезных для путешественников услуг: аренду автомобиля, заказ экскурсий и другие возможности.

В конце 2011 года для гостей Латвии стало возможным на вновь созданном сайте в электронном виде приобрести билет на поезд и заказать гостиницу. В 2012 году круг предложений и городов планируется расширить. Благодаря возможности покупки билетов в Интернете в 2011 году таким способом было реализовано примерно 15% билетов. Предполагается, что в 2012 году процентное соотношение билетов, приобретенных в кассе и по Интернету, должно существенно измениться.

Для путешественников, выбирающих поезд, на сайте ООО L*DZ Cargo* собрана информация о конечных станциях железнодорожных маршрутов — Риге, Минске, Москве и Санкт-Петербурге. Посетители сайта могут узнать краткую историю этих городов, виртуально осмотреть их достопримечательности и живописные места, получить информацию о современной художественной и культурной жизни, возможностях развлечения и отдыха. Тут же находятся сведения о погоде в выбранном городе и курсе валют. Доступна и информация о различных способах путешествия на поезде — в бизнес-классе и обычном купейном, плацкартном вагоне, правила проезда детей разного возраста и перевозки животных.

Местными пассажирскими перевозками по Латвии занимается АО *Pasažieru vilciens*. К сожалению, внутренний пассажиропоток имеет ежегодную тенденцию к снижению, что, возможно, связано с закрытием ряда нерентабельных маршрутов и ростом частного автопарка. В то же время число пассажиров международных поездов постепенно растет, превращая поезд в равноценного конкурента автомобильных и авиаперевозчиков. А это, в свою очередь, мотивирует ООО *LDZ Cargo* искать все более современные и интересные предложения для существующих и потенциальных клиентов.

ОБЪЕМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В 2009-2011 ГОДАХ (В МЛН.ПАСС-КМ)

ПАССАЖИРООБОРОТ	2009	2010	2011	2011 Г. В % К	
				2009	2010
ВСЕГО	39 076	43 871	45 117	105,8	122,2
В ТОМ ЧИСЛЕ: МЕСТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ АО *PASAŽIERU VILCIENS*	18 428	18 578	19 153	104,1	132,5
в том числе: электропоездами	18 299	22 891	23 771	107,2	115,3
дизель-поездами	2 349	2 402	2 193	106,0	121,5
экспресс-поездами	5	4	5	100,0	125
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	70	79	79	112,9	100,0
в том числе: количество пассажиров, выехавших из Латвии	30	35	34	113,3	97,1
количество пассажиров, въехавших в Латвию	32	36	37	115,6	102,8
транзит	8	8	8	100.0	100.0

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Всего в собственности Латвийской железной дороги находятся 6126 вагонов и 209 локомотивов.

За техобслуживание грузовых вагонов, их отцепочный и капитальный ремонт, а также за планирование и контроль за выполнением капитального ремонта локомотивов отвечает отдел подвижного состава технической дирекции LDz. За деповской ремонт грузовых вагонов, техобслуживание локомотивов, планирование и контроль за выполнением текущего ремонта локомотивов отвечает технический департамент ООО *LDZ Cargo*. Техобслуживанием и отцепочным ремонтом грузовых вагонов занимаются пункты технического обслуживания вагонов ГАО *Latvijas dzelzceļš*. В то же время ООО *LDZ ritošā sastāva serviss* выполняет техобслуживание и ремонт подвижного состава, модернизацию локомотивов и вагонов по заказу ООО *LDZ Cargo*. В обязанности ООО *LDZ ritošā sastāva serviss* также входит: экипировка и аренда локомотивов, очистка цистерн, изготовление нестандартного оборудования и оказание услуг базы запчастей. Для выполнения этих задач в ряде стратегических мест Латвии действуют подразделения Центра ремонта локомотивов – в Даугавпилсе и Риге с цехами в Резекне, Лиепае и Елгаве, Центр ремонта вагонов в Даугавпилсе, а также химико-техническая и измерительная лаборатория в Риге с инспекторской группой в Даугавпилсе. Если в ремонтных центрах и цехах идет работа по ремонту и модернизации подвижного состава, то перед лабораторией поставлена задача обеспечения безопасности движения поездов путем качественного ремонта и метрологической поверки приборов по техническому содержанию и контрольно-измерительных средств. Латвийским национальным аккредитационным бюро химико-технической и измерительной лаборатории ООО *LDZ ritošā sastāva serviss* выдано удостоверение на проверку цистерн по стандарту LVS EN ISO/IEC 17020.

- В 2011 году были приобретены 100 фитинговых платформ. На 2012 год планируется приобретение 300 новых вагонов (100 крытых вагонов и 200 фитинговых платформ).

ЛОКОМОТИВНЫЙ ПАРК ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

СЕРИЯ ЛОКОМОТИВА	КОЛИЧЕСТВО
2ТЭ10U, 2ТЭ10М	23
2ТЕ116	6
М62, 2М62, 2М62У, 2М62УЦ, 2М62УП	103
ЧМЭ3, ЧМЭ3М	56
ТЭП70	13
ТГМ23, ТГМ23БВ	5
ВСЕГО	209

ПАРК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ТИП ВАГОНА	КОЛИЧЕСТВО
Крытые	1589
Платформы	74
Полувагоны	1121
Цистерны	1216
Рефрижераторные вагоны	37
Другие	2089
ВСЕГО	6126

МОДЕРНИЗАЦИЯ ЛОКОМОТИВОВ *ЧМЭ3*

Наиболее значительный инновационный проект *LDZ ritošā sastāva serviss*, начатый в 2010 году, связан с модернизацией локомотивов ЧМЭ3. Осенью 2011 года были завершены работы на первом локомотиве ЧМЭ3-4644, благодаря которым создан практически новый локомотив ЧМЭ3М-4644, приступивший к работе на рижской станции Шкиротава. Всего ГАО *Latvijas dzelzceļš* принадлежат 56 локомотивов ЧМЭ3. В 2011 году была начата модернизация двух тепловозов этого типа, а в 2012 году — еще двух. До конца 2012 года планируется приступить к модернизации еще трех локомотивов. Всего к 2014 году намечено переделать 14 тепловозов ЧМЭ3.

До сих пор локомотивы ЧМЭ3 использовали для маневровых работ, но после модернизации возможности расширились: теперь тепловозы пригодны также для обслуживания хозяйственных и сборных поездов, могут заменить технически и морально устаревшие односекционные локомотивы М62. Новый двигатель *CATERPILLAR* американского производства на 64% увеличивает мощность локомотива, и специалисты, наблюдавшие за работой ЧМЭ3М в Латвии, сравнивают его с тепловозом М62 с двигателем мощностью 2000 л.с.

В ходе подготовки проекта модернизации ЧМЭ3 серьезно анализировался вопрос целесообразности приобретения новых рабочих локомотивов, однако расчеты уверенно доказали выгоду модернизации. При исследовании рынка выяснилось, что маневровые локомотивы, соответствующие требованиям LDz, в Европе не производят. По этой причине многие страны, в том числе Литва, Белоруссия, Украина, Чехия и Словакия, и занимаются модернизацией имеющихся локомотивов ЧМЭ3, а не приобретают новые.

Аргументом против покупки новых локомотивов являются также их обслуживание и ремонт. Создавая ЧМЭ3М практически заново, специалисты основательно изучили его конструкцию и особенности, а знание «анатомии» локомотива важно для его ремонта и обслуживания.

Финансовые расчеты также свидетельствуют, что инвестиции в модернизацию локомотивов ЧМЭ3 полностью окупятся за 7 лет. В день, когда модернизированный тепловоз сдается в эксплуатацию, срок его службы продлевается еще на 30 лет.

КРУПНЕЙШИЕ ПРОЕКТЫ 2011 ГОДА

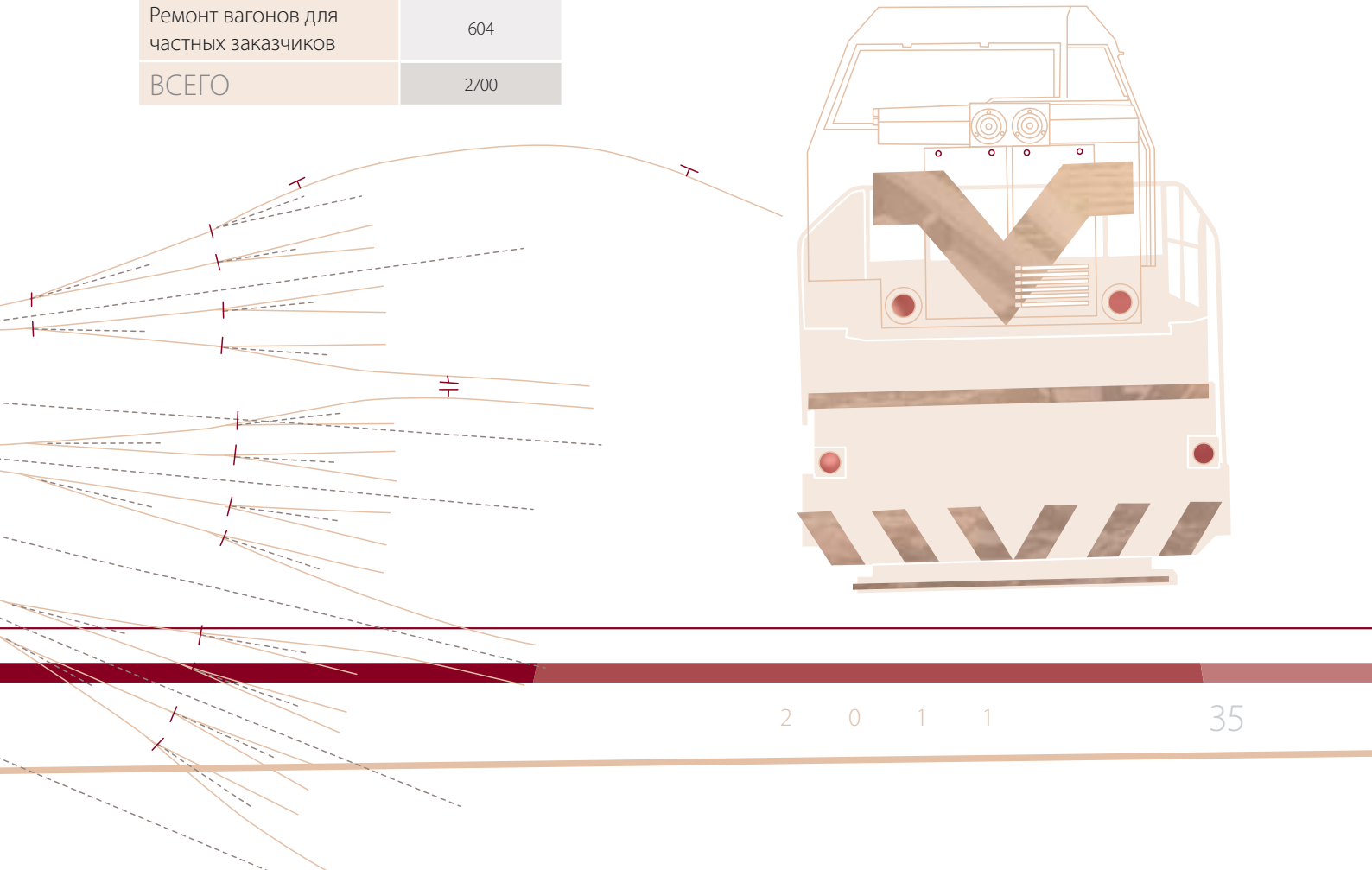
- модернизация локомотивов ЧМЭ3М
- модернизация локомотивов ТГМ23
- покупка 6 локомотивов 2ТЭ116
- окончание проекта реконструкции системы теплоснабжения и котельной в Резекненском цехе Центра ремонта локомотивов
- завершение внедрения ремонта и замены элементов колесных пар локомотивов на базе Центра ремонта вагонов
- сдача в эксплуатацию в начале 2011 года площадки по сбору отработанного масла и главных наливных резервуаров в Рижском участке Центра ремонта локомотивов, строительство топливно-смесительного комплекса
- строительство металлического ангара в Центре ремонта вагонов
- окончание устройства автоматического управления для двух топливных резервуаров на топливной базе Даугавпилсского цеха Центра ремонта локомотивов
- проектные работы по модернизации топливной базы Резекненского цеха Центра ремонта локомотивов
- строительство комплекса для смешивания дизельного и биотоплива на топливной базе Рижского цеха Центра ремонта локомотивов

КОЛИЧЕСТВО УСЛУГ, ОКАЗАННЫХ ПО РЕМОНТУ ЛОКОМОТИВОВ В 2011 ГОДУ

	LDZ CD	ООО *LDZ CARGO*	ООО *LDZ INFRASTRUKTŪRA*	АО *BALTIJAS EKSPRESIS*	АО *BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS*	ЗА РУБЕЖОМ	ВСЕГО
СЕКЦИИ	174	19 801	160	588	2606	6	22 805
ЛОКОМОТИВЫ	174	14 543.3	160	296	1303	5	16 482

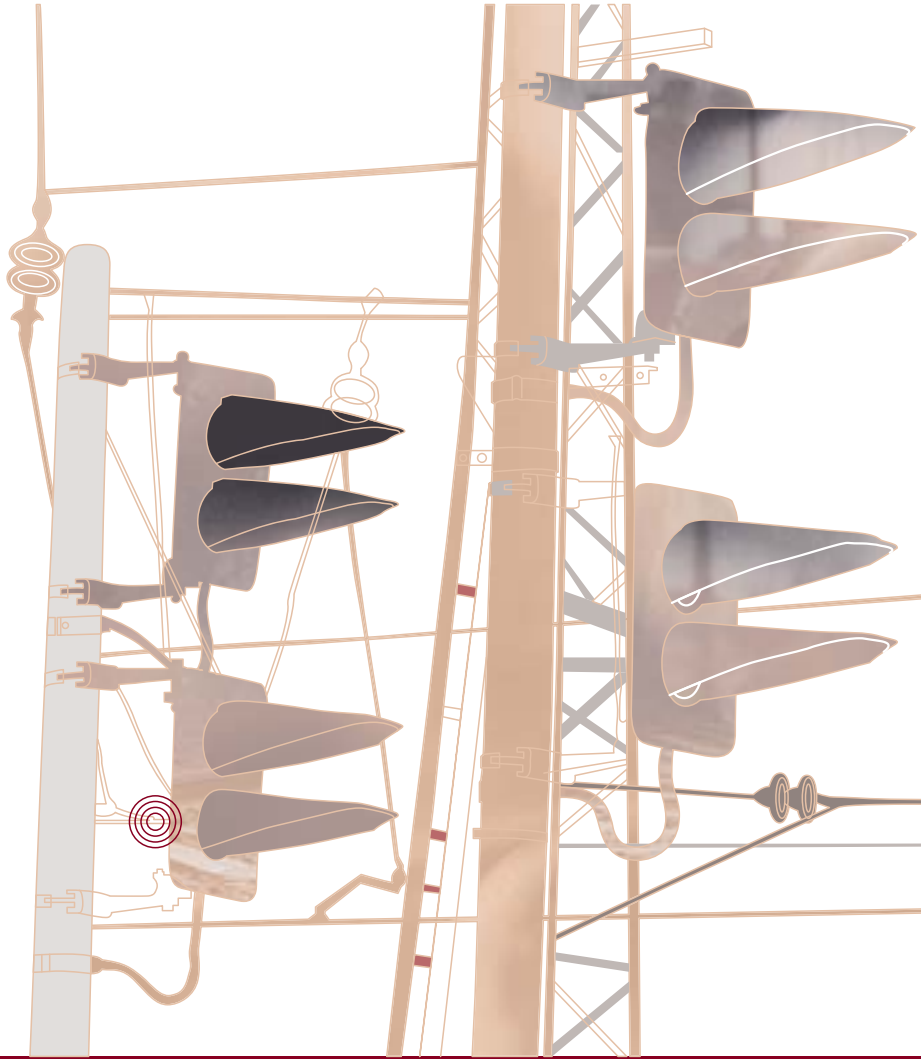
ОБЪЕМ РЕМОНТА И МОДЕРНИЗАЦИИ ВАГОНОВ В 2011 ГОДУ

ПОКАЗАТЕЛИ	КОЛИЧЕСТВО (ВАГОНЫ)
Деповской ремонт грузовых вагонов (для Латвийской железной дороги)	2014
Капитальный ремонт грузовых вагонов (для Латвийской железной дороги)	82
Ремонт вагонов для частных заказчиков	604
ВСЕГО	2700



ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОХРАННЫХ УСЛУГ

Для решения вопросов безопасности и охраны Латвийской железной дороги было создано дочернее предприятие ООО *LDZ apsardze*, в ведении которого находятся физическая охрана объектов и грузов; проектирование, монтаж, установка и обслуживание охранных, противопожарных и видеосистем, а также мониторинг полученных сигналов тревоги. *LDZ apsardze* обеспечивает эти услуги для нужд Латвийской железной дороги, а также для частных и юридических покупателей услуги за пределами предприятия.

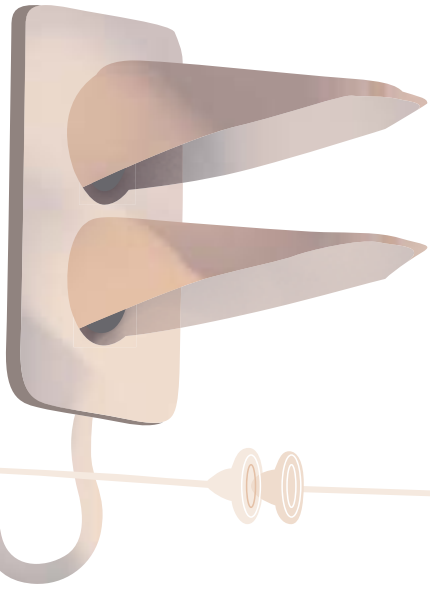


- В 2011 году физическая охрана обеспечивалась на 62 объектах; на 644 объектах она осуществлялась с помощью охранной техники.
- Устройства технической охраны за отчетный год были установлены *LDZ apsardze* на 100 новых объектах. Крупнейшие из них: станция Даугавпилс-Товарная и ее территория, производственная территория Дистанции пути в Резекне, территория LEN на рижской станции Шкиротава, линейные станции, генераторные и релейные помещения участков Крустпилс–Елгава и Елгава–Вентспилс.
- Железнодорожные переезды в Тукумсе, Саулкрасты, Сигулде и Резекне оборудованы камерами видеонаблюдения. До 2011 года таким образом в Латвии уже были оборудованы 13 переездов.
- Охрана в пути была обеспечена для 86 109 грузовых вагонов.

Расширяя свою деятельность и привлекая новых частных и юридических клиентов за пределами предприятия, *LDZ apsardze* намерено ориентироваться на охрану индустриальных объектов и увеличение объема услуг в тех регионах, где сейчас размещены группы оперативного реагирования.

Кроме этого, в ходе оценки накопленного предприятием опыта и оптимизации производственных процессов, планируется по возможности уменьшать объем услуг, оказываемых структурными подразделениями.

В целях обеспечения качественных и профессиональных услуг как для LDz, так и для внешних клиентов на предприятии постоянно идет процесс повышения квалификации работников. Уделяется внимание модернизации технических средств, постоянно используемых работниками *LDZ apsardze* для выполнения их непосредственных обязанностей: автотранспорта, средств связи, компьютерной техники и охранного оборудования.



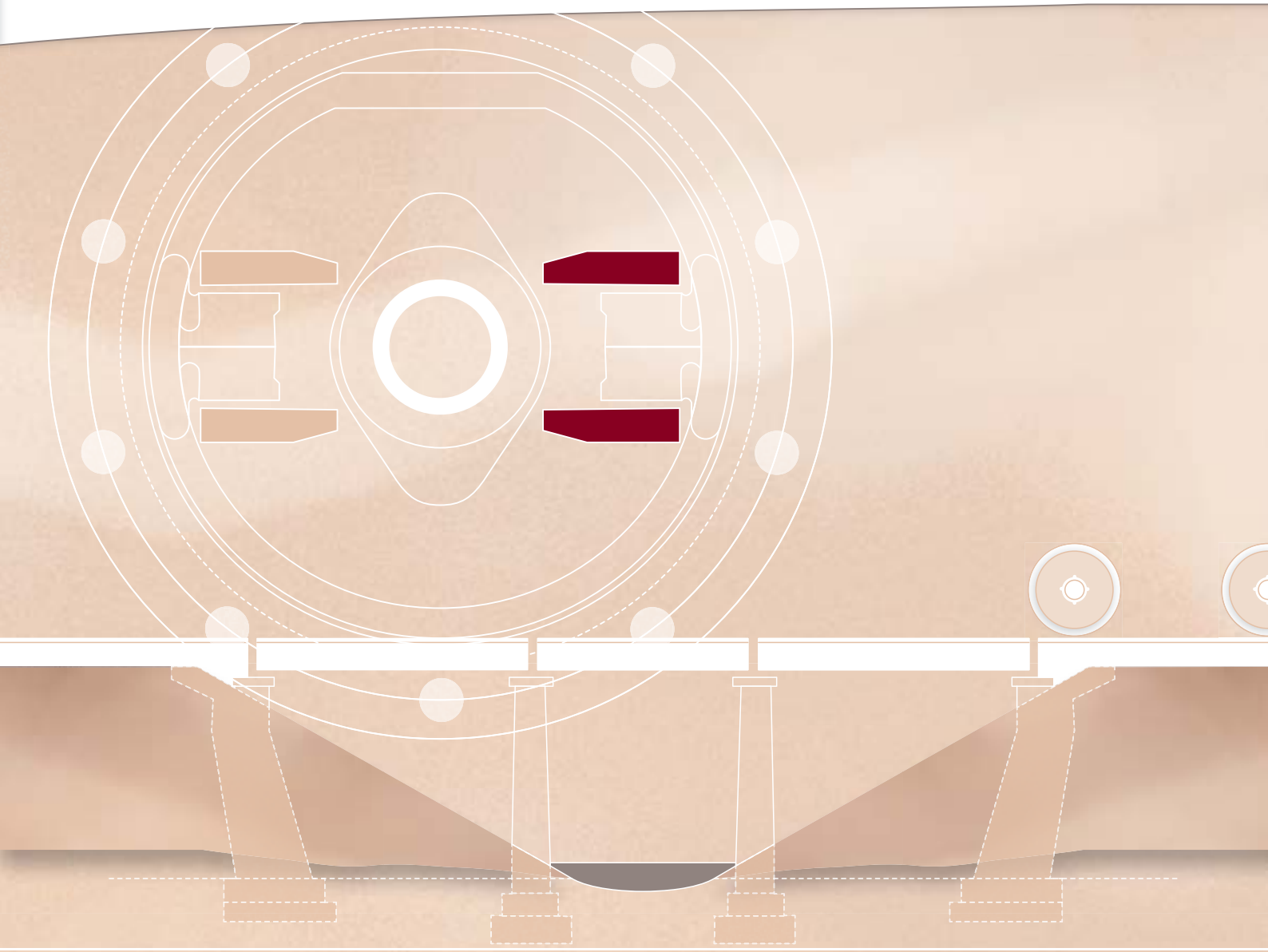
ИТОГИ 2011 ГОДА:

- задержаны и переданы полиции 25 лиц;
- предотвращены два пожара на крупных железнодорожных объектах;
- с 10 охраняемых железнодорожных мостов выдворены 490 лиц, находившихся там без разрешения;
- предотвращены более 100 попыток хищения с охраняемых объектов (железнодорожных парков, производственных помещений, перевозимых грузов).

НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ ВИДЫ ХИЩЕНИЙ:

- кража металлолома и кража нефтепродуктов из перевозок;
- кража металлических изделий со стационарных объектов.

ЛАТВИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА – ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И СОЦИАЛЬНАЯ АКТИВНОСТЬ

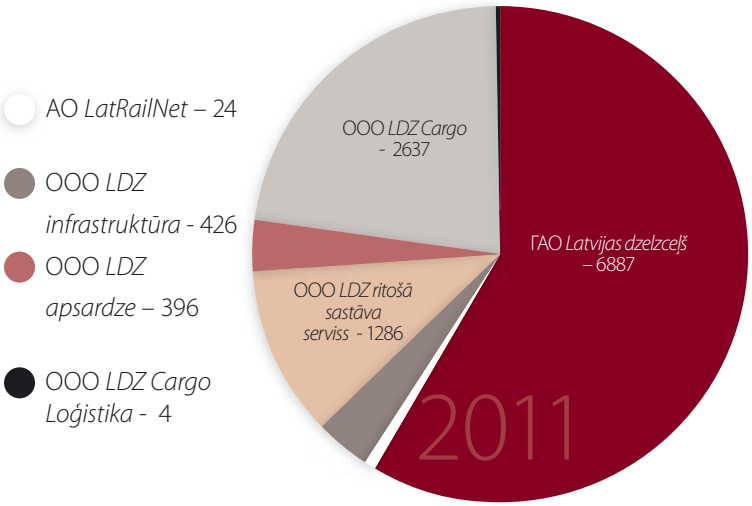


A
BALTIC REGION
1520

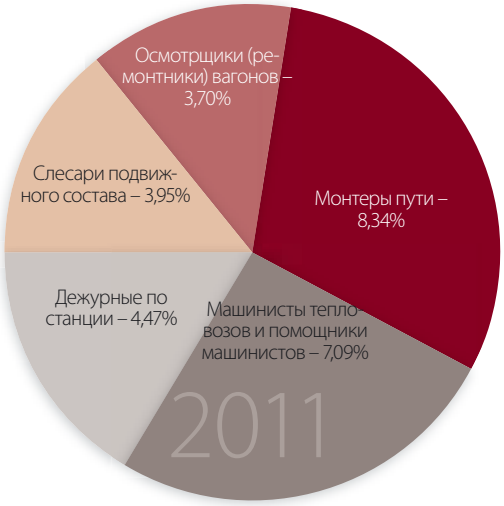
ЛЮДИ, СОЗДАЮЩИЕ ЛАТВИЙСКУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ

- В 2011 году на Латвийской железной дороге работали 11 660 человек 528 различных специальностей.

КОЛИЧЕСТВО РАБОТНИКОВ ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ ПРОФЕССИИ НА ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



ЗАНЯТОСТЬ В РИГЕ И РЕГИОНАХ

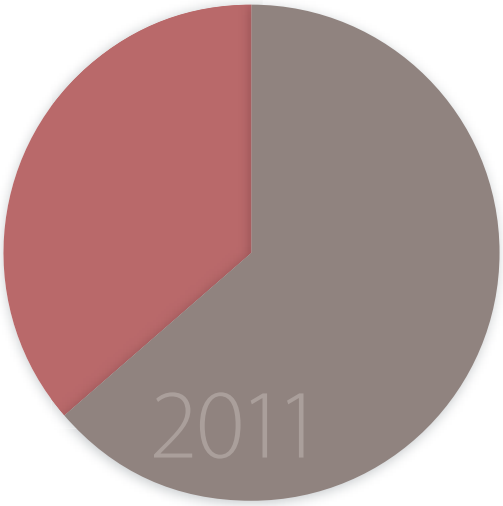
- Видземе – 37% (в том числе Рижский регион – 34%);
- Латгале – 37%;
- Земгале – 15%;
- Курземе – 11% - распределение по месту жительства работников.

СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ РАБОТНИКОВ И СРЕДНИЙ ТРУДОВОЙ СТАЖ В КОНЦЕРНЕ

- Средний возраст – 43,85 лет;
- Средний трудовой стаж в концерне – 14,14 лет

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ПОЛУ

- Мужчины – 63,75%
- Женщины – 36,25%



УРОВЕНЬ ОБРАЗОВАНИЯ

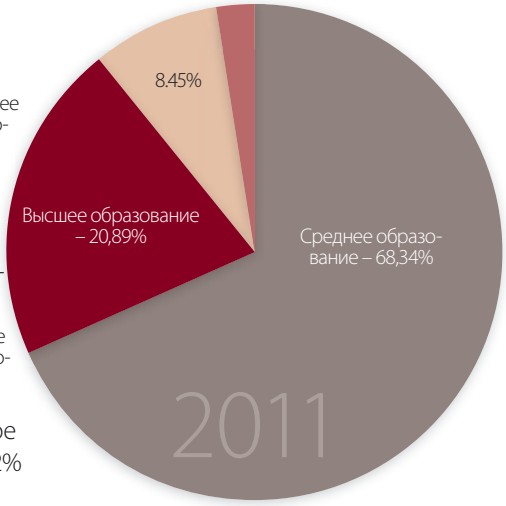
- Среднее образование – 68,34%

(в том числе: среднее ремесленное – 9,29%, среднее общее – 20,63%, среднее профессиональное – 38,42%)

- Высшее образование – 20,89%
- Основное образование – 8,45%

(в том числе: основное общее – 6,98%, основное профессиональное – 1,47%)

- Неполное основное образование – 2,32%



По сравнению с предыдущим годом, в 2011 году штат работников Латвийской железной дороги сократился на неполные 300 человек. Это связано с уходом на пенсию многолетних работников и вытекающими из этого процесса оптимизацией, модернизацией и централизацией выполнявшихся ими работ и функций. В свою очередь, средний объем зарплаты-брутто на предприятии за год увеличился – с 637,70 лата в 2010 году до 716,20 лата в 2011 году.

СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Предприятию, являющемуся становым хребтом грузового транзита, следует брать на себя и социальную ответственность за процессы в стране и обществе в целом. В этом аспекте точно обозначение «государство в государстве». LDz не может определять политику правительства по данным вопросам, однако ответственно формирует собственное видение и реализует его. Концерн сознает свою ответственность, поэтому тщательно планирует и поддерживает определенную стратегию; выбирает сферы, направления и проекты для своего участия и поддержки, таким образом оказывая влияние на общие критерии и направления социальной ответственности государства.

ПРОСВЕЩЕНИЕ ОБЩЕСТВА В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Поскольку основная деятельность LDz связана с безопасностью транспортных потоков по железной дороге, то особое внимание уделяется просвещению общества по вопросам безопасности. Своей первичной целевой аудиторией предприятие считает детей школьного возраста, у которых только формируются представление о нормах поведения, понимание безопасности и чувство ответственности за свои действия. В Музее истории Латвийской железной дороги несколько раз в месяц проводятся бесплатные интерактивные занятия, в рамках которых школьники узнают о правилах поведения вблизи железной дороги. Ребята получают информацию как из рассказов лекторов, анализа и примеров реальных ситуаций, так и из занимательных мультфильмов, созданных для лучшего восприятия специфических вопросов безопасности. Блок фильмов, посвященных теме железнодорожной безопасности, снят латвийской студией мультипликационных фильмов *Animācijas brigāde*.

Несколько раз в год представители железной дороги отправляются по школам в регионах Латвии, чтобы обучать детей железнодорожной безопасности, повышать уровень их общей подготовки, понимания и знаний. Цель подобных поездок – ограничение и устранение возможностей несчастных случаев из-за легкомысленного и самоуверенного поведения. В результате этой систематической активности количество молодых людей, пострадавших в происшествиях на железнодорожном транспорте, продолжает снижаться. В отчетном году пострадали 14 и погибли 5 человек в возрасте до 30 лет.

Обращаясь к более широкой аудитории — людям разных возрастов, Латвийская железная дорога также организует ряд социальных кампаний. В 2011 году наибольшее внимание было обращено на пересечение железнодорожных переездов в рамках проведения Международного дня безопасности на железнодорожных переездах, отмечавшегося в Европе и Латвии 9 июня.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЛЮДЕЙ С НАРУШЕНИЯМИ ДВИЖЕНИЯ

Приоритетом железной дороги является не только просвещение общества, но обеспечение доступности и удобства железнодорожных услуг для всех членов общества. Поэтому особое внимание обращается на людей с нарушениями движения, чтобы в пределах возможного создать для этой группы пассажиров условия для попадания на перроны и в вагоны. Если в советское время инфраструктура Латвии не было ориентирована на людей с ограниченными возможностями передвижения, то сейчас она постепенно переделывается и совершенствуется до максимальной доступности. В 2011 году LDz снабдила 9 железнодорожных станций: Ригу, Крустпилс, Резекне, Даугавпилс, Елгаву, Саулкрасты, Сигулду, Дубулты и Вайвари, – мобильными подъемниками для людей с нарушениями движения, облегчающими им посадку в поезд и высадку из вагона. Планируется ежегодно оснащать такими подъемниками все новые станции.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СОЦИАЛЬНО НЕЗАЩИЩЕННЫЕ ГРУППЫ НАСЕЛЕНИЯ

Чтобы способствовать социальной ответственности предприятия и постепенному созданию в Латвии общества, в которое интегрирован и принят любой человек, Латвийская железная дорога с 2005 года взялась за патронаж воспитанников Раудской специализированной школы-интерната для детей-сирот и Медумской специализированной школы-интерната для детей с отставанием в развитии. LDz оказывает обоим учреждениям регулярную финансовую помощь; организует личные посещения и праздники на Рождество и Пасху, вручая детям собранные работниками предприятия подарки; устраивает летние экскурсии.

ВОСПИТАНИЕ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РАБОТНИКАХ КОНЦЕРНА

Каждый год на предприятии проходит День донора. Поскольку концерн входит в тройку крупнейших предприятий страны, то он принадлежит и к крупнейшим донорам крови. Ежегодно работники Латвийской железной дороги с гордостью и убежденностью делятся самым ценным, что есть у людей на свете, – жизнью, помогая таким образом сотням других людей, для которых переливание крови становится единственной надеждой и возможностью выжить.

СОЦИАЛЬНЫЕ ГАРАНТИИ ДЛЯ РАБОТНИКОВ

LDz — один из крупнейших в стране плательщиков социального налога. В 2011 году концерн перечислил в госбюджет более 34 млн.латов. Предприятие также предоставляет дополнительные отпуска для сотрудников с большим стажем работы, а также в связи с важными в личной жизни событиями: рождением детей, первым школьным днем ребенка, заключением брака, окончанием учебного заведения. На всех работников концерна оформлена страховка жизни; они также застрахованы от несчастных случаев на производстве. Имеется возможность приобрести на льготных условиях полисы страхования здоровья для себя и членов своей семьи.

СОТРУДНИЧЕСТВО С ПРОФСОЮЗОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ОТРАСЛИ СООБЩЕНИЙ ЛАТВИИ

В отрасли давно сформировался взаимно заинтересованный и открытый диалог между предприятием и Профсоюзом железнодорожников и отрасли сообщений Латвии. Генеральное соглашение отрасли и Коллективный трудовой договор LDz обоснованно считаются одними из лучших в стране. В 2010 году Латвийская железная дорога получила награду Союза свободных профсоюзов Латвии как один из лучших работодателей страны, а в 2011 году такую же награду получило ее дочернее предприятие ООО *LDZ Cargo*. Заслугой предприятия по сотрудничеству с работниками стало соглашение с Профсоюзом о продлении действующего Коллективного трудового договора на следующие 5 лет. Корректно выполняются договоренности об оплате труда работников с учетом объема выполняемой ими работы и производительности труда.

ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРОФЕССИЙ – ПРИОРИТЕТ КОНЦЕРНА

Сознавая, что развитие предприятия и страны в целом невозможно без продуманной целенаправленной поддержки и инвестиций в систему образования, LDz поддерживает железнодорожные специальности. В этой сфере определены приоритетные для концерна направления и профессии, связанные с железнодорожным транспортом. Естественные науки в Латвии непопулярны уже лет десять, так как молодежь выбирает сравнительно более простые пути, ориентируясь на гуманитарные предметы и профессии. Однако Латвийская железная дорога понимает, что без углубленного изучения естественных наук невозможно ни движение, ни развитие государства. Поэтому каждый год LDz выделяет Институту железнодорожного транспорта Рижского Технического университета средства, открывающие более современные и многосторонние возможности обучения молодых специалистов, позволяющие привлечь новых абитуриентов. Например, концерн субсидирует устройство новых технических лабораторий, модернизацию электронной аппаратуры и программ. В 2011 году при финансовой поддержке LDz были разработаны два прототипа (симулятора) технических устройств, которые, используя сигнал GSM, обеспечивают остановку локомотива перед красным сигналом светофора в случае, когда машинист по какой-либо причине не тормозит самостоятельно. Разработчики прибора – представители Института железнодорожного транспорта РТУ – планируют заинтересовать производителей систем безопасности, чтобы в будущем подобные системы предлагались управляющим железнодорожной инфраструктурой. LDz также ежегодно присуждает стипендии воспитанникам учебных заведений железнодорожного профиля для получения степеней бакалавра и магистра. Стипендии выделяются на основании результатов конкурса научно-исследовательских работ.

В 2010 году в сотрудничестве с Фондом развития Рижского Технического университета ГАО *Latvijas dzelzceļš* присудило поощрительные стипендии:

- 8 студентам РТУ;
- 11 магистрантам РТУ;
- 13 учащимся Рижского Государственного техникума (ныне – Рижский Государственный техникум Центра компетенции профессионального образования);
- 14 учащимся Латгальской технической школы транспорта и связи (ныне – Даугавпилсский Государственный техникум).

МНОГОСТУПЕНЧАТОЕ ОБРАЗОВАНИЕ РАБОТНИКОВ.

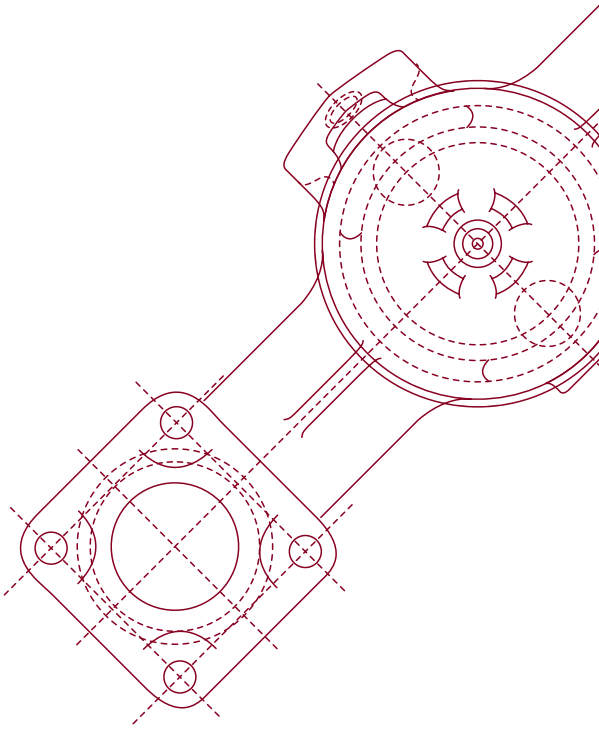
Предприятие также поддерживает своих работников в получении дополнительного или высшего образования в железнодорожной отрасли, полностью или частично покрывая расходы на обучение в специализированных учебных заведениях – Рижском Техническом университете, Рижском Государственном техникуме Центра компетенции профессионального образования и Даугавпилсском Государственном техникуме. В 2011 году предприятие поддержало таким образом 98 своих сотрудников. 17 работников в настоящее время обучаются в Санкт-Петербургском Государственном университете путей сообщения (Россия).

ДЕНЬ ТЕНЕЙ И ДНИ КАРЬЕРЫ.

Чтобы популяризовать железнодорожную отрасль и ее профессии, познакомить будущих и нынешних студентов с ее возможностями, Латвийская железная дорога регулярно участвует в *Дне теней*. В этот день многие предприятия Латвии предлагают школьникам возможность реально, в повседневной работе понаблюдать за представителями различных профессий и получить представление о специфике, необходимых знаниях и перспективах разных профессиональных сфер. Так же регулярно LDz участвует в *Днях карьеры*, организуемых Рижским Техническим университетом. В рамках этого мероприятия изучающие точные науки студенты могут познакомиться с наиболее сильными предприятиями соответствующей отрасли, изучить возможности практики и работы на них. Предприятия же, в свою очередь, могут подыскать и оценить потенциальных работников для себя.

НЕДЕЛЯ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ.

В 2011 году Латвийская железная дорога участвовала в проекте профессиональной ориентации молодежи *Неделя открытых дверей*. Для школьников и студентов были организованы три экскурсии на такие объекты концерна, как Центр ремонта вагонов ООО *LDZ ritošā sastāva serviss* в Даугавпилсе, станция Шкиротава Рижского участка эксплуатации ГАО *Latvijas dzelzceļš* и Единый центр диспетчерского управления. *Неделю открытых дверей* на Латвийской железной дороге в 2011 году посетили 80 школьников и студентов.



Хотя железнодорожная отрасль объединяет, в основном, эрудитов и профессионалов точных наук, Латвийская железная дорога понимает, что ее социальная ответственность, открытость и заинтересованность должны быть глубже, шире и многостороннее, поэтому регулярно оказывает поддержку ряду культурных, художественных, образовательных и спортивных мероприятий.

ЗЕЛЕНОЕ МЫШЛЕНИЕ. ЗАБОТЫ ОБ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ

Работа Латвийской железной дороги по охране среды связана не только с соблюдением требований соответствующих нормативных актов, но и с принятием мер по снижению вредного воздействия хозяйственной деятельности предприятия на среду.

В ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ОДНА ИЗ НАИБОЛЕЕ ЭКОЛОГИЧНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЕВРОПЫ.

Наряду с другими железнодорожными предприятиями в мире LDz принадлежит к наиболее дружественным для среды видам транспорта. Выбросы диоксида углерода (CO_2), или углекислого газа, являющегося основной причиной тепличного эффекта, которые порождаются железнодорожным транспортом, образуют в атмосфере всего 2% общих выбросов CO_2 от транспортного сектора. При этом остальные 98% общей эмиссии CO_2 формируют прочие виды транспорта, в первую очередь автомобильный (по данным International Transport Forum, Transport Greenhouse Gas Emissions 2010).

При пассажирских перевозках в Европе выбросы углекислого газа составляют в среднем 41 г CO_2 на 1 пасс-км, для грузовых поездов – 19 г CO_2 на 1 т-км. В Латвии же ситуация в этой сфере намного лучше. В осуществляемых LDz перевозках выбросы CO_2 в атмосферу почти в два раза меньше, чем в среднем по Европе – 24 г на 1 пасс-км и 12 г на 1 т-км, как свидетельствуют данные исследования, проведенного Международным союзом железных дорог в 2009 году.

В документе *На пути к долгосрочной мобильности: стратегия европейских железных дорог на 2030 и последующие годы,* совместно подготовленном в декабре 2010 года CER/UIC, утверждена новая стратегия по уменьшению негативного воздействия железнодорожного транспорта на среду. С учетом существующих показателей, LDz уже в 2011 году опережала установленные МСЖД цели по уменьшению выбросов CO_2 к 2030 году.

Этот результат достигается продуманной политикой пассажирских и грузовых перевозок, основная идея которых заключается в максимальном использовании технических ресурсов — формировании максимально загруженных перевозок, чтобы поезда не курсировали полупустыми. При этом для пассажирских перевозок в значительной мере используется *зеленая* энергия, производимая местными ГЭС. Идет поиск и анализ новых решений, помогающих экономить энергоресурсы и снижать выбросы углекислого газа. Машинистов обучают экономичным методам вождения локомотивов, при этом в 2011 году было выполнено исследование о возможностях электрификации магистральных линий Латвийской железной дороги.

LDz регулярно проводит мониторинг качества воздуха и грунтовых вод, их санацию вблизи железной дороги. В 2011 году, как и ранее, показатели качества среды не превышали установленные в Латвии лимитов загрязнения. Для защиты путей от загрязнения, нефтепродуктов и других химических веществ в 2009 году было начато оснащение подверженных рискам загрязнения мест специальными сборниками химических веществ. Площадки с непроницаемым покрытием оборудованы на пограничной станции Индра (8 стояночных мест для тепловозов перед выходными светофорами). На станции Резекне-2 оборудовано одно место отстоя тепловозов, а также площадка для сбора и перевалки опасных грузов из поврежденных вагонов. Под непроницаемым покрытием сформирована дренажная система, по которой вытекающие из тепловозов или поврежденных вагонов нефтепродукты, а также другие загрязняющие вещества и нечистоты вместе со сточными водами попадают в специальные очистные устройства.

СНИЖЕНИЕ ШУМОВОГО ЭФФЕКТА.

Создаваемый железной дорогой шум как в Латвии, так и повсюду за рубежом, представляет собой большую проблему для среды. Поэтому Латвийская железная дорога ищет эффективные решения по ограничению шумов. Так, резиновое покрытие укладывают при капремонте переездов; применяются сварные рельсовые стыки, шлифовка рельсов и стрелок; проводятся регулярные измерения шума в наиболее проблемных местах.

В дальнейшем меры по ограничению шума станут еще основательнее и эффективнее, так как в соответствии с регулой 2002/49/ЕК об оценке шумов и требованиями ЕС в 2012 году намечено разработать стратегическую карту шумов для железнодорожной линии Рига–Крустпилс, а в 2013 году на ее основании будет подготовлен соответствующий план по ограничению железнодорожных шумов.

УБОРКА ОПАСНЫХ ОТХОДОВ.

LDz уделяет опасным отходам большое внимание. С АО *Zaļais punkts* заключен договор на сдачу использованной упаковки, вредных для среды вещей (смазки, электрических аккумуляторов и источников гальванического тока, всех видов шин, масляных фильтров), а также отходов электронного оборудования (компьютерные комплектующие, приборы электросвязи, осветительные приборы, электрические и электронные инструменты и т.д.). Особое внимание LDz обращает на опасные отходы (загрязненный нефтепродуктами грунт, щепа, моторное масло, загрязненные абсорбенты, люминесцентные лампы и др.), на утилизацию которых заключены договоры со специализированными фирмами, имеющими соответствующие лицензии от Государственной службы среды.

СОБЛЮДЕНИЕ ПРИНЦИПОВ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ.

Особое место занимают также решения по энергоэффективности: утепление зданий, ремонт крыш и замена окон, модернизация котельных и отопительных систем, переход на более экологичное топливо – с мазута и каменного угля на природный газ.

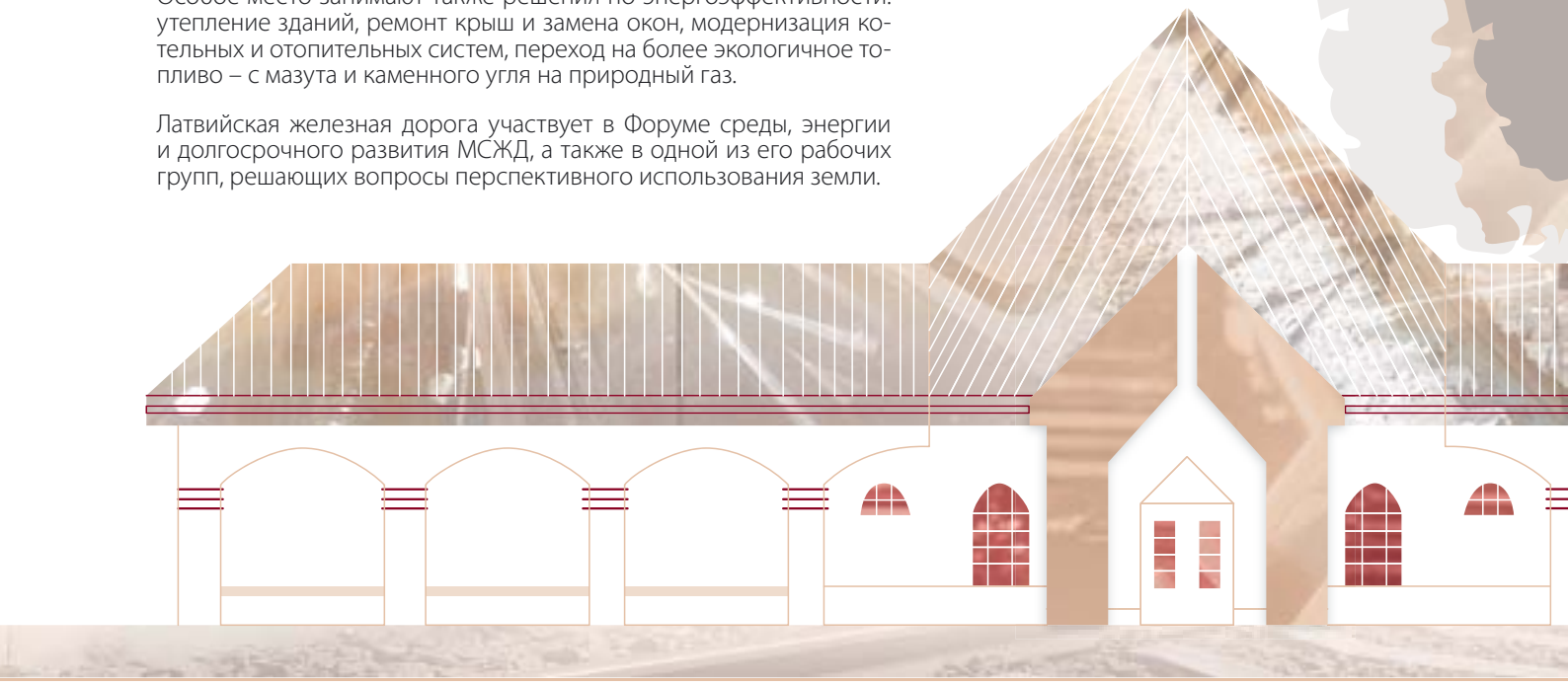
Латвийская железная дорога участвует в Форуме среды, энергии и долгосрочного развития МСЖД, а также в одной из его рабочих групп, решающих вопросы перспективного использования земли.

В ОФИСНОЙ СРЕДЕ

LDz соблюдает политику охраны среды и в своей повседневной работе, причем не только на железной дороге, но и в офисных помещениях. Совместно с Лигатненской бумажной фабрикой предприятие отправляет на вторичную переработку макулатуру – использованную и непригодную бумагу. В здании генеральной дирекции LDz установлены ящики для сбора макулатуры, содержимое которых регулярно сдается на переработку для выпуска новой бумаги. Так же собирают и сдают использованные батарейки. Постепенно эта регулярная деятельность распространяется на все структурные подразделения и дочерние предприятия концерна.

ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ

Следуя принципам *зеленого* мышления, работники Латвийской железной дороги каждую весну участвуют в Большом Вселатвийском субботнике, приводя в порядок железнодорожные территории — полосу отвода, станции и депо. Параллельно с этим была восстановлена зародившаяся в 1930-е годы традиция — каждый год сажать на убранной территории деревья. В 2011 году новые деревца были высажены на территории станции Иманта.



БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Одним из главных приоритетов Латвийской железной дороги является безопасность движения поездов. Это неотъемлемая составная часть в обороте пассажиров и грузов, а также во взаимодействии с другими участниками транспортного сообщения. Безопасность движения представляет собой ответственность LDz перед жителями Латвии. В одних случаях LDz обращается к людям — пешеходам и автоводителям — с призывами соблюдать правила движения и закон О *железной дороге,* не совершать нарушений; в других (например, при содержании инфраструктуры и подвижного состава, в подготовке и высокой компетентности работников) – гарантии безопасности полностью находятся в ведении самого предприятия. Поэтому на протяжении многих десятилетий на Латвийской железной дороге разрабатывалась продуманная, опробованная на практике и постоянно совершенствующаяся система контроля безопасности и предотвращения нарушений, которая затрагивает все сферы железной дороги.

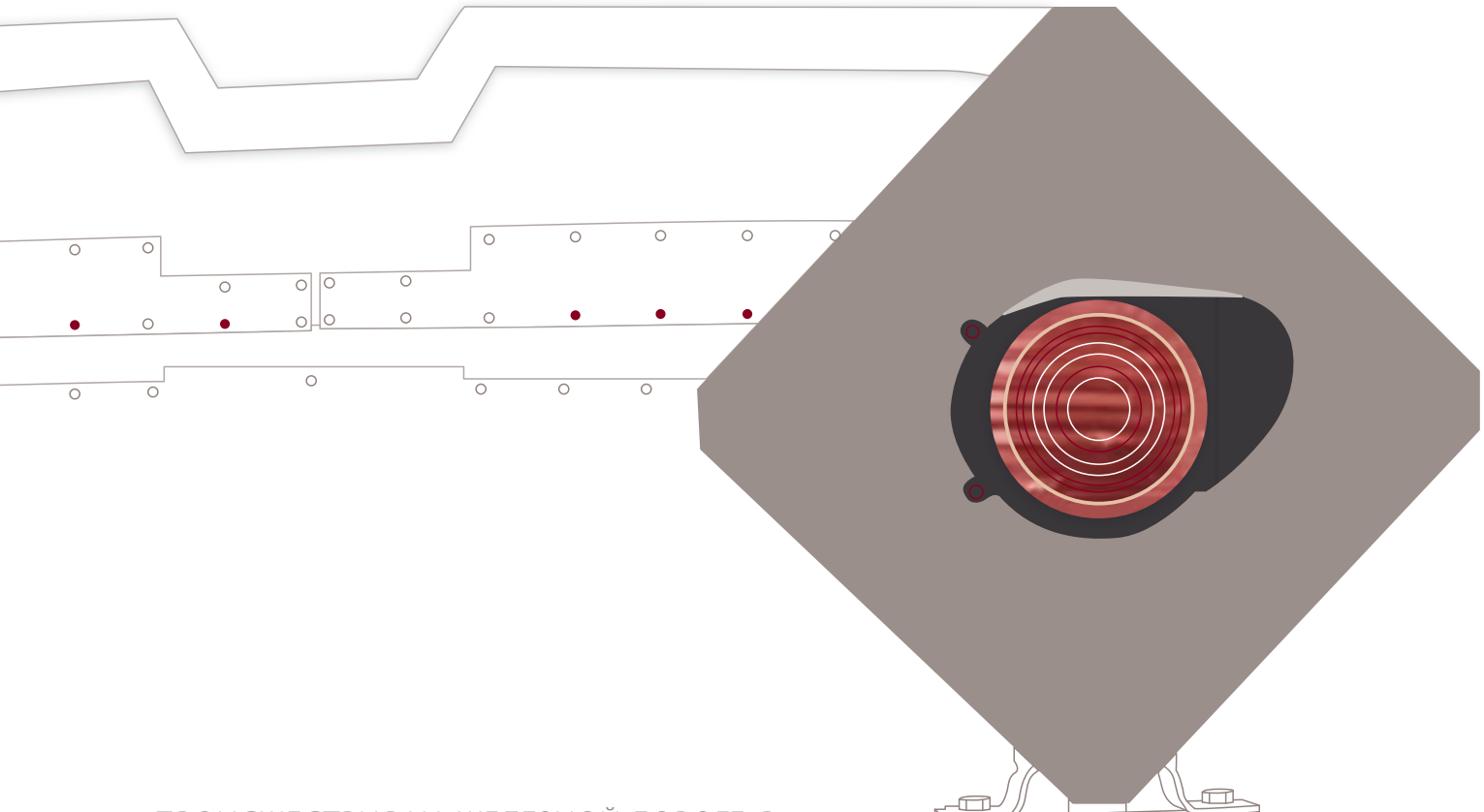
НЕСЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ

Хотя по сравнению с дорожно-транспортными происшествиями количество несчастных случаев с пострадавшими на железнодорожном транспорте невелико и снижается с каждым годом, в будущем Латвийская железная дорога ставит себе целью минимизировать этот показатель. Анализируя динамику и тенденции происшествий, специалисты LDz стараются выявить их причины, ищут оптимальные решения по их ограничению и предотвращению. Согласно исследованию, проведенному Железнодорожным союзом Германии *(Allianz pro Schiene)*, летальные случаи на железной дороге происходят в 70 раз реже, чем на автомобильных дорогах. Однако в Латвии пешеходы и автоводители нередко ведут себя необдуманно. В отчетном году в железнодорожных происшествиях в нашей стране были ранены 25 человек, а 20 – погибли. 85 раз машинистам, чтобы предотвратить несчастье, приходилось применять экстренное торможение из-за человека или автомашины, пересекающей пути. В автомобильных же авариях были ранены 4224 человека, 179 человек погибли.

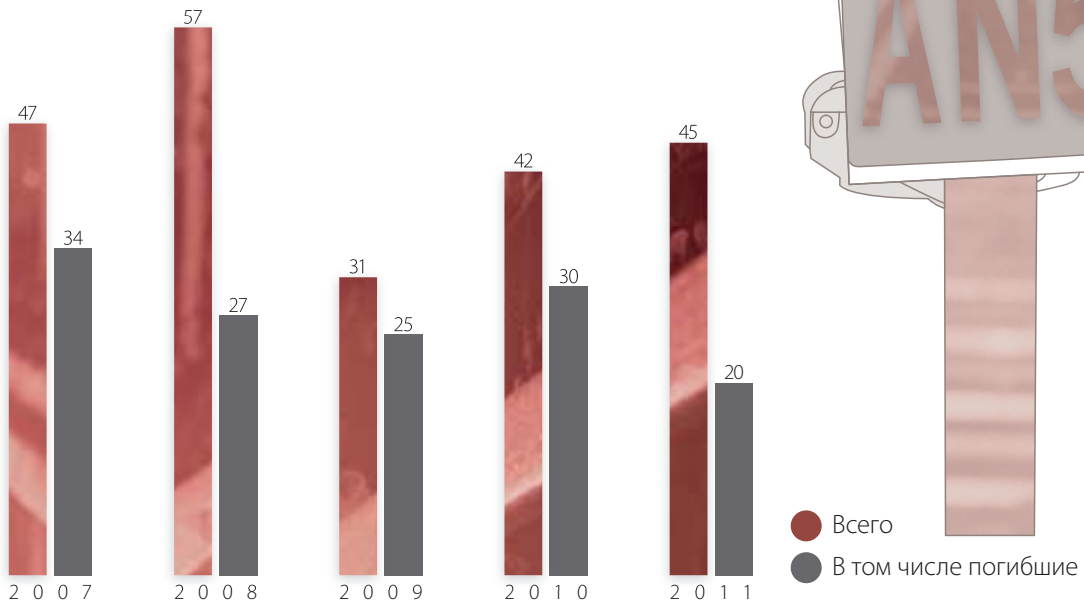
ПРОИСШЕСТВИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ, В КОТОРЫХ В 2011 ГОДУ ПОСТРАДАЛИ ЛЮДИ

ПОСТРАДАВШИЕ	
Количество пострадавших при столкновениях пешеходов	Количество пострадавших при столкновениях велосипедистов, а также водителей и пассажиров моторизованных транспортных средств
21	4
ВСЕГО:	25

ПОГИБШИЕ	
Количество погибших при столкновениях пешеходов	Количество погибших при столкновениях велосипедистов, а также водителей и пассажиров моторизованных транспортных средств
18	2
ВСЕГО:	20



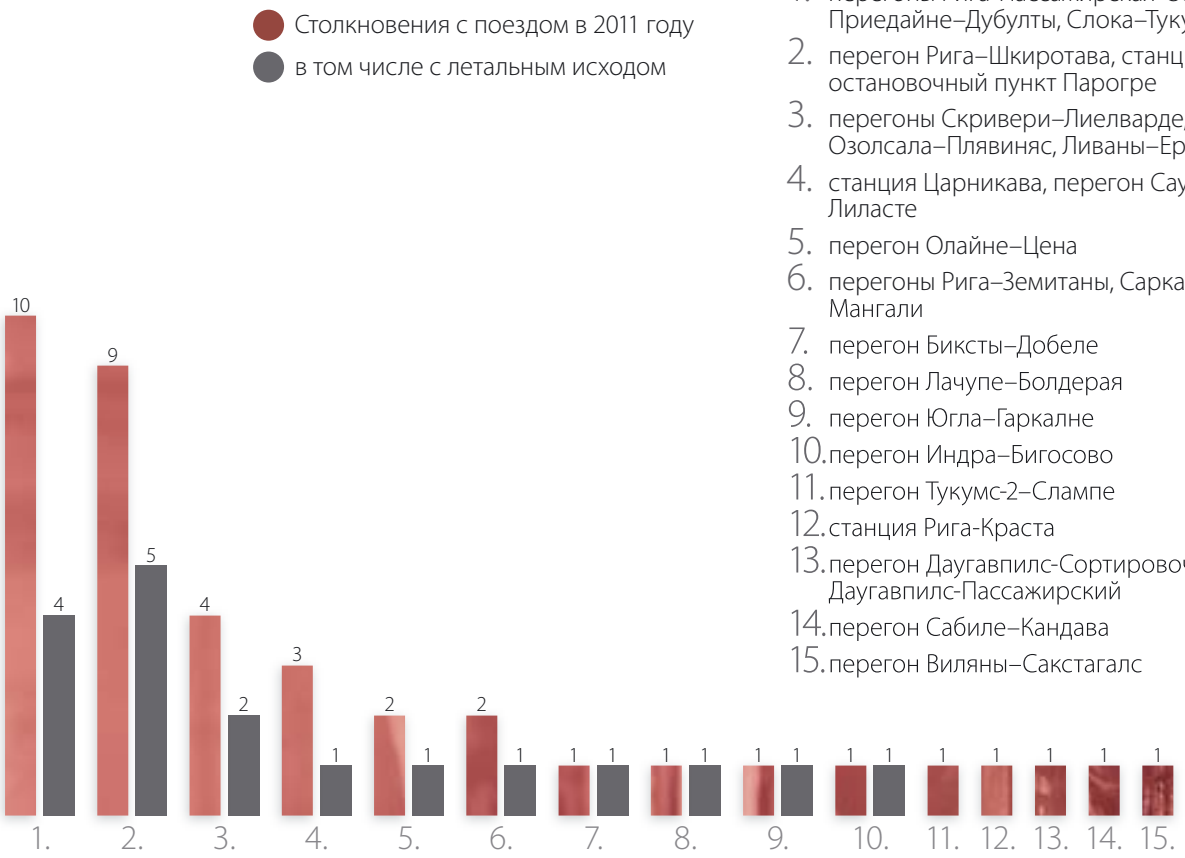
ПРОИСШЕСТВИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ, В КОТОРЫХ В 2007-2011 ГОДАХ ПОСТРАДАЛИ ЛЮДИ



Как всегда, в 2011 году железнодорожные переезды оставались местом, которое пешеходы и водители порой пытаются пересекать, несмотря на приближающийся поезд, красный сигнал светофора, предупреждающий звуковой сигнал или закрытый шлагбаум. 21 раз за 2011 год транспортные средства, пересекая закрытый переезд, ломали железнодорожные шлагбаумы. В результате самовольных и самоуверенных действий были вызваны 10 столкновений с поездами. Четыре водителя и пассажира транспортных средств получили травмы, двое погибли. Если бы люди следили за предупреждениями и ожидали открытия переездов, подобные несчастья не случились бы – об этом уверенно говорят специалисты по безопасности движения из разных стран мира. Неразрешенное пересечение переезда — это не случайность или невнимательность, а осознанное действие каждого участника движения, которого столь же сознательно можно не допускать.

- Актуализируя эту тему в обществе, LDz уже несколько лет подряд участвует в Дне безопасного пересечения переездов, проводящемся в Европе в июне.

МЕСТА ЛАТВИИ, ГДЕ В 2011 ГОДУ ПРОИСХОДИЛИ СТОЛКНОВЕНИЯ С ПОЕЗДОМ



1. перегоны Рига-Пассажирская–Золитуде, Приедайне–Дубулты, Слока–Тукумс
2. перегон Рига–Шкиротава, станция Огре, остановочный пункт Парогре
3. перегоны Скривери–Лиелварде, Озолсала–Плявиняс, Ливаны–Ерсика
4. станция Царникава, перегон Саулкрасты–Лиласте
5. перегон Олайне–Цена
6. перегоны Рига–Земитаны, Саркандаугава–Мангали
7. перегон Биксты–Добеле
8. перегон Лачупе–Болдерая
9. перегон Югла–Гаркалне
10. перегон Индра–Бигосово
11. перегон Тукумс-2–Слампе
12. станция Рига-Краста
13. перегон Даугавпилс-Сортировочный–Даугавпилс-Пассажирский
14. перегон Сабиле–Кандава
15. перегон Виляны–Сакстагалс

Чтобы сделать приближающийся поезд более заметным для людей, в 2011 году было принято решение о том, что тяговый подвижной состав по Латвии должен круглосуточно курсировать с включенными фарами.

МЕСТА ЛАТВИИ, ГДЕ В 2010 ГОДУ ПРОИСХОДИЛИ СТОЛКНОВЕНИЯ С ПОЕЗДОМ

1. перегон Рига–Шкиротава, станции Огре и Шкиротава
2. перегоны Рига–Земитаны, Саркандаугава–Мангали, Вецаки–Зиемельблазма, станция Царникава, остановочный пункт Гауя
3. перегоны Трепе–Ливаны, Даугавпилс–Межциемс, станция Даугавпилс
4. перегоны Рига-Пассажирская–Золитуде, Приедайне–Дубулты, Слока–Тукумс
5. станции Чиекуркалнс и Ропажи, перегоны Криевупе–Вангажи, Лигатне–Иерики
6. перегон Слампе–Тукумс, станция Слампе
7. станция Малта
8. перегон Гароза–Елгава
9. станция Цена

НАДЗОР ЗА ИНФРАСТРУКТУРОЙ

Безопасность – краеугольный камень ценностей LDz. Чтобы предотвратить потенциальные нарушения по вине ненадежных или технически неисправных железнодорожных устройств, техническое состояние железнодорожной инфраструктуры постоянно и систематически проверяется. По результатам проверок и обследований принимаются меры для устранения обнаруженных недостатков и недопущения их впредь. Если возникает риск нарушения безопасности, то эксплуатация неисправного или поврежденного подвижного состава, путей и других транспортных средств и оборудования запрещается вплоть до устранения недостатков.

Для пополнения арсенала инструментов надзора за безопасностью в 2011 году был приобретен новый путеизмерительный вагон. С его помощью регулярно проводятся замеры геометрии пути по всей Латвии (ширина, уровень, направление).

ГОТОВНОСТЬ К УСТРАНЕНИЮ ПОСЛЕДСТВИЙ АВАРИЙ

Забота о безопасности включает в себя и готовность к устранению последствий железнодорожных происшествий. Для этого на крупнейших железнодорожных узлах организованы аварийные бригады из представителей различных профессий, специально обученных согласованным и оперативным действиям в условиях аварийных ситуаций. К ликвидации последствий серьезных происшествий привлекаются восстановительные и пожарные поезда LDz. Для железнодорожников, зачисленных в аварийные бригады, в сотрудничестве с Государственной пожарно-спасательной службой регулярно проводятся учения. Самые масштабные учения 2011 года, где наряду с другими спасательными службами участвовали и железнодорожники, состоялись в Валмиере. Учения по гражданской защите призваны тренировать и закреплять навыки контроля аварийных ситуаций; обеспечения связи, оповещения и обмена информацией; а также мобилизации людских и материально-технических ресурсов для ограничения и ликвидации разрушающих факторов, оказания медицинской помощи, эвакуации жителей, выполнения мер по ликвидации последствий аварий.

ОГРАНИЧЕНИЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА

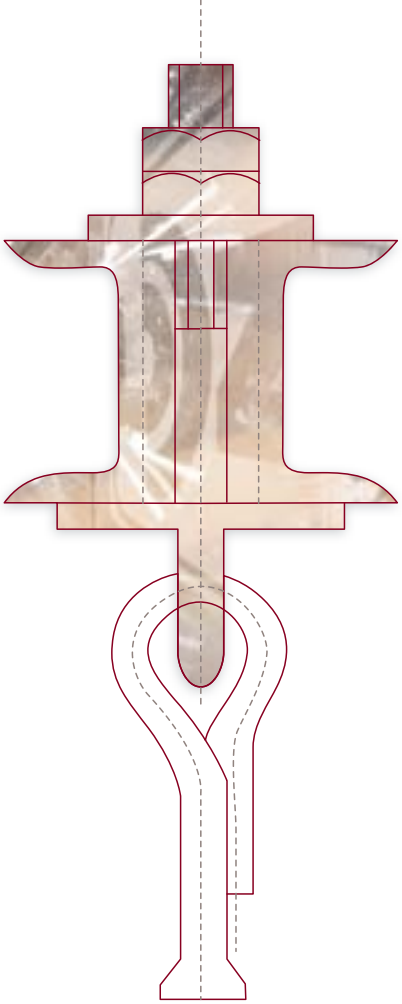
В целях обеспечения безопасности движения особое внимание уделяется работникам предприятия. LDz одновременно и заботится о профессиональной подготовке, обучении и хороших условиях труда для этих людей, и регулярно проверяет их знания и возможности, максимально снижая вероятность несчастных случаев, которые могут быть связаны с человеческим фактором (незнанием, усталостью).

Начато обучение новых работников Латвийской железной дороги. На организованных предприятием курсах они получают информацию об аспектах безопасности на конкретных рабочих местах и углубленное представление о сути и специфике своей профессии.

Для обучения работников, управляющих движением поездов, имеются специальные симуляторы и тренажеры. Проходя теоретический и практический курс обучения, эти работники готовятся к обдуманным реакциям на нестандартные ситуации на железной дороге.

Согласно политике безопасности LDz, работники предприятия, непосредственно связанные с движением, проходят квалификационные курсы. Их знания проверяются, а результаты работы анализируются в целях максимального исключения неточности и халатности, могущих иметь серьезные последствия для железной дороги. Знания и навыки железнодорожных специалистов периодически проверяет созданная работодателем комиссия, принимающая решения о пригодности человека к соответствующей профессии и выдающая (либо продляющая) удостоверение железнодорожного специалиста.

ОБЩЕСТВЕННАЯ АКТИВНОСТЬ



Политика коммуникации LDz тесно связана с бизнес-стратегией и целями предприятия. Внутренняя и внешняя коммуникация реализуется на основе единой платформы. Поддержание постоянной коммуникации означает как сотрудничество в международной деловой среде, так и интегрирование позиции железной дороги, ее стратегических планов и развития в сознание и процессы государственного масштаба. При этом концерн активно участвует в разработке законодательных норм Европейского союза, регулирующих формирование общеевропейской железнодорожной среды, а также механизмов постоянного обмена информационными потоками внутри предприятия, на котором трудятся без малого 12 тыс.человек. Коммуникация является краеугольным камнем развития всей железной дороги.

LDz непрерывно обеспечивает распространение информации как на сайте предприятия, так и путем подготовки информационных и репрезентативных изданий о концерне, его деятельности и актуальных событиях. Предприятие принимает участие в стратегически важных железнодорожных объединениях и рабочих группах международного и местного масштаба. Латвийская железная дорога сотрудничает с местными и зарубежными СМИ, активно работает в социальных сетях, а также заботится об обороте информации внутри предприятия. Информация во внутренней сети Интранет ежедневно пополняется сообщениями о важных событиях железнодорожной отрасли и деятельности концерна. Еженедельно выходит газета *Железнодорожник Латвии*. Для работников предприятия регулярно организуются совместные мероприятия: субботники, спортивные игры, участие в любительских спортивных состязаниях в Латвии и за рубежом, празднование знаменательных для концерна и страны событий.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА 1181

Хотя уже несколько лет местные пассажирские перевозки отделены от Латвийской железной дороги – их выполняет АО *Pasažieru vilciens*, но в обществе наше предприятие по-прежнему ассоциируют с оказанием этой услуги. LDz не может влиять на качество и цены местных пассажирских перевозок, однако взялась за создание единой железнодорожной информационной службы 1181. Позвонив по этому номеру телефона, можно круглосуточно получать информацию как по местным, так и по международным пассажирским перевозкам, а также узнать контактную информацию Латвийской железной дороги. Круг информационных услуг был расширен в 2011 году, когда служба 1181 переняла функции телефонистов железнодорожной телеграфной станции.

Справочная служба 1181 ставит себе целью стать не только единым центром получения информации для сторонних клиентов, но и больше заниматься координацией информационного оборота внутри предприятия, обеспечивая принцип «агентства одной остановки» и в решении технических вопросов работников LDz. В 2011 году была начата работа по сосредоточению в службе 1181 всех вопросов, связанных с компьютерной техникой (повреждения, замена, установка программ). Планируется, что в ближайшем будущем служба будет координировать все технические и практические вопросы, связанные с оснащением рабочего места новых работников предприятия.

ВНУТРЕННЯЯ КОММУНИКАЦИЯ НА ПРЕДПРИЯТИИ

2011 год, вошедший в историю LDz рекордным объемом грузовых перевозок, одновременно стал и проверкой работников предприятия, так как потребовал от них еще большей отдачи, стратегического мышления и упорства. Поэтому девиз концерна: «Работники – наша ценность, сила и ресурс», – не пустой лозунг. В прошлом году работники предприятия своей лояльностью, самоотдачей и надежностью обеспечили реализацию одной из амбициознейших целей LDz — войти в круг ведущих железнодорожных перевозчиков Европы. В свою очередь, самоотверженность работников и их приверженность предприятию связаны с честным отношением к ним железной дороги, ее заинтересованностью и заботой о людях, которые трудятся в концерне.

ИНТРАНЕТ И ГАЗЕТА ПРЕДПРИЯТИЯ.

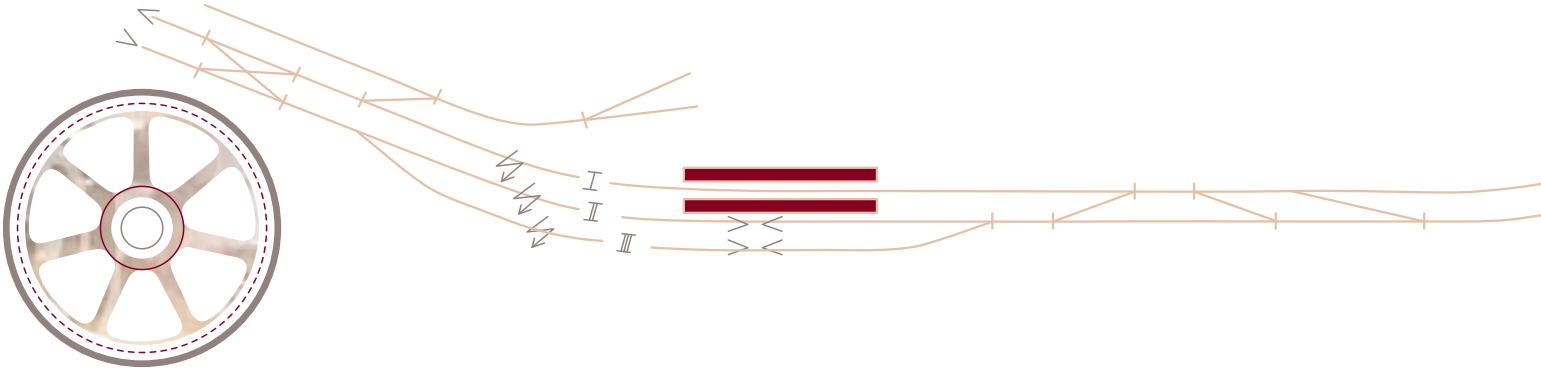
Двумя важными инструментами внутренней коммуникации на Латвийской железной дороге являются внутренняя сеть (Интранет) и еженедельник *Железнодорожник Латвии*. Их дополняет целый ряд мероприятий и акций, направленных на сплочение коллектива, формирование общих ценностей и понятий.

ПОЧЕТНЫЕ ЗНАКИ И НАГРАДЫ.

Работники LDz ежегодно получают заслуженные награды – за многолетнюю работу, предотвращение аварийных ситуаций, жизненный вклад и научные достижения. Особая награда *Гордость железной дороги* вручается за человечность и коллективизм. Любой железнодорожник может выдвинуть на этот приз своего подчиненного, руководителя или коллегу за его лучшие человеческие качества, которыми действительно стоит гордиться. Вручение награды становится не только выражением уважения, но и благодарностью за ежедневную помощь и поддержку. В 2011 году награду *Гордость железной дороги* получили 9 работников концерна.

Награды, врученные в 2011 году:

- Почетный знак Латвийской железной дороги – 13
- Знак За *безопасность движения* – 1
- Знак За *многолетнюю работу* – 503
- Почетными грамотами Министерства сообщений в 2011 году были награждены 9 работников.



УЧАСТИЕ В СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ.

Работники LDz проявляют активность и инициативу не только в повседневной работе, но в социальной среде. Они формируют команды для участия в спортивных состязаниях в Латвии и Европе — в Рижском марафоне, Велопробеге единства в Сигулде и Европейской спартакиаде трудящихся. На предприятии активно действуют несколько коллективов: команды по хоккею, футболу, баскетболу, женская волейбольная команда, а также коллектив народного танца.

ЛЕТНИЕ СПОРТИВНЫЕ ИГРЫ.

Каждый год в середине лета LDz проводит международную железнодорожную спартакиаду, в которой участвуют не только команды структурных подразделений и дочерних обществ концерна, но и команды партнеров предприятия по сотрудничеству в Латвии и за рубежом.

ДЕТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ.

На железнодорожном транспорте исторически сложилась традиция преемственности поколений. В концерне LDz трудится множество железнодорожных «династий», которыми предприятие гордится, высоко ценя взаимную надежность и лояльность. Заботится Латвийская железная дорога и о детях своих работников, понимая, что это создает хороший настрой не только у сотрудников, но и у будущих поколений, которые, вполне возможно, продолжат профессиональные традиции своих семей. Для младших ребят предприятие проводит ежегодные Рождественские праздники, а также организует различные творческие конкурсы, благодаря которым малыши ощущают свою принадлежность к работе родителей и предприятию, где трудится отец или мама.

СОВМЕСТНЫЕ ПРАЗДНИКИ.

В концерне сложилась традиция совместно отмечать праздничные дни, важные для страны и предприятия. Таким образом, ежегодно отмечаются день рождения Латвийской железной дороги 5 августа и праздник Лиго, а 18 ноября, в день провозглашения государственной независимости, происходит чествование лучших работников.

ВНЕШНЯЯ КОММУНИКАЦИЯ

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Латвийская железная дорога поддерживает многостороннее сотрудничество с ведущими международными организациями железнодорожной отрасли и зарубежными железными дорогами. Перед концерном стоит задача развития LDz как составной части европейской железнодорожной сети и повышения конкурентоспособности перевозок в европейских транспортных коридорах.

Хотя Латвия входит в Евросоюз, ее крупнейшие деловые партнеры в сфере железнодорожных грузовых перевозок находятся в восточном направлении — это Россия, Белоруссия и другие страны Евразии и Центральной Азии. С ними у нас исторически сложились хорошие тесные связи, над поддержанием которых ведется тщательная систематическая работа. Страны Балтии в европейском железнодорожном пространстве занимают особое место благодаря своей ширине колеи 1520 мм, которая объединяет нас и открывает возможности для сотрудничества вне Европейского союза — к востоку от его границ.

Для развития сотрудничества в железнодорожном пространстве 1520 мм руководство и специалисты предприятия участвуют в работе Совета по железнодорожному транспорту. LDz также входит в Организацию сотрудничества железных дорог (ОСЖД), в которой представлены железнодорожные предприятия 27 государств: стран Балтии и СНГ, Китая, Кореи, Вьетнама, Монголии, стран Восточной и Центральной Европы.

Для налаживания контактов в европейской железнодорожной среде LDz принимает участие в работе Европейского сообщества железных дорог и предприятий инфраструктуры (CER), объединяющего 76 европейских предприятий — управляющих железнодорожной инфраструктурой и перевозчиков. CER представляет интересы своих членов в органах ЕС. Также LDz активно сотрудничает в Международном союзе железных дорог (UIC), объединяющем 197 железнодорожных компаний с пяти континентов. Кроме того, Латвийская железная дорога является участников ряда других международных организаций железнодорожной отрасли: Европейского железнодорожного агентства (ERA), Международного комитета железнодорожного транспорта (CIT), Международной организации сотрудничества железнодорожных полиций и служб безопасности (COLPOFER) и Европейской ассоциации железнодорожников (AEC).

ВАЖНЕЙШИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВСТРЕЧИ И МЕРОПРИЯТИЯ 2011 ГОДА

- Продолжались встречи рабочей группы *по поддержке 1520* Европейского сообщества железных дорог и предприятий инфраструктуры (CER), в которых регулярно участвуют представители LDz.
- В 2011 году состоялся ряд встреч рабочих групп представителей концерна *Latvijas dzelzceļš* и Российских железных дорог, а также Министерства транспорта РФ, на которых обсуждали вопросы ускорения движения пассажирских и грузовых поездов. В качестве положительной тенденции следует отметить постоянно растущий объем грузовых перевозок в отчетном году.
- В апреле в столице Таджикистана Душанбе прошла XXVI Конференция генеральных директоров ОСЖД, в рамках которой рассматривались вопросы о результатах работы комиссий ОСЖД в 2010 году, взаиморасчетах, плане работы комитета на 2012 год, утверждение на 2011 год бюджета объединенной рабочей группы ОСЖД и МСЖД по автоматическим системам AGCS и другие пункты повестки дня.
- В середине мая в Хельсинки (Финляндия) состоялось 54-е заседание Совета по железнодорожному транспорту. Наиболее актуальный вопрос – использование общего вагонного парка в железнодорожном пространстве 1520 мм. Делегацию концерна возглавил президент LDz Угис Магонис.
- В середине октября в Риге прошло масштабное событие – III Международный региональный железнодорожный бизнес-форум *Стратегическое партнерство 1520: Балтийский регион.* Центральная тема форума – *Балтийский регион: железнодорожный бизнес в общеевропейском масштабе.* Концерн LDz участвовал в организации мероприятия. На открытии форума выступили президент ЛР Андрис Берзиньш, президент LDz Угис Магонис и президент ОАО *Российские железные дороги* Владимир Якунин. Одним из важнейших событий стало пленарное заседание *Балтийский регион: партнерство бизнес-пространств 1520 и 1435.* В нем участвовали руководители железнодорожной отрасли стран Балтии, представители деловых и финансовых кругов. Заседание рассмотрело вопросы развития транспортных коридоров Восток–Запад и Север–Юг, унификацию железнодорожного законодательства в пространствах 1520 и 1435 мм, сотрудничество с ЕС в сфере транспорта и другие вопросы. Эти же основные темы обсуждались на VI Международном железнодорожном бизнес-форуме *Стратегическое партнерство 1520* в начале лета в Сочи (Россия).
- Осенью при участии LDz в Риге было организовано 23-е совещание представителей железнодорожных профсоюзов европейских стран. На нем дискутировали по предложениям к директиве Европарламента и Совета Европы по созданию так называемого Первого железнодорожного пакета, предусматривающие либерализацию и структурное разделение рынка железнодорожных перевозок.
- Представители LDz приняли участие в 20-й конференции стран СНГ по железнодорожным тарифам, на которой была принята политика железнодорожных тарифов стран СНГ на 2012 год. Базовые ставки тарифов сохранились на уровне 2011 года.
- В конце 2011 года президент LDz Угис Магонис вместе с министром сообщений Айвисом Ронисом, рядом руководителей предприятия и его дочерних обществ участвовал в масштабном отраслевом мероприятии – *Дни транспорта Казахстана 2011.* Наша делегация ставила целью показ преимуществ Латвийского транзитного коридора. Казахстан является важным и перспективным партнером LDz. В 2011 году транспортируемые оттуда груза составили более 4% общего объема грузопотока – 2,43 млн.т. В будущем Казахстан может стать важным этапом транзитных железнодорожных перевозок из Китая в порты Латвии.

СОТРУДНИЧЕСТВО В ЛАТВИИ

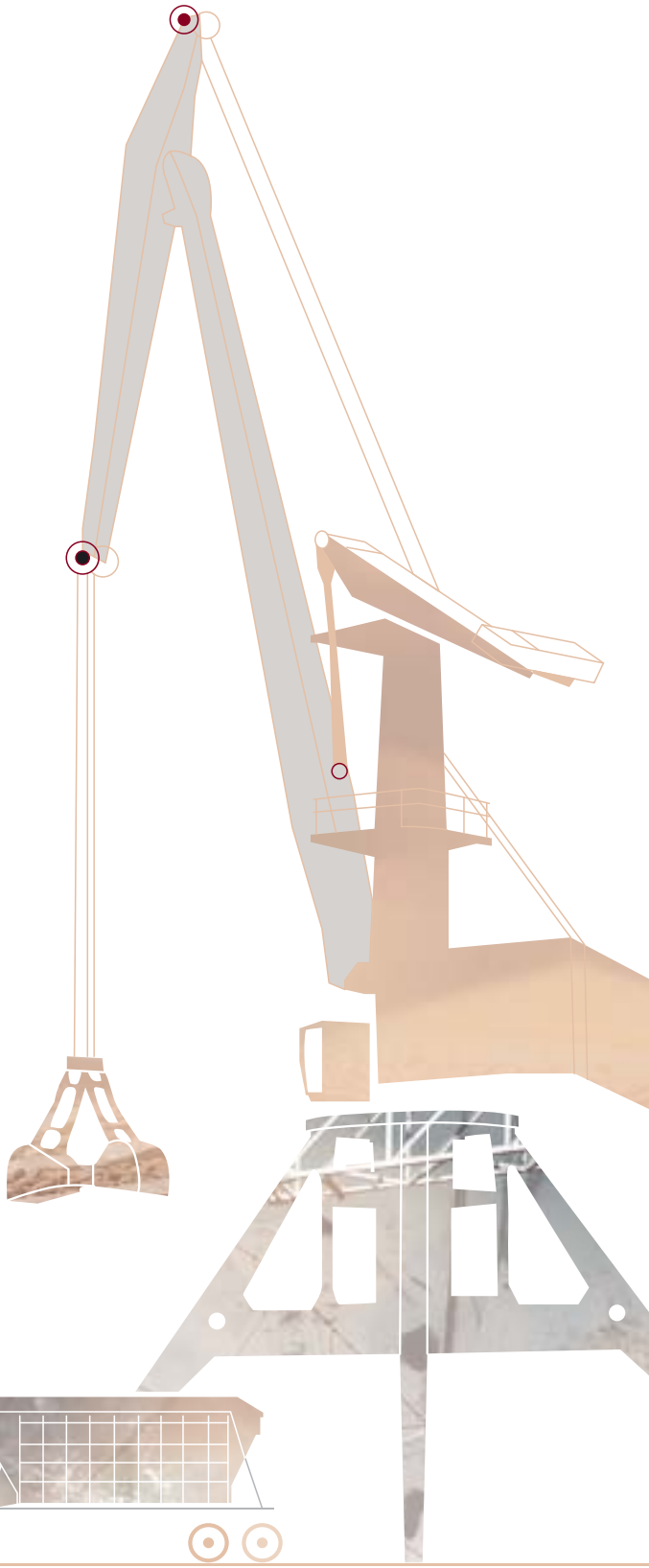
Как и за рубежом, в Латвии у LDz много клиентов и партнеров. Однако Латвийская железная дорога проявляет активность и вне сферы своей деятельности, чтобы представлять ценности предприятия и его ответственность за процессы, затрагивающие государство в целом, его развитие и перспективы.

В рамках программы ЕС ARTEMIS (Прогрессивные исследования и технологии в сфере встроенных систем) LDz сотрудничает с Рижским Техническим университетом и Латвийской Академией наук, поддерживая научные инновации в железнодорожной сфере, исследование их действия и целесообразности, а также помогая в продвижении успешных идей к признанию и сертифицированному применению на практике.

LDz стал инициатором разработки программы специализации системы управления предпринимательской деятельностью SAP в Рижском Техническом университете.

Важным направлением работы LDz в государственном масштабе являются открытость и заинтересованность в сотрудничестве с самоуправлениями при поиске удобных и необходимых обществу решений по благоустройству станций и их инфраструктуре. В 2011 году шла успешная работа с самоуправлениями Саулкрасты, Юрмалы, Резекне и Сигулды. Станция Сигулда постепенно становится пилотным проектом – образцом современной благоустроенной станции, для которого самоуправление в 2012 году обеспечит ремонт зданий и подъездных дорог, а LDz модернизирует и благоустроит железнодорожную инфраструктуру путем строительства высоких перронов и обновления путей.

LDz входит в Латвийскую ассоциацию телекоммуникаций, участвует в поддерживании диалога и представительстве позиций отрасли на государственном уровне. Ассоциация ставит своей целью развитие и перспективы отрасли телекоммуникаций, а также вхождение в европейский телекоммуникационный оборот и всемирные отраслевые организации.



МУЗЕЙ ИСТОРИИ ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Структурным подразделением предприятия Музей истории Латвийской железной дороги стал в 1996 году. Создан он был 30 августа 1994 года.

Музей призван давать представление и формировать положительное отношение к железной дороге, ее развитию, характерной предметной среде, трудовым навыкам и традициям на территории Латвии с 1850-х годов. В этих целях создается, развивается и творчески используется обширное собрание латвийского железнодорожного наследия, информация работников и энтузиастов железнодорожного транспорта. Музей организует экскурсии, консультирует исследователей и других заинтересованных лиц, публикует статьи в местных и международных научно-популярных изданиях. Работники музея принимают участие в конференциях, для выставочных нужд осуществляют обмен информацией и экспонатами с другими музеями.

В ведении Музея истории Латвийской железной дороги находятся:

- сохранение свидетельств истории Латвийской железной дороги; их целенаправленный сбор, документирование и хранение;
- исследование музейного собрания и связанной с ним информации;
- обеспечение доступности собранных и созданных ценностей;
- обеспечение современной музейной деятельности.

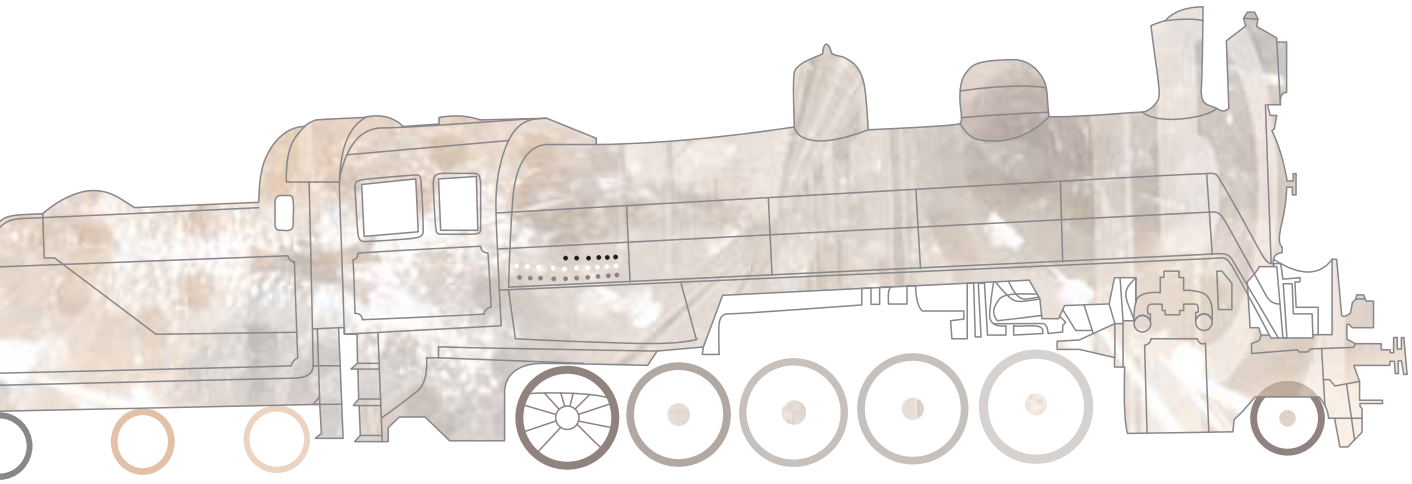
В 2011 году фонды музея пополнились 676 единицами хранения, более 90% которых составляют фотоматериалы.

КОЛИЧЕСТВО ПОСЕТИТЕЛЕЙ

Всего за 2011 году в музее состоялись 139 экскурсий. Экспозиции и выставки железнодорожного музея были открыты в течение 253 дней. Их посетил 22 361 человек, в том числе 2377 человек осмотрели экспозицию в Елгаве. В основном музей посещают в индивидуальном порядке (19299 человек); в группах большинство составляют школьники (3062 человека).

КОЛИЧЕСТВО ПОСЕТИТЕЛЕЙ МУЗЕЯ В 2010-2011 ГОДАХ

МЕСЯЦ	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
2011	348	404	731	590	9866	585	1025	1057	2216	2991	1352	1196
2010	336	353	1144	780	8911	792	748	1082	1064	3332	1113	995



РЕСТАВРАЦИЯ МУЗЕЙНЫХ ПРЕДМЕТОВ

Наиболее важным событием в сфере реставрации в 2011 году стали работы над пассажирским вагоном 3-го класса 1925 года выпуска, начавшиеся еще в 2010 году. В прошлом году были восстановлены металлические конструкции кузова, а также ходовая часть вагона. Завершить реставрацию планировалось весной 2012 года.

У паровоза Л-312 была восстановлена система электропроводки. В конце 2011 года началась реставрация узкоколейного паровоза ML 611.

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ РАБОТА

Главной темой исследований в 2011 году была история железной дороги Рига–Даугавпилс. К 150-летию этой линии подготовили выставку *Железная дорога в Латвии,* план Латвийской железной дороги и книгу-каталог.

Продолжается работа над темой *Подвижной состав Латвийской железной дороги в 1860-1991 годах.* В музее Октябрьской железной дороги обнаружена более подробная информация об эксплуатации подвижного состава Латвийской железной дороги на различных промышленных предприятиях СССР.

Для пополнения экспозиции *Железная дорога и железнодорожники* в Елгаве были исследованы вопросы истории Елгавского участка эксплуатации, Машинного участка и Путевого участка, Елгавского железнодорожного узла и его персонала в период с 1919 по 1940 год.

ВЫСТАВКИ

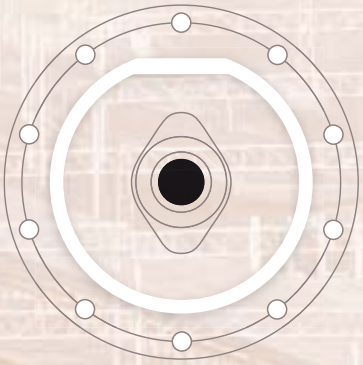
В рамках европейского проекта *Ночь музеев 2011* Музей истории Латвийской железной дороги подготовил выставку *Поездом в Европу,* отражающую историю международных перевозок и возможности проекта *Rail Baltica.*

В сентябре 2011 года в музее была открыта выставка *Железная дорога – Латвии. Латвия – железной дороге.* Выставка посвящена 150-летию железной дороги Рига–Даугавпилс. Цель экспозиции – через географию и истории одной линии показать те сферы государственной и общественной жизни, на которые железная дорога повлияла особенно сильно. На выставке были представлены также предметы из фондов Музея истории Риги и мореходства, Латвийского этнографического музея, Огрского историко-художественного музея, Латвийской Национальной библиотеки и частных коллекций.

Уже второй год подряд в течение недели осенних школьных каникул музей проводит выставку *Лилипутия,* посвященную железнодорожному моделизму. Она организуется в сотрудничестве с энтузиастами этого рода деятельности.

В день рождения государства, 18 ноября, в музее была представлена фотовыставка из коллекции фотографий и открыток *Станции в праздничном убранстве.* В период с 1919 по 1940 года на железных дорогах Латвии существовала традиция в день основания государства 18 ноября украшать вокзалы гирляндами зеленого брусничника, лентами цветов государственного флага и добрыми пожеланиями своей стране. Украшенные таким образом станции можно увидеть на старинных снимках и открытках.

ФИНАНСОВЫЕ ОТЧЕТЫ КОНЦЕРНА



УГИС МАГОНИС
председатель правления

ГОСУДАРСТВЕННОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
LATVIJAS DZELZCEĻŠ

РАСЧЕТ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ

(по методу оборотных затрат)

(В ЛАТАХ)

ПОКАЗАТЕЛЬ	2011 ГОД	2010 ГОД
Оборот-нетто	147 560 893	130 423 798
Расходы на производство проданной продукции	(132 154 673)	(122 616 962)
Прибыль-брутто (от оборота)	**15 406 220**	**7 806 836**
Административные расходы	(15 672 691)	(14 512 065)
Прочие доходы хозяйственной деятельности	12 627 189	24 958 663
Прочие расходы хозяйственной деятельности	(5 373 228)	(17 044 837)
Доходы от участия в капиталах дочерних и ассоциированных обществ концерна	1 690 268	1 221 381
Доходы от ценных бумаг и займов, образующих долгосрочные вложения	141 070	195 226
Прочие доходы по процентам и тому подобные доходы	174 767	68 006
Процентные платежи и тому подобные расходы	(2 209 896)	(1 473 274)
Прибыль до уплаты налогов	**6 783 699**	**1 219 936**
Подоходный налог с предприятий	(732 289)	(541 295)
Отложенный подоходный налог с предприятий	384 070	595 964
Прочие налоги	(275 056)	(299 592)
Прибыль отчетного периода после уплаты налогов	**6 160 424**	**975 013**

Рига, 7 июня 2012 года

Председатель правления — У. Магонис

Член правления — Э. Берзиньш

Член правления — А. Стракшас

Член правления — Э. Шмукстс

БАЛАНС

(В ЛАТАХ)

АКТИВ	НА 31.12.2011	НА 31.12.2010
1. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ		
I. Нематериальные вложения		
1. Концессии, патенты, лицензии, товарные знаки и тому подобные права	854 571	1 059 064
I ВСЕГО	**854 571**	**1 059 064**
II. Основные средства		
1. Земельные участки, здания, строения и многолетние насаждения	177 967 015	175 346 815
2. Долгосрочные вложения в арендованные основные средства	2 569 538	3 211 922
3. Оборудование и машины	63 105 336	37 362 000
4. Прочие основные средства и инвентарь	6 409 832	5 599 174
5. Создание основных средств и расходы на незаконченные строительные объекты	16 208 725	30 231 085
6. Авансовые платежи за основные средства	40 875 812	46 052 150
II ВСЕГО	**307 136 258**	**297 803 146**
III. Долгосрочные финансовые вложения		
1. Участие в капитале родственных обществ	24 486 584	24 486 584
2. Прочие ценные бумаги и вложения	347 450	347 450
III ВСЕГО	**24 834 034**	**24 834 034**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 1	**332 824 863**	**323 696 244**
2. ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА		
I. Накопления		
1.Сырье, основные и вспомогательные материалы	5 004 976	8 375 601
2. Готовая продукция и товары на продажу	7 309	10 387
3. Незавершенные заказы	10 196	10 196
4. Авансовые платежи за товар	212 199	338 832
5. Рабочие животные и продуктивные животные	10	20
I ВСЕГО	**5 234 690**	**8 735 036**
II. Дебиторы		
1. Долги покупателей и поставщиков	2 495 317	2 141 008
2. Долги родственных обществ	8 733 480	4 816 211
3. Другие дебиторы	811 934	5 452 740
4. Расходы будущих периодов	397 397	236 639
II ВСЕГО	**12 438 128**	**12 646 598**
III. Денежные средства	37 207 455	17 969 218
III ВСЕГО	**37 207 455**	**17 969 218**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 2	**54 880 273**	**39 350 852**
БАЛАНС	**387 705 136**	**363 047 096**

БАЛАНС

(В ЛАТАХ)

ПАССИВ	НА 31.12.2011	НА 31.12.2010
1. СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ		
1. Капитал акций или долей (основной капитал)	114 850 643	114 628 593
2. Запасы: прочие запасы	1 773 401	1 675 900
3. Нераспределенная прибыль: нераспределенная прибыль отчетного года	6 160 424	975 013
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 1	**122 784 468**	**117 279 506**
2. НАКОПЛЕНИЯ		
1. Накопления по пенсиям и тому подобным обязательствам	651 271	519 106
2. Другие накопления	24 951 743	21 999 709
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 2	**25 603 014**	**22 518 815**
3. КРЕДИТОРЫ		
I. Долгосрочные кредиторы		
1. Займы у кредитных учреждений	54 006 573	53 711 057
2. Другие займы	-	414 095
3. Долги поставщикам и подрядчикам	341 747	341 747
4. Доходы будущих периодов	131 649 238	106 154 430
5. Отложенные налоговые обязательства	5 419 844	5 803 914
I ВСЕГО	**191 417 402**	**166 425 243**
II. Краткосрочные кредиторы		
1. Займы у кредитных учреждений	11 567 156	34 414 026
2. Другие займы	6 151 991	1 122 151
3. Авансы, полученные у покупателей	19 846	8 690
4. Долги поставщикам и подрядчикам	6 217 613	5 340 973
5. Долги родственным обществам	4 114 724	2 616 299
6. Налоги и обязательные взносы государственного социального страхования	4 015 745	3 460 407
7. Прочие кредиторы	3 417 687	2 928 592
8. Доходы будущих периодов	12 332 230	6 908 414
9. Накопленные обязательства	63 260	23 980
II ВСЕГО	**47 900 252**	**56 823 532**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 3	**239 317 654**	**223 248 775**
БАЛАНС	**387 705 136**	**363 047 096**

Рига, 7 июня 2012 года

Председатель правления — У. Магонис

Член правления — Э. Берзиньш

Член правления — А. Стракшас

Член правления — Э. Шмукстс

ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ

(по прямому методу)

(В ЛАТАХ)

	2011 Г.		2010 Г.	
	ПОЛУЧЕНО	УПЛАЧЕНО	ПОЛУЧЕНО	УПЛАЧЕНО
1. Основная деятельность				
1.1.получено от покупателей и заказчиков	182 184 462	-	164 513 633	-
1.2.полученные банковские проценты	81 987	-	54 481	-
1.3.уплачено за товары и услуги	-	59 318 685	-	58 518 375
1.4.зарплата и взносы соцстраха	-	67 699 941	-	67 770 262
1.5.прочие расходы хозяйственной деятельности	-	3 689 744	-	5 466 440
1.6.процентные платежи	-	2 187 017	-	1 381 959
1.7.платежи по подоходному налогу с предприятий	-	1 029 975	-	2 785 342
1.8.другие налоговые платежи	-	16 781 022	-	8 396 777
ВСЕГО :	**182 266 449**	**150 706 384**	**164 568 114**	**144 319 155**
Денежный поток основной деятельности - нетто	+31 560 065	-	+ 20 248 959	-
2. Инвестиционная деятельность		-	-	-
2.1.полученные дивиденды	1 831 338	-	1 416 607	-
2.2.получено от продажи основных средств	582 146	-	589 145	-
2.3.приобретены основные средства, лицензии	-	31 230 393	-	80 753 114
2.4.внесено в основной капитал дочерних обществ	-	-	-	25 000
ВСЕГО :	**2 413 484**	**31 230 393**	**2 005 752**	**80 778 114**
Денежный поток инвестиционной деятельности - нетто	-	-28 816 909	-	-78 772 362
3. Финансовая деятельность				
3.1.полученный кредит	11 679 635	-	40 611 066	-
3.2.средства еврофондов (Фонд выравнивания ЕС) и государственные средства	39 125 441	-	34 832 422	-
3.3.полученные проценты из средств овердрафта	87 705	-	13 525	-
3.4.полученные банковские проценты	-	-	-	-
3.5.уплаченный кредит	-	34 335 413	-	11 581 714
3.6.деньги, уплаченные по обязательствам финансового лизинга	-	1 006 686	-	1 006 686
3.7.уплачено в бюджет за использование государственного капитала	-	877 512	-	342 920
3.8.средства овердрафта	1 776 337	-	2 498 324	-
ВСЕГО :	**52 669 118**	**36 219 611**	**77 955 337**	**12 931 320**
Денежный поток финансовой деятельности - нетто	+16 449 507	-	+65 024 017	-
Ошибочные перечисления	473	-	-	2 941
Разница курсов валют	45 101	-	-	91 862
ВСЕГО:	**237 394 625**	**218 156 388**	**244 529 203**	**238 123 392**
Прирост или снижение денежных средств в целом	+19 238 237		+ 6 405 811	
Остаток денежных средств на конец года	**37 207 455**		**17 969 218**	
на начало года	**17 969 218**		**11 563 407**	
Прирост денежных средств	**+19 238 237**		**+6 405 811**	

ГАО «LATVIJAS DZELZCEĻŠ»
ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ

(В ЛАТАХ)

	2009	2010	2011
Доходы	146 459 536	130 423 798	147 560 893
в том числе от продажи мощностей инфраструктуры;	96 069 669	85 745 070	98 933 940
доходы от дополнительных услуг управляющего инфраструктурой	23 083 638	21 928 382	26 115 129
Прибыль хозяйственной деятельности ˆ	3 768 224	909 005	6 712 434
Рентабельность хозяйственной деятельности *	2,6 %	0,7 %	4,5 %
Прибыль отчетного года	1 270 073	975 013	6 160 424
Рентабельность прибыли отчетного года **	0,9%	0,7%	4,2%
Общая ликвидность***	0,9	0,7	1,1
Отдача на активы ˇ	0,4%	0,3%	1,6%
Отдача на собственный капитал ˇˇ	1,1%	0,8%	5,1%
Долгосрочные активы на конец отчетного года	261 571 795	323 696 244	332 824 863
Активы на конец отчетного года	298 924 945	363 047 096	387 705 136
Собственный капитал на конец отчетного года	116 647 413	117 279 506	122 784 468
Займы от кредитных учреждений на конец отчетного года	58 363 685	88 125 083	65 573 729
Капиталовложения	46 514 251	57 088 676	45 732 185

ˆ Прибыль хозяйственной деятельности – прибыль до уплаты подоходного налога с предприятий, финансовых выплат или доходов и прочей хозяйственной деятельности

* Рентабельность хозяйственной деятельности – прибыль хозяйственной деятельности/доходы

** Рентабельность прибыли отчетного года – прибыль отчетного года/доходы

*** Общая ликвидность – оборотные средства/краткосрочные обязательства

ˇ Отдача на активы – прибыль отчетного года/средние активы (активы на начало отчетного года + активы на конец отчетного года/2)

ˇˇ Отдача на собственный капитал – прибыль отчетного года/средний собственный капитал (собственный капитал на начало отчетного года + собственный капитал на конец отчетного года/2)

ПОКАЗАТЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ

	2009	2010	2011
Объем перевезенных грузов (тыс.т)	53 679	49 164	59 385
Эксплуатационная работа грузовых перевозок (тыс.поездо-км)	11 633	10 625	12 631
Количество перевезенных пассажиров (тыс.)	21 555	20 856	20 494
Эксплуатационная работа пассажирских перевозок (тыс.поездо-км)	6 879	6 292	6 397
Обработка грузовых поездов на станциях (количество вагонов)	4 073 764	3 689 671	4 310 780
Техническое обслуживание и осмотр грузовых вагонов (количество вагонов)	3 632 107	3 328 038	3 835 210
Количество работников на конец отчетного года	7 367	7 285	7 221

Заключение независимого ревизора о сокращенном финансовом отчете акционерам ГАО «Latvijas dzelzceļš»

Заключение о сокращенном финансовом отчете

Прилагаемый сокращенный отчет, содержащий баланс на 31 декабря 2011 года, расчет прибыли или убытков за 2011 год и отчет о денежных потоках, подготовлен на основании ревизованного финансового отчета **ГАО «Latvijas dzelzceļš»** за 2011 год. В нашем заключении от 7 июня 2012 года мы выдаем заключение без возражений по данному финансовому отчету.

В сокращенный финансовый отчет не включена вся информация, открытая согласно закону *О годовых отчетах*. Поэтому изучение сокращенного финансового отчета не может заменить изучения полного финансового отчета **ГАО «Latvijas dzelzceļš»**.

Ответственность руководства за подготовку сокращенного финансового отчета

Руководство несет ответственность за подготовку сокращенного финансового отчета в соответствии с финансовым отчетом, как это описано в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета».

Ответственность ревизора

Мы несем ответственность за заключение, которое на основании процедур, проведенных нами согласно 810-му Международному ревизионному стандарту «Задание на выдачу заключения о сокращенном финансовом отчете», высказываем о настоящем сокращенном финансовом отчете.

Заключение

По нашему мнению, прилагаемый сокращенный финансовый отчет, подготовленный на основании ревизованного финансового отчета **ГАО «Latvijas dzelzceļš»** за 2011 год, основываясь на упомянутом в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета», во всех существенных аспектах соответствует финансовому отчету.

Коммерческое общество
присяжных ревизоров
ООО PricewaterhouseCooper
Лицензия № 5

Ахмед Абу Шарх
(Ahmed Abu Sharkh)
председатель правления

Иландра Лейиня
ответственный
присяжный ревизор
сертификат № 168

Рига, Латвия
7 июня 2012 года

PricewaterhouseCoopers SIA, Kr. Valdemāra iela 19, Rīga LV-1010, Latvija
T: +371 6709 4400, F:+371 6783 0055, www.pwc.lv

ПРИЛОЖЕНИЕ

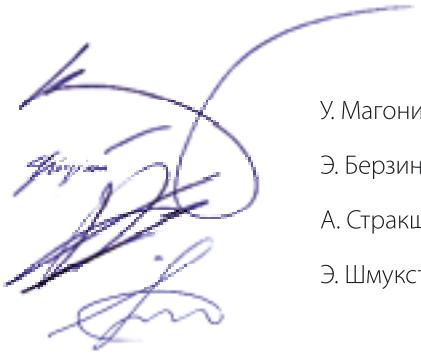
Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета
Настоящий сокращенный финансовый отчет, состоящий из баланса на 31 декабря 2011 года, расчета прибыли или убытков за 2011 год до 31 декабря 2011 года и отчета о денежных потоках за 2011 год, подготовлен на основании соответствующей информации ревизованного финансового отчета ГАО «Latvijas dzelzceļš» за 2011 год без каких-либо изменений в нем. Ревизованный финансовый отчет доступен в администрации ГАО «Latvijas dzelzceļš». Соответственно, настоящий сокращенный финансовый отчет отвечает общему финансовому отчету.

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ ОБЪЕДИНЕННЫХ ДОХОДОВ ЗА 2011 ГОД

(В ЛАТАХ)

	2011	2010	2009
Доходы	318 773 284	257 443 067	284 826 470
Производственные затраты на проданную продукцию	(279 553 343)	(243 897 433)	(248 449 484)
Прибыль брутто	**39 219 941**	**13 545 634**	**36 376 986**
Административные расходы	(26 067 311)	(24 089 015)	(24 447 735)
Прочие доходы хозяйственной деятельности	16 713 730	27 315 424	14 582 999
Прочие расходы хозяйственной деятельности	(5 885 081)	(17 634 024)	(21 817 195)
Доходы от долгосрочных вложений	141 070	195 226	549 354
Финансовые доходы	153 376	185 258	773 456
Финансовые расходы	(2 704 064)	(2 059 711)	(2 083 517)
Прибыль/(убытки) до уплаты подоходного налога с предприятий	**21 571 661**	**(2 541 208)**	**3 934 348**
Подоходный налог с предприятий	(2 473 280)	304 174	(2 212 921)
Прибыль/(убытки) отчетного года	**19 098 381**	**(2 237 034)**	**1 721 427**
Объединенные доходы/(расходы) отчетного периода	**19 098 381**	**(2 237 034)**	**1 721 427**
Прибыль/(убытки) отчетного периода и объединенные доходы/(расходы), относящиеся к держателям доли большинства в концерне	**19 098 381**	**(2 237 034)**	**1 721 427**

Рига, 7 июня 2012 года



Председатель правления — У. Магонис

Член правления — Э. Берзиньш

Член правления — А. Стракшас

Член правления — Э. Шмукстс

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ СОСТОЯНИИ НА 31 ДЕКАБРЯ 2011 ГОДА

(В ЛАТАХ)

АКТИВЫ	31.12.2011.	31.12.2010.	31.12.2009.	01.01.2009.
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ				
Основные средства	355 625 718	340 984 927	317 823 985	282 261 500
Нематериальные вложения	864 169	1 069 294	930 602	1 000 326
Авансовые платежи	39 866 755	45 647 585	14 143 709	17 827 088
Долгосрочные финансовые вложения	347 450	347 450	347 450	347 450
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ ВСЕГО	**396 704 092**	**388 049 256**	**333 245 746**	**301 436 364**
ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА				
Накопления	14 115 588	17 725 509	23 881 239	27 735 997
Долги покупателей и заказчиков и другие дебиторы	12 306 316	13 951 472	14 216 820	14 460 401
Подоходный налог с предприятий	654 881	3 095 217	2 345 204	2 693 408
Деньги и денежный эквивалент	69 884 767	38 012 106	24 022 338	30 313 968
ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА ВСЕГО	**96 961 552**	**72 784 304**	**64 465 601**	**75 203 774**
АКТИВЫ ВСЕГО	**493 665 644**	**460 833 560**	**397 711 347**	**376 640 138**

(продолжение на следующей странице)

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ СОСТОЯНИИ НА 31 ДЕКАБРЯ 2011 ГОДА (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(В ЛАТАХ)

СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА	31.12.2011.	31.12.2010.	31.12.2009.	01.01.2009.
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ				
Относящийся к держателям доли большинства в концерне:				
Акционный капитал (основной капитал)	114 850 643	114 628 593	114 628 593	90 168 321
Переходящие резервы	23 444 803	21 511 183	19 708 430	32 168 376
Нераспределенная прибыль предыдущих лет	36 937 493	41 985 659	42 275 654	49 260 186
Объединенные доходы отчетного года	19 098 381	(2 237 034)	1 721 427	6 030 688
Доля меньшинства	-	-	-	7 838
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ ВСЕГО	**194 331 320**	**175 888 401**	**178 334 104**	**177 635 409**
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
Отложенные налоговые обязательства	11 528 816	12 660 449	13 690 554	14 561 750
Накопления	1 642 975	2 244 686	2 835 768	537 190
Займы из кредитных учреждений	63 251 206	64 311 267	55 032 865	54 814 139
Другие займы	25 177	486 187	1 551 523	2 549 428
Долги поставщикам и подрядчикам	341 747	341 747	738 502	615 381
Доходы будущих периодов	131 649 238	106 154 430	78 344 400	56 588 946
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВСЕГО	**208 439 159**	**186 198 766**	**152 193 612**	**129 666 834**
КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
Займы из кредитных учреждений	12 993 090	35 830 142	13 702 691	9 204 577
Другие займы	573 177	1 176 389	1 166 740	1 153 617
Накопления	28 325 436	26 909 062	15 448 603	19 618 418
Долги поставщикам и подрядчикам и прочие кредиторы	26 944 108	22 657 476	25 784 254	30 492 016
Подоходный налог с предприятий	2 338 018	-	845 303	286 243
Налоги и обязательные взносы государственного социального страхования	7 388 924	5 264 598	3 949 281	5 466 133
Доходы будущих периодов	12 332 412	6 908 726	6 286 759	3 116 891
КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВСЕГО	**90 895 165**	**98 746 393**	**67 183 631**	**69 337 895**
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВСЕГО	**299 334 324**	**284 945 159**	**219 377 243**	**199 004 729**
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВСЕГО	**493 665 644**	**460 833 560**	**397 711 347**	**376 640 138**

Рига, 7 июня 2012 года

Председатель правления — У. Магонис

Член правления — Э. Берзиньш

Член правления — А. Стракшас

Член правления — Э. Шмукстс

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ ЗА 2011 ГОД

(В ЛАТАХ)

	2011	2010	2009
Денежный поток от хозяйственной деятельности			
Денежные средства, полученные при хозяйственных сделках	43 895 611	22 157 656	26 575 518
Уплаченный подоходный налог с предприятий	(1 170 629)	(3 358 522)	(2 090 256)
Денежный поток от хозяйственной деятельности - нетто	**42 724 982**	**18 799 134**	**24 485 262**
Денежный поток от инвестиционной деятельности			
Полученные дивиденды	141 070	195 226	549 354
Доходы, полученные в результате продажи основных средств	191 562	144 130	37 909
Приобретение основных средств и нематериальных вложений	(24 437 117)	(68 635 817)	(60 565 986)
Средства фондов Европейского союза (Фонд выравнивания) и государственные средства	39 125 441	34 832 422	28 145 310
Денежный поток от инвестиционной деятельности - нетто	**15 020 956**	**(33 464 039)**	**(31 833 413)**
Денежный поток от финансовой деятельности			
Полученные займы	10 325 218	25 000 976	15 471 538
Полученные банковские проценты	42 806	127 373	462 350
Полученная кредитная линия	-	20 513 680	-
Возвращенные займы	(11 456 935)	(15 296 302)	(9 560 733)
Расходы на выкуп арендованного основного средства	(1 065 168)	(1 052 769)	(1 039 830)
Уплачено в бюджет за использование государственного капитала	(877 512)	(342 920)	(1 146 987)
Возвращенные средства кредитной линии	(22 911 077)	-	(3 357 030)
Денежный поток от финансовой деятельности - нетто	**(25 942 668)**	**28 950 038**	**829 308**
Разница курсов валют	69 391	(295 365)	227 213
Увеличение/снижение денежных средств и денежных эквивалентов - нетто	**31 872 661**	**13 989 768**	**(6 291 630)**
Деньги и денежные эквиваленты на начало отчетного года	**38 012 106**	**24 022 338**	**30 313 968**
Деньги и денежные эквиваленты на конец отчетного года	**69 884 767**	**38 012 106**	**24 022 338**

ПРИЛОЖЕНИЕ

Основные установки подготовки сокращенного консолидированного финансового отчета

Настоящий сокращенный консолидированный финансовый отчет, состоящий из консолидированного отчета о финансовом состоянии на 31 декабря 2011 года, консолидированного отчета объединенных доходов до 31 декабря 2011 года и консолидированного отчета о денежных потоках за 2011 год, подготовлен на основании соответствующей информации ревизованного консолидированного финансового отчета ГАО «Latvijas dzelzceļš» за 2011 год без каких-либо изменений в нем. Ревизованный консолидированный финансовый отчет доступен в администрации ГАО «Latvijas dzelzceļš». Соответственно, настоящий сокращенный консолидированный финансовый отчет отвечает консолидированному финансовому отчету.

T «LATVIJAS DZELZCEĻŠ»

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ

(В ЛАТАХ)

	2009	2010	2011
Доходы	284 826 470	257 443 067	318 773 284
в том числе от грузовых перевозок;	187 182 633	169 632 162	222 041 434
от продажи мощностей инфраструктуры	38 295 998	34 345 624	34 065 429
Прибыль хозяйственной деятельности ˆ	4 695 055	(861 981)	23 981 279
Рентабельность хозяйственной деятельности *	1,6 %	(0,3) %	7,5 %
Прибыль отчетного года	1 721 427	(2 237 034)	19 098 381
Рентабельность прибыли отчетного года **	0,6%	(0,9)%	6,0%
Общая ликвидность* **	1,0	0,7	1,1
Отдача на активы ˇ	0,4%	(0,5)%	4,0%
Отдача на собственный капитал ˇˇ	1,0%	(1,3)%	10,3%
Долгосрочные активы на конец отчетного года	333 245 746	388 049 256	396 704 092
Активы на конец отчетного года	397 711 347	460 833 560	493 665 644
Собственный капитал на конец отчетного года	178 334 104	175 888 401	194 331 320
Займы от кредитных учреждений на конец отчетного года	68 735 556	100 141 409	76 244 296
Капиталовложения	79 605 100	62 792 616	61 041 963

ˆ Прибыль хозяйственной деятельности – прибыль до уплаты подоходного налога с предприятий, финансовых выплат или доходов и прочей хозяйственной деятельности
* Рентабельность хозяйственной деятельности – прибыль хозяйственной деятельности/доходы
** Рентабельность прибыли отчетного года – прибыль отчетного года/доходы
*** Общая ликвидность – оборотные средства/краткосрочные обязательства
ˇ Отдача на активы – прибыль отчетного года/средние активы (активы на начало отчетного года + активы на конец отчетного года/2)
ˇˇ Отдача на собственный капитал – прибыль отчетного года/средний собственный капитал (собственный капитал на начало отчетного года + собственный капитал на конец отчетного года/2)

ПОКАЗАТЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ

	2009	2010	2011
Объем грузооборота концерна (млн.т)	14 648	13 175	16 551
Объем грузовых перевозок перевозчиков, не входящих в концерн (тыс.поездо-км)	2 438	2 343	2 696
Пассажирооборот (млн.пасс-км)	70	79	79
Пассажирские перевозки перевозчиков, не входящих в концерн (тыс.поездо-км)	6 424	5 774	5 807
Количество работников на конец отчетного года	12 653	12 336	12 274

Заключение независимого ревизора о сокращенном консолидированном финансовом отчете акционеру ГАО «Latvijas dzelzceļš»

Заключение о сокращенном консолидированном финансовом отчете

Прилагаемые консолидированные сокращенные финансовые отчеты, содержащие консолидированный отчет о финансовом состоянии на 31 декабря 2012 года, консолидированный расчет объединенных доходов и консолидированный отчет о денежных потоках, подготовлены на основании ревизованных финансовых отчетов **ГАО «Latvijas dzelzceļš»** и его дочерних обществ (Концерн) за 2011 год. В нашем заключении от 7 июня 2012 года мы выдаем заключение без возражений по данному консолидированному финансовому отчету.

В сокращенные консолидированные финансовые отчеты не включена вся информация, открытая согласно Стандартам международных финансовых отчетов, утвержденным Европейским союзом. Поэтому изучение консолидированных сокращенных финансовых отчетов не может заменить изучения полного консолидированного финансового отчета Концерна.

Ответственность руководства за подготовку сокращенного финансового отчета

Руководство несет ответственность за подготовку консолидированных сокращенных финансовых отчетов в соответствии с ревизованными консолидированными финансовыми отчетами, как это описано в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета».

Ответственность ревизора

Мы несем ответственность за заключение, которое на основании процедур, проведенных нами согласно 810-му Международному ревизионному стандарту «Задание на выдачу заключения о сокращенном финансовом отчете», высказываем о настоящем сокращенном финансовом отчете.

Заключение

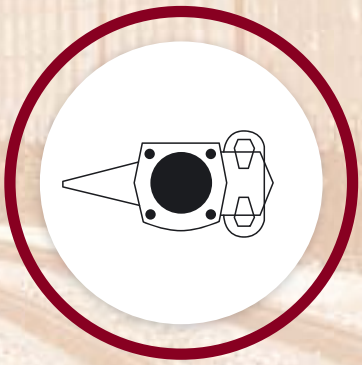
По нашему мнению, прилагаемые сокращенные консолидированные финансовые отчеты, подготовленные на основании ревизованных консолидированных финансовых отчетов Концерна за 2011 год, основываясь на упомянутом в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного консолидированного финансового отчета», во всех существенных аспектах соответствует консолидированным финансовым отчетам.

Коммерческое общество присяжных ревизоров
ООО PricewaterhouseCooper
Лицензия № 5

Ахмед Абу Шарх
(Ahmed Abu Sharkh)
председатель правления

Иландра Лейиня
ответственный
присяжный ревизор
сертификат № 168

Рига, Латвия
7 июня 2012 года



ГУНТИС МАЧС
председатель правления

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
LDZ CARGO

РАСЧЕТ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ

(по методу оборотных затрат)

(В ЛАТАХ)

ПОКАЗАТЕЛЬ	2011 ГОД	2010 ГОД
Нетто-оборот	259 384 149	202 478 381
Расходы на производство проданной продукции	(234 948 455)	(195 597 689)
Прибыль-брутто (от оборота)	**24 435 694**	**6 880 692**
Административные расходы	(6 384 147)	(6 006 667)
Прочие доходы хозяйственной деятельности	3 494 759	2 065 259
Прочие расходы хозяйственной деятельности	(10 686 471)	(1 027 166)
Доходы от участия в капиталах дочерних и ассоциированных общества концерна	7 717	18 003
Прочие доходы по процентам и тому подобные доходы	128 051	128 911
Процентные платежи и тому подобные расходы	(546 553)	(565 644)
Прибыль до уплаты налогов	**10 449 050**	**1 493 388**
Подоходный налог с предприятий	(2 805 270)	(75 624)
Отложенный подоходный налог с предприятий	165 821	53 339
Прибыль отчетного периода после уплаты налогов	**7 809 601**	**1 471 103**

Рига, 18 июня 2012 года

Председатель правления Г.Мачс

Член правления В.Грязнов

Член правления И.Клейнберга

Член правления А.Рекис

БАЛАНС

(В ЛАТАХ)

АКТИВ	НА 31.12.2011	НА 31.12.2010
1. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ		
I. Нематериальные вложения		
1. Концессии, патенты, лицензии, товарные знаки и тому подобные права	4 611	-
I ВСЕГО	**4 611**	**-**
II. Основные средства		
1. Земельные участки, здания, строения и многолетние насаждения	96 796	107 613
2. Долгосрочные вложения в арендованные основные средства	40 661	85 019
3. Оборудование и машины	22 774 798	23 498 051
4. Прочие основные средства и инвентарь	567 411	735 163
5. Создание основных средств и расходы на незаконченные строительные объекты	15 328	23 721
II ВСЕГО	**23 494 994**	**24 449 567**
III. Долгосрочные финансовые вложения		
1. Участие в капитале родственных обществ	100 000	100 000
III ВСЕГО	**100 000**	**100 000**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 1	**23 599 605**	**24 549 567**
2. ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА		
I. Накопления		
1. Сырье, основные и вспомогательные материалы	876 953	737 927
2. Авансовые платежи за товар	73 085	17 875
I ВСЕГО	**950 038**	**755 802**
II. Дебиторы		
1. Долги покупателей и поставщиков	4 261 415	3 884 730
2. Долги родственных обществ	1 025 121	943 792
3. Другие дебиторы	9 067 327	3 668 445
4. Расходы будущих периодов	80 799	84 678
II ВСЕГО	**14 434 662**	**8 581 645**
III. Денежные средства	30 100 398	17 310 281
III ВСЕГО	**30 100 398**	**17 310 281**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 2	**45 485 098**	**26 647 728**
БАЛАНС	**69 084 703**	**51 197 295**

БАЛАНС

(В ЛАТАХ)

ПАССИВ	НА 31.12.2011	НА 31.12.2010
1. СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ		
1. Капитал акций или долей (основной капитал)	608 598	608 598
2. Запасы: прочие запасы	18 986 464	17 226 729
3. Нераспределенная прибыль: а) нераспределенная прибыль предыдущих лет	147 110	1 759 735
б) нераспределенная прибыль отчетного года	7 809 601	1 471 103
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 1	**27 551 773**	**21 066 165**
2. НАКОПЛЕНИЯ		
1. Накопления на пенсии и тому подобные обязательства	553 745	2 729 411
2. Другие накопления	12 141 521	2 114 193
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 2	**12 695 266**	**4 843 604**
3. КРЕДИТОРЫ		
I. Долгосрочные кредиторы		
1. Займы у кредитных учреждений	9 244 633	10 600 210
2. Отложенные налоговые обязательства	133 402	299 223
I ВСЕГО	**9 378 035**	**10 899 433**
II. Краткосрочные кредиторы		
1. Займы у кредитных учреждений	1 425 934	1 416 116
2. Авансы, полученные у покупателей	3 623 242	3 030 686
3. Долги поставщикам и подрядчикам	3 409 173	3 572 595
4. Долги родственным обществам	7 216 500	5 223 647
5. Налоги и обязательные взносы государственного социального страхования	2 333 502	255
6. Прочие кредиторы	1 364 325	1 074 100
7. Накопленные обязательства	86 953t	70 694
II ВСЕГО	**19 459 629**	**14 388 093**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 3	**28 837 664**	**25 287 526**
БАЛАНС	**69 084 703**	**51 197 295**

Рига, 18 июня 2012 года

Председатель правления Г.Мачс

Член правления В.Грязнов

Член правления И.Клейнберга

Член правления А.Рекис

ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ

(по прямому методу)

(В ЛАТАХ)

	2011 Г.		2010 Г.	
	ПОЛУЧЕНО	УПЛАЧЕНО	ПОЛУЧЕНО	УПЛАЧЕНО
1. Основная деятельность				
1.1.получено от покупателей и заказчиков	256 376 866	-	197 026 336	-
1.2.полученные банковские проценты	10 704	-	601	-
1.3. уплачено за товары и услуги	-	231 505 753	-	188 327 794
1.4. зарплата и взносы соцстраха	-	17 516 054	-	15 903 465
1.5. прочие расходы хозяйственной деятельности	-	141 010	-	385 179
1.6. процентные платежи	-	539 200	-	547 225
1.7. другие налоговые платежи	-	9 486	-	614
1.8. возвращенная СГД переплата по налогам	18 957 916	-	15 336 007	-
ВСЕГО :	**275 345 486**	**249 711 503**	**212 362 944**	**205 164 277**
Денежный поток основной деятельности - нетто	**25 633 983**	**-**	**7 198 667**	**-**
2. Инвестиционная деятельность	-	-	-	-
2.1.получены дивиденды	7 717	-	18 003	-
2.2. получено от продажи основных средств	136 417	-	376	-
2.3. приобретены основные средства, лицензии	-	4 861 738	-	885 595
ВСЕГО :	**144 134**	**4 861 738**	**18 379**	**885 595**
Денежный поток инвестиционной деятельности - нетто	**-**	**4 717 604**	**-**	**867 216**
3. Финансовая деятельность				
3.1.полученный кредит	-	-	2 403 590	-
3.2. полученные проценты	93 389	-	128 310	-
3.3. уплаченный кредит	-	1 387 016	-	1 214 588
3.4.выдан заем на групповой счет	-	5 622 432	-	-
3.5.уплаченные дивиденды	-	1 323 993	-	974 713
ВСЕГО :	**93 389**	**8 333 441**	**2 531 900**	**2 189 301**
Денежный поток финансовой деятельности - нетто	**-**	**8 240 052**	**342 599**	**-**
Разница курсов валют	113 790	-	100 728	-
ВСЕГО :	**12 790 117**	**-**	**6 774 778**	**-**
Прирост или снижение денежных средств в целом	**12 790 117**		**6 774 778**	
Остаток денежных средств на конец года	**30 100 398**		**17 310 281**	
на начало года	**17 310 281**		**10 535 503**	
Прирост денежных средств	**12 790 117**		**6 774 778**	

Рига, 18 июня 2012 года

Председатель правления Г.Мачс

Член правления В.Грязнов

Член правления И.Клейнберга

Член правления А.Рекис

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ

(В ЛАТАХ)

	2009	2010	2011
Доходы, в том числе:	216 261 466	202 478 381	259 384 149
- от грузовых перевозок;	198 147 599	178 089 222	232 188 128
- от пассажирских перевозок	5 772 378	10 730 432	11 247 577
Прибыль хозяйственной деятельности ˆ	4 465 577	1 912 118	10 859 835
Рентабельность хозяйственной деятельности *	2%	1%	4%
Прибыль отчетного года	3 610 048	1 471 103	7 809 601
Рентабельность прибыли отчетного года **	1,7%	0,7%	3%
Общая ликвидность***	1,5	1,9	2,3
Отдача на активы ˇ	8%	2,8%	13%
Отдача на собственный капитал ˇˇ	19%	7%	32%
Долгосрочные активы на конец отчетного года	29 417 319	24 549 567	23 599 605
Активы на конец отчетного года	52 992 457	51 197 295	69 084 703
Собственный капитал на конец отчетного года	20 569 775	21 066 165	27 551 773
Займы от кредитных учреждений на конец отчетного года	10 371 871	12 016 326	10 670 567
Капиталовложения	31 253 839	1 236 146	4 784 641

ˆ Прибыль хозяйственной деятельности – прибыль до уплаты подоходного налога с предприятий, финансовых выплат или доходов и прочей хозяйственной деятельности
* Рентабельность хозяйственной деятельности – прибыль хозяйственной деятельности/доходы
** Рентабельность прибыли отчетного года – прибыль отчетного года/доходы
*** Общая ликвидность – оборотные средства/краткосрочные обязательства
ˇ Отдача на активы – прибыль отчетного года/средние активы (активы на начало отчетного года + активы на конец отчетного года/2)
ˇˇ Отдача на собственный капитал – прибыль отчетного года/средний собственный капитал (собственный капитал на начало отчетного года + собственный капитал на конец отчетного года/2)

РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

	2009	2010	2011
Объем перевезенных грузов (млн.т)	53,7	49,2	59,4
Грузооборот (млн.т-км)	14 648	13175	16550
Количество перевезенных контейнеров (TEU)	71 142	98 223	101 099
Количество перевезенных пассажиров (тыс.)	276	338	334
Среднее количество работников за год	2 830	2 734	2 637

ПРИЛОЖЕНИЕ

Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета
Настоящий сокращенный финансовый отчет, состоящий из баланса на 31 декабря 2011 года, расчета прибыли или убытков за 2011 год до 31 декабря 2011 года и отчета о денежных потоках за 2011 год, подготовлен на основании соответствующей информации ревизованного финансового отчета ООО «LDZ CARGO» за 2011 год без каких-либо изменений в нем. Ревизованный финансовый отчет доступен в администрации ООО «LDZ CARGO». Соответственно, настоящий сокращенный финансовый отчет отвечает финансовому отчету.

Заключение независимого ревизора о сокращенном финансовом отчете участникам ООО «LDZ Cargo» рег.№ 40003788421

Заключение о сокращенном финансовом отчете

Прилагаемый сокращенный отчет, содержащий баланс на 31 декабря 2011 года, расчет прибыли или убытков за 2011 год и отчет о денежных потоках за год, завершившийся 31 декабря 2011 года, подготовлен на основании ревизованного финансового отчета **ООО «LDZ Cargo»** за 2011 год. В нашем заключении от 18 апреля 2012 года мы выдаем заключение без возражений по данному финансовому отчету. Как в финансовом отчете, так и в сокращенном финансовом отчете не отражены события, имевшие места после нашего заключения о финансовом отчете.

В сокращенный финансовый отчет не включена вся информация, открытая согласно закону *О годовых отчетах*. Поэтому изучение сокращенного финансового отчета не может заменить изучения полного финансового отчета **ООО «LDZ Cargo».**

Ответственность руководства за подготовку сокращенного финансового отчета

Руководство несет ответственность за подготовку сокращенного финансового отчета в соответствии с финансовым отчетом, как это описано в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета».

Ответственность ревизора

Мы несем ответственность за заключение, которое на основании процедур, проведенных нами согласно 810-му Международному ревизионному стандарту «Задание на выдачу заключения о сокращенном финансовом отчете», высказываем о настоящем сокращенном финансовом отчете.

Заключение

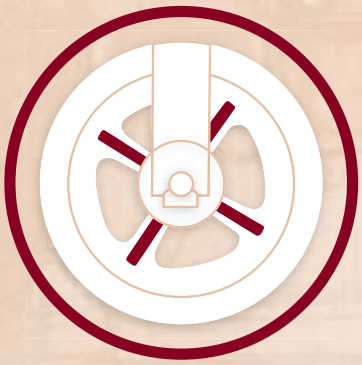
По нашему мнению, прилагаемый сокращенный финансовый отчет, подготовленный на основании ревизованного финансового отчета **ООО «LDZ Cargo»** за 2011 год, основываясь на упомянутом в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета», во всех существенных аспектах соответствует финансовому отчету.

Коммандитное общество «S.Vilcānes audits»
Лицензия коммерческого общества № 88

Сандра Вилцане
Ответственный присяжный ревизор
Сертификат № 30

Рига, Латвия
18 июня 2012 года

Komanditsabiedrība "S. Vilcānes audits". Zvērinātu revidentu komercsabiedrības licence Nr. 88.
Vienotais reģistrācijas numurs 40003192915. Biroja adrese: Rīgā, Libagu ielā 14, LV 1002.
Tālr. 67220449, Mob. 29222562, Tālr./Fakss 67233038,
E-pasts: svilcane2@gmail.com



ГИРТС КАЛНБИРЗЕ
председатель правления

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

LDZ INFRASTRUKTŪRA

РАСЧЕТ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ

(по методу оборотных затрат)

(В ЛАТАХ)

ПОКАЗАТЕЛЬ	2011 ГОД	2010 ГОД
Нетто-оборот	11056575	13339796
Расходы на производство проданной продукции	(10032098)	(12005554)
Прибыль-брутто (от оборота)	**1024477**	**1334242**
Административные расходы	(941588)	(1043126)
Прочие доходы хозяйственной деятельности	93541	77149
Прочие расходы хозяйственной деятельности	(112016)	(127817)
Прочие доходы по процентам и тому подобные доходы	44	31
Процентные платежи и тому подобные расходы	(9620)	(4268)
Прибыль до уплаты налогов	**54838**	**236211**
Подоходный налог с предприятий	(45155)	(85684)
Отложенный подоходный налог с предприятий	35948	27216
Прочие налоги	(345)	(689)
Прибыль отчетного периода после уплаты налогов	**45286**	**177054**

Рига, 18 июня 2012 года

Председатель правления Г.Калнбирзе

Член правления В.Далецкий

Член правления Г.Лапиньш

Член правления М.Кабальска

БАЛАНС

(В ЛАТАХ)

АКТИВ	НА 31.12.2011	НА 31.12.2010
1. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ		
I. Нематериальные вложения		
1. Концессии, патенты, лицензии, товарные знаки и тому подобные права	1699	2491
I ВСЕГО	**1699**	**2491**
II. Основные средства		
1. Земельные участки, здания, строения и многолетние насаждения	184370	126672
2. Долгосрочные вложения в арендованные основные средства	44515	74192
3. Оборудование и машины	2271382	2482305
4. Прочие основные средства и инвентарь	437753	427233
5. Авансовые платежи за основные средства	31317	-
II ВСЕГО	**2969337**	**3110402**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 1	**2971036**	**3112893**
2. ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА		
I. Накопления		
1. Сырье, основные и вспомогательные материалы	312954	387047
2. Готовая продукция и товары на продажу	15336	8113
3. Авансовые платежи за товар	103774	181123
I ВСЕГО	**432064**	**576283**
II. Дебиторы		
1. Долги покупателей и поставщиков	122577	89867
2. Долги родственных обществ	2666263	1326000
3. Другие дебиторы	133056	114537
4. Расходы будущих периодов	9992	78562
II ВСЕГО	**2931888**	**1608966**
III. Денежные средства	25592	427347
III ВСЕГО	**25592**	**427347**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 2	**3389544**	**2612596**
БАЛАНС	**6360580**	**5725489**

БАЛАНС

(В ЛАТАХ)

ПАССИВ	НА 31.12.2011	НА 31.12.2010
1. СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ		
1. Капитал акций или долей (основной капитал)	3789849	3789849
2. Прочие запасы	7589	7589
3. Нераспределенная прибыль предыдущих лет	200380	182675
4. Нераспределенная прибыль отчетного года	45286	177054
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 1	**4043104**	**4157167**
2. НАКОПЛЕНИЯ		
1. Другие накопления	174533	147601
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 2	**174533**	**147601**
3. КРЕДИТОРЫ		
I. Долгосрочные кредиторы		
1. Займы у кредитных учреждений	25177	72092
2. Отложенные налоговые обязательства	119700	155648
I ВСЕГО	**144877**	**227740**
II. Краткосрочные кредиторы		
1. Другие займы	43618	54238
2. Авансы, полученные у покупателей	229390	229390
3. Долги поставщикам и подрядчикам	640629	414835
4. Долги родственным обществам	388082	94646
5. Налоги и обязательные взносы государственного социального страхования	494855	236619
6. Прочие кредиторы	189192	135102
7. Накопленные обязательства	12300	28151
II ВСЕГО	**1998066**	**1192981**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 3	**2142943**	**1420721**
БАЛАНС	**6360580**	**5725489**

Рига, 18 июня 2012 года

Председатель правления Г.Калнбирзе

Член правления В.Далецкий

Член правления Г.Лапиньш

Член правления М.Кабальска

ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ

(по прямому методу)

(В ЛАТАХ)

	2011 Г.		2010 Г.	
	ПОЛУЧЕНО	УПЛАЧЕНО	ПОЛУЧЕНО	УПЛАЧЕНО
1. Основная деятельность				
1.1.получено от покупателей и заказчиков	12183436		17953847	
1.2.полученные банковские проценты	44		31	
1.3. уплачено за товары и услуги		6313446		10278277
1.4. зарплата и взносы соцстраха		3721518		4043307
1.5. прочие расходы хозяйственной деятельности		61443		45332
1.6. процентные платежи		8781		4268
1.7. платежи по подоходному налогу с предприятий		88699		225894
1.8. другие налоговые платежи		1738103		2174007
ВСЕГО :	**12183480**	**11931990**	**17953878**	**16771085**
Денежный поток основной деятельности - нетто	251490		1182793	
2. Инвестиционная деятельность				
2.1. получено от продажи основных средств	776			
2.2. приобретены основные средства, лицензии		647986		652620
ВСЕГО :	**776**	**647986**		**652620**
Денежный поток инвестиционной деятельности - нетто		647210		652620
3. Финансовая деятельность				
3.1.уплачено по обязательствам финансового лизинга		57529		43345
3.2.уплачено в бюджет за использование государственного капитала		159349		67565
3.3.средства овердрафта	214370			
ВСЕГО :	**214370**	**216878**		**110910**
Денежный поток финансовой деятельности - нетто		2508		110910
Разница курсов валют		3527		10545
ВСЕГО :		**3527**		**10545**
Прирост или снижение денежных средств в целом	*(401755)*		*408718*	
Остаток денежных средств на конец года	**25592**		**427347**	
на начало года	**427347**		**18629**	
Прирост денежных средств	**(401755)**		**408718**	

Рига, 18 июня 2012 года

Председатель правления Г.Калнбирзе

Член правления В.Далецкий

Член правления Г.Лапиньш

Член правления М.Кабальска

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ

(В ЛАТАХ)

	2009	2010	2011
Доходы	17 161 440	13 339 796	11 056 575
Прибыль хозяйственной деятельности ˆ	301 188	239 759	64 069
Рентабельность хозяйственной деятельности *	2%	2%	1%
Прибыль отчетного года	250 240	177 054	45 286
Рентабельность прибыли отчетного года **	1.5%	1.3%	0.4%
Общая ликвидность***	1.5	2.2	1,7
Отдача на активы ˇ	3.6%	2.7%	0,7%
Отдача на собственный капитал ˇˇ	6.4%	4.3%	1.1%
Долгосрочные активы на конец отчетного года	3 246 414	3 112 893	2 971 036
Активы на конец отчетного года	7 260 407	5 725 489	6 360 580
Собственный капитал на конец отчетного года	4 047 678	4 157 167	4 043 104
Капиталовложения	604 673	703 920	616 669

ˆ Прибыль хозяйственной деятельности – прибыль до уплаты подоходного налога с предприятий, финансовых выплат или доходов и прочей хозяйственной деятельности

* Рентабельность хозяйственной деятельности – прибыль хозяйственной деятельности/доходы

** Рентабельность прибыли отчетного года – прибыль отчетного года/доходы

*** Общая ликвидность – оборотные средства/краткосрочные обязательства

ˇ Отдача на активы – прибыль отчетного года/средние активы (активы на начало отчетного года + активы на конец отчетного года/2)

ˇˇ Отдача на собственный капитал – прибыль отчетного года/средний собственный капитал (собственный капитал на начало отчетного года + собственный капитал на конец отчетного года/2)

ПОКАЗАТЕЛИ СОДЕРЖАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ

	2009	2010	2011
Капитальный ремонт пути (тип «А»)	74 КМ	53 КМ	35 КМ
Ремонт пути (тип «Б»)	9 КМ	19 КМ	21 КМ
Замена стрелочных переводов	40 шт.	39 шт.	67 шт.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Настоящий сокращенный финансовый отчет, состоящий из баланса на 31 декабря 2011 года, расчета прибыли или убытков за 2011 год до 31 декабря 2011 года и отчета о денежных потоках за 2011 год, подготовлен на основании соответствующей информации ревизованного финансового отчета ООО «LDZ infrastruktūra» за 2011 год без каких-либо изменений в нем. Ревизованный финансовый отчет доступен в администрации ООО «LDZ infrastruktūra». Соответственно, настоящий сокращенный финансовый отчет отвечает финансовому отчету.

Заключение независимого ревизора о сокращенном финансовом отчете участникам ООО «LDZ infrastruktūra» рег.№ 40003788258

Заключение о сокращенном финансовом отчете

Прилагаемый сокращенный отчет, содержащий баланс на 31 декабря 2011 года, расчет прибыли или убытков за 2011 год и отчет о денежных потоках, подготовлен на основании ревизованного финансового отчета **ООО «LDZ infrastruktūra»** за 2011 год. В нашем заключении от 19 апреля 2012 года мы выдаем заключение без возражений по данному финансовому отчету. Как в финансовом отчете, так и в сокращенном финансовом отчете не отражены события, имевшие места после нашего заключения о финансовом отчете.

В сокращенный финансовый отчет не включена вся информация, открытая согласно закону *О годовых отчетах.* Поэтому изучение сокращенного финансового отчета не может заменить изучения полного финансового отчета **ООО «LDZ infrastruktūra».**

Ответственность руководства за подготовку сокращенного финансового отчета

Руководство несет ответственность за подготовку сокращенного финансового отчета в соответствии с финансовым отчетом, как это описано в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета».

Ответственность ревизора

Мы несем ответственность за заключение, которое на основании процедур, проведенных нами согласно 810-му Международному ревизионному стандарту «Задание на выдачу заключения о сокращенном финансовом отчете», высказываем о настоящем сокращенном финансовом отчете.

Заключение

По нашему мнению, прилагаемый сокращенный финансовый отчет, подготовленный на основании ревизованного финансового отчета **ООО «LDZ infrastruktūra»** за 2011 год, основываясь на упомянутом в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета», во всех существенных аспектах соответствует финансовому отчету.

Коммандитное общество «S.Vilcānes audits»
Лицензия коммерческого общества № 88

Сандра Вилцане
Ответственный присяжный ревизор
Сертификат № 30

Рига, Латвия
18 июня 2012 года

Komanditsabiedrība "S. Vilcānes audits". Zvērinātu revidentu komercsabiedrības licence Nr. 88.
Vienotais reģistrācijas numurs 40003192915. Biroja adrese: Rīgā, Līvānu ielā 14, LV 1002.
Tālr. 67220449, Mob. 29222562, Tālr./Fakss 67233038,
E-pasts: svilcane2@gmail.com

СВЕТЛАНА БЕРГА
председатель правления

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

LDZ RITOŠĀ SASTĀVA SERVISS

РАСЧЕТ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ

(по методу оборотных затрат)

(В ЛАТАХ)

ПОКАЗАТЕЛЬ	2011 ГОД	2010 ГОД
Нетто-оборот	81 153 497	61 589 328
Расходы на производство проданной продукции	(79 388 922)	(59 341 637)
Прибыль-брутто (от оборота)	**1 764 575**	**2 247 691**
Административные расходы	(2 331 685)	(2 184 648)
Прочие доходы хозяйственной деятельности	2 071 282	1 579 846
Прочие расходы хозяйственной деятельности	(1 211 730)	(1 121 226)
Прочие доходы по процентам и тому подобные доходы	475	170
Процентные платежи и тому подобные расходы	(88 437)	(30 987)
Прибыль до уплаты налогов	**204 480**	**490 846**
Подоходный налог с предприятий	-	(6 150)
Отложенный подоходный налог с предприятий	(45 833)	(303 778)
Прочие налоги	(31 383)	(32 526)
Прибыль отчетного периода после уплаты налогов	**127 264**	**148 392**

Рига, 18 июня 2012 года

Председатель правления С.Берга

Член правления И.Руллис

Член правления Г.Рязанцев

Член правления С.Ветра

БАЛАНС

(В ЛАТАХ)

АКТИВ	НА 31.12.2011	НА 31.12.2010
1. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ		
I. Нематериальные вложения		
1. Концессии, патенты, лицензии, товарные знаки и тому подобные права	3 267	6 530
I ВСЕГО	**3 267**	**6 530**
II. Основные средства		
1. Земельные участки, здания, строения и многолетние насаждения	3 887 529	3 645 095
2. Долгосрочные вложения в арендованные основные средства	-	1 830
3. Оборудование и машины	23 196 136	18 517 040
4. Прочие основные средства и инвентарь	445 827	475 961
5. Создание основных средств и расходы на незаконченные строительные объекты	366 134	280 075
6. Авансовые платежи за основные средства	8 688	238 048
II ВСЕГО	**27 904 314**	**23 158 049**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 1	**27 907 581**	**23 164 579**
2. ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА		
I. Накопления		
1. Сырье, основные и вспомогательные материалы	7 121 540	7 542 091
2. Незавершенная продукция	185 315	85 602
3. Авансовые платежи за товар	111 868	2 235
4. Рабочие животные и продуктивные животные	5	5
I ВСЕГО	**7 418 728**	**7 629 933**
II. Дебиторы		
1. Долги покупателей и поставщиков	660 538	298 868
2. Долги родственных обществ	3 688 292	2 528 338
3. Другие дебиторы	61 574	292 377
4. Расходы будущих периодов	93 431	339 959
II ВСЕГО	**4 503 835**	**3 459 542**
III. Денежные средства	2 049 730	1 867 418
III ВСЕГО	**2 049 730**	**1 867 418**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 2	**13 972 293**	**12 956 893**
БАЛАНС	**41 879 874**	**36 121 472**

БАЛАНС

(В ЛАТАХ)

ПАССИВ	НА 31.12.2011	НА 31.12.2010
1. СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ		
1. Капитал акций или долей (основной капитал)	19 853 137	19 853 137
2. Запасы: прочие запасы	2 572 999	2 572 999
3. Нераспределенная прибыль: нераспределенная прибыль предыдущих лет	1 195 288	1 180 449
4. Нераспределенная прибыль: нераспределенная прибыль отчетного года	127 264	148 392
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 1	**23 748 688**	**23 754 977**
2. НАКОПЛЕНИЯ		
1. Другие накопления	2 066 024	2 515 543
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 2	**2 066 024**	**2 515 543**
3. КРЕДИТОРЫ		
I. Долгосрочные кредиторы		
1. Отложенные налоговые обязательства	512 432	466 599
I ВСЕГО	**512 432**	**466 599**
II. Краткосрочные кредиторы		
1. Другие займы	3 631 725	-
2. Авансы, полученные у покупателей	819 672	413 223
3. Долги поставщикам и подрядчикам	6 777 793	5 097 814
4. Долги родственным обществам	1 117 487	1 993 290
5. Налоги и обязательные взносы государственного социального страхования	2 591 863	1 348 003
6. Прочие кредиторы	607 108	520 562
7. Доходы будущих периодов	182	312
8. Накопленные обязательства	6 900	11 149
II ВСЕГО	**15 552 730**	**9 384 353**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 3	**16 065 162**	**9 850 952**
БАЛАНС	**41 879 874**	**36 121 472**

Рига, 18 июня 2012 года

Председатель правления С.Берга

Член правления И.Руллис

Член правления Г.Рязанцев

Член правления С.Ветра

ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ

(по прямому методу)

(В ЛАТАХ)

	2011 Г.		2010 Г.	
	ПОЛУЧЕНО	УПЛАЧЕНО	ПОЛУЧЕНО	УПЛАЧЕНО
1. Основная деятельность				
1.1.получено от покупателей и заказчиков	98 852 040	-	75 056 165	-
1.2.полученные банковские проценты	475	-	170	-
1.3. возвращенная СГД переплата по налогам	9 111	-	183	-
1.4. другие доходы	10 439	-	-	-
1.5. уплачено за товары и услуги	-	62 623 432	-	37 981 710
1.6. зарплата и взносы соцстраха	-	11 141 725	-	9 549 108
1.7. прочие расходы хозяйственной деятельности	-	393 052	-	803 611
1.8. процентные платежи	-	81 580	-	13 738
1.9. платежи по подоходному налогу с предприятий	-	37 440	-	290 826
1.10. другие налоговые платежи	-	26 873 267	-	22 172 914
ВСЕГО :	**98 872 065**	**101 150 496**	**75 056 518**	**70 811 907**
Денежный поток основной деятельности - нетто	(2 278 431)	-	4 244 611	-
2. Инвестиционная деятельность				
2.1. получено от продажи основных средств	1 789	-	437	-
2.2. приобретены основные средства, лицензии	-	934 761	-	964 223
ВСЕГО :	**1 789**	**934 761**	**437**	**964 223**
Денежный поток инвестиционной деятельности - нетто	(932 972)	-	(963 786)	-
3. Финансовая деятельность				
3.1.полученный кредит	-	-	2 500 000	-
3.2. уплаченный кредит	-	-	-	2 500 000
3.3. полученный овердрафт	3 631 725	-	-	-
3.4. уплаченный овердрафт	-	-	-	2 498 324
3.5. деньги, уплаченные по обязательствам финансового лизинга	-	953	-	2 738
3.6. дивиденды, переданные LDZ	-	133 553	-	152 295
ВСЕГО :	**3 631 725**	**134 506**	**2 500 000**	**5 153 357**
Денежный поток финансовой деятельности - нетто	3 497 219	-	(2 653 357)	-
Ошибочные перечисления	-	-	13	-
Разница курсов валют	-	103 504	-	310 942
ВСЕГО :	**102 505 579**	**102 323 267**	**77 556 968**	**77 240 429**
Прирост или снижение денежных средств в целом	*182 312*		*316 539*	
Остаток денежных средств на конец года	**2 049 730**		**1 867 418**	
на начало года	**1 867 418**		**1 550 879**	
Прирост денежных средств	**182 312**		**316 539**	

ПРИЛОЖЕНИЕ

Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета

Настоящий сокращенный финансовый отчет, состоящий из баланса на 31 декабря 2011 года, расчета прибыли или убытков за 2011 год до 31 декабря 2011 года и отчета о денежных потоках за 2011 год, подготовлен на основании соответствующей информации ревизованного финансового отчета ООО «LDZ ritošā sastāva serviss» за 2011 год без каких-либо изменений в нем. Ревизованный финансовый отчет доступен в администрации ООО «LDZ ritošā sastāva serviss». Соответственно, настоящий сокращенный финансовый отчет отвечает финансовому отчету.

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ

(В ЛАТАХ)

	2009	2010	2011
Доходы	66 755 972	61 589 328	81 153 497
в том числе:			
- от ремонта локомотивов;	20 218 472	12 249 613	14 941 987
- от ремонта вагонов;	8 953 720	6 994 884	8 991 140
- от реализации дизельного топлива;	33 955 931	34 690 313	48 417 839
- от аренды подвижного состава;	-	4 225 094	5 150 108
- прочие доходы	3 627 849	3 429 424	3 652 423
Прибыль хозяйственной деятельности ˆ	818 873	489 137	261 059
Рентабельность хозяйственной деятельности *	1,23 %	0,79 %	0,32 %
Прибыль отчетного года	564 055	148 392	127 264
Рентабельность прибыли отчетного года **	0,84%	0,24%	0,16%
Общая ликвидност***	1,72	1,38	0,9
Отдача на активы ˇ		0,42 %	0,33 %
Отдача на собственный капитал ˇˇ	3,63 %	0,62 %	0,54 %
Долгосрочные активы на конец отчетного года	21 151 208	23 164 579	27 907 581
Активы на конец отчетного года	35 225 366	36 121 472	41 879 874
Собственный капитал на конец отчетного года	23 758 880	23 754 977	23 748 688
Займы от кредитных учреждений на конец отчетного года	-	-	-
Капиталовложения	1 182 951	4 042 778	10 360 859

ˆ Прибыль хозяйственной деятельности – прибыль до уплаты подоходного налога с предприятий, финансовых выплат или доходов и прочей хозяйственной деятельности

* Рентабельность хозяйственной деятельности – прибыль хозяйственной деятельности/доходы

** Рентабельность прибыли отчетного года – прибыль отчетного года/доходы

*** Общая ликвидность – оборотные средства/краткосрочные обязательства

ˇ Отдача на активы – прибыль отчетного года/средние активы (активы на начало отчетного года + активы на конец отчетного года/2)

ˇˇ Отдача на собственный капитал – прибыль отчетного года/средний собственный капитал (собственный капитал на начало отчетного года + собственный капитал на конец отчетного года/2)

ПОКАЗАТЕЛИ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

***Ремонт локомотивов (локомотивы), в том числе*:**	2009 **19 570**	2010 **14 156,5**	2011 **15 607**
- ГР (главный ремонт)	3	1,5	5,5
- СР (средний ремонт)	12	15	23
- ТР-3 (текущий ремонт - 3)	69	50	49,5
- ТР-2 (текущий ремонт – 2)	-	-	3
- ТР-1 (текущий ремонт – 1)	209	181	205
- ТО-3 (техническое обслуживание – 3)	1 289	1 108	1 236
- ТО-2 (техническое обслуживание – 2)	17 988	12 801	14 085
***Ремонт вагонов (вагоны), в том числе*:**	**2 592**	**2 182**	**2 407**
- ДР (деповской ремонт)	2 275	1 956	2 083
- КР (капитальный ремонт)	143	69	90
- ПСС (продление срока службы)	174	157	234
Реализация дизельного топлива, в тоннах	**60 007,99**	**51 795,84**	**59 505,48**
Среднее количество работников общества в течение года	**1 387**	**1 332**	**1 291**

Заключение независимого ревизора о сокращенном финансовом отчете участникам ООО «LDZ ritošā sastāva serviss» рег.№ 40003788351

Заключение о сокращенном финансовом отчете

Прилагаемый сокращенный отчет, содержащий баланс на 31 декабря 2011 года, расчет прибыли или убытков за 2011 год и отчет о денежных потоках, подготовлен на основании ревизованного финансового отчета **ООО «LDZ ritošā sastāva serviss»** за 2011 год. В нашем заключении от 20 апреля 2012 года мы выдаем заключение без возражений по данному финансовому отчету. Как в финансовом отчете, так и в сокращенном финансовом отчете не отражены события, имевшие места после нашего заключения о финансовом отчете.

В сокращенный финансовый отчет не включена вся информация, открытая согласно закону *О годовых отчетах.* Поэтому изучение сокращенного финансового отчета не может заменить изучения полного финансового отчета **ООО «LDZ ritošā sastāva serviss».**

Ответственность руководства за подготовку сокращенного финансового отчета

Руководство несет ответственность за подготовку сокращенного финансового отчета в соответствии с финансовым отчетом, как это описано в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета».

Ответственность ревизора

Мы несем ответственность за заключение, которое на основании процедур, проведенных нами согласно 810-му Международному ревизионному стандарту «Задание на выдачу заключения о сокращенном финансовом отчете», высказываем о настоящем сокращенном финансовом отчете.

Заключение

По нашему мнению, прилагаемый сокращенный финансовый отчет, подготовленный на основании ревизованного финансового отчета **ООО «LDZ ritošā sastāva serviss»** за 2011 год, основываясь на упомянутом в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета», во всех существенных аспектах соответствует финансовому отчету.

Коммандитное общество «S.Vilcānes audits»
Лицензия коммерческого общества № 88

Сандра Вилцане
Ответственный присяжный ревизор
Сертификат № 30

Рига, Латвия
18 июня 2012 года

S.V.AUDITS LATVIJA

Komanditsabiedrība "S. Vilcānes audits". Zvērinātu revidentu komercsabiedrības licence Nr. 88.
Vienotais reģistrācijas numurs 40003192915. Biroja adrese: Rīgā, Libagu ielā 14, LV 1002.
Tālr. 67220449, Mob. 29222562, Tālr./Fakss 67233038,
E-pasts: s.vilcane2@gmail.com

АРНИС МАЦУЛЕВИЧ
председатель правления

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
LDZ APSARDZE

РАСЧЕТ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ

(по методу оборотных затрат)

(В ЛАТАХ)

ПОКАЗАТЕЛЬ	ЗАМЕЧАНИЕ №	2011 ГОД	2010 ГОД
Нетто-оборот	1	3593541	3594050
Расходы на производство проданной продукции	2	3272472	3259849
Прибыль-брутто (от оборота)		**321069**	**334201**
Административные расходы	3	295664	230300
Прочие доходы хозяйственной деятельности	4	14449	6630
Прочие расходы хозяйственной деятельности	4	23922	16224
Прочие доходы по процентам и тому подобные доходы	5	346	2602
Прибыль до уплаты налогов		**16278**	**96909**
Подоходный налог с предприятий	24	2750	15001
Прочие налоги	6	403	383
Прибыль отчетного периода после уплаты налогов	**19**	**13125**	**81525**

Рига, 14 марта 2012 года

Председатель правления А.Мацулевич

Член правления Л.Балтиня

БАЛАНС

(В ЛАТАХ)

АКТИВ	31.12.2011.	31.12.2010.
1. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ		
I. Нематериальные вложения		
1. Концессии, патенты, лицензии, товарные знаки и тому подобные права	21	1209
I ВСЕГО	**21**	**1209**
II. Основные средства		
1. Земельные участки, здания, строения и многолетние насаждения	138646	154052
4. Прочие основные средства и инвентарь	63137	34892
II ВСЕГО	**201783**	**188944**
III. Долгосрочные финансовые вложения		
III ВСЕГО		
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 1	**201804**	**190153**
2. ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА		
I. Накопления		
1.Сырье, основные и вспомогательные материалы	27499	9805
5. Авансовые платежи за товар	1117	1136
6. Рабочие животные и продуктивные животные	1	
I ВСЕГО	**28617**	**10941**
II. Дебиторы		
1. Долги покупателей и поставщиков	24278	23512
2. Долги родственных обществ	510502	467033
3. Другие дебиторы	16079	22064
4. Расходы будущих периодов	16036	14179
II ВСЕГО	**566895**	**526788**
III. Денежные средства	140811	307349
III ВСЕГО	**140811**	**307349**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 2	**736323**	**845078**
БАЛАНС	**938127**	**1035231**

БАЛАНС

(В ЛАТАХ)

ПАССИВ	НА 31.12.2011	НА 31.12.2010
1. СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ		
1. Капитал акций или долей (основной капитал)	210000	210000
2.Запасы: - запасы, определенные Уставом		27966
- прочие запасы	104350	
3. Нераспределенная прибыль: нераспределенная прибыль предыдущих лет	8152	76383
- нераспределенная прибыль отчетного года	13125	81525
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 1	**335627**	**395874**
2. НАКОПЛЕНИЯ		
1. Другие накопления	129910	130953
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 2	**129910**	**130953**
3. КРЕДИТОРЫ		
I. Долгосрочные кредиторы		
I ВСЕГО		
II. Краткосрочные кредиторы		
3. Авансы, полученные у покупателей	152	49
4. Долги поставщикам и подрядчикам	37594	123127
5. Долги родственным обществам	19808	30100
6. Налоги и обязательные взносы государственного социального страхования	237831	218708
7. Прочие кредиторы	175603	134692
9. Накопленные обязательства	1602	1728
II ВСЕГО	**472590**	**508404**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 3	**472590**	**508404**
БАЛАНС	**938127**	**1035231**

Рига, 14 марта 2012 года

Председатель правления А.Мацулевич

Член правления Л.Балтиня

ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ

(по прямому методу)

(В ЛАТАХ)

	2011 Г.		2010 Г.	
	ПОЛУЧЕНО	УПЛАЧЕНО	ПОЛУЧЕНО	УПЛАЧЕНО
1. Основная деятельность				
1.1.получено от покупателей и заказчиков	4334271		4253076	
1.2.полученные банковские проценты	346		2602	
1.3. уплачено за товары и услуги		879677		809522
1.4. зарплата и взносы соцстраха		2381163		2265919
1.5. прочие расходы хозяйственной деятельности		3193		1125
1.7. платежи по подоходному налогу с предприятий		14515		43485
1.8. другие налоговые платежи		1098062		1038383
ВСЕГО :	**4334617**	**4376610**	**4255678**	**4158434**
Денежный поток основной деятельности - нетто	-41993		97244	
2. Инвестиционная деятельность				
2.1. получено от продажи основных средств	820			
2.2. приобретены основные средства, лицензии		52456		19857
ВСЕГО :	**820**	**52456**		**19857**
Денежный поток инвестиционной деятельности - нетто	-51636		-19857	
3. Финансовая деятельность				
3.1. дивиденды, переданные LDZ		73373		26808
ВСЕГО :		**73373**		**26808**
Денежный поток финансовой деятельности - нетто	-73373		-26808	
Ошибочные перечисления	187		1538	
Разница курсов валют	277			40
ВСЕГО :	**-166538**		**52077**	
Прирост или снижение денежных средств в целом	*-166538*		*52077*	
Остаток денежных средств на конец года	**140811**		**307349**	
на начало года	**307349**		**255272**	
Прирост денежных средств	**-166538**		**52077**	

Рига, 14 марта 2012 года

Председатель правления А.Мацулевич

Член правления Л.Балтиня

ПРИЛОЖЕНИЕ

Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета

Настоящий сокращенный финансовый отчет, состоящий из баланса на 31 декабря 2011 года, расчета прибыли или убытков за 2011 год до 31 декабря 2011 года и отчета о денежных потоках за 2011 год, подготовлен на основании соответствующей информации ревизованного финансового отчета ООО «LDZ apsardze» за 2011 год без каких-либо изменений в нем. Ревизованный финансовый отчет доступен в администрации ООО «LDZ apsardze». Соответственно, настоящий сокращенный финансовый отчет отвечает финансовому отчету.

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ

(В ЛАТАХ)

	2009	2010	2011
Доходы, в том числе:	3869122	3594050	3593541
от физической охраны	3562195	3139235	3132882
от технической охраны	299348	447487	454936
Прибыль хозяйственной деятельности ˆ	386566	334201	321069
Рентабельность хозяйственной деятельности *	10%	9%	9%
Прибыль отчетного года	99289	81525	13125
Рентабельность прибыли отчетного года **	2,6%	2,3%	0,4%
Общая ликвидность***	1,7	1,7	1,6
Отдача на активы ˇ	11,1%	8,5%	1,3%
Отдача на собственный капитал ˇˇ	34,1%	22,1%	3,6%
Долгосрочные активы на конец отчетного года	203948	190153	201804
Активы на конец отчетного года	888723	1035231	938127
Собственный капитал на конец отчетного года	341157	395874	335627
Займы от кредитных учреждений на конец отчетного года	0	0	0
Капиталовложения	51082	19857	52456

ˆ Прибыль хозяйственной деятельности – прибыль до уплаты подоходного налога с предприятий, финансовых выплат или дохотдов и прочей хозяйственной деятельности

* Рентабельность хозяйственной деятельности – прибыль хозяйственной деятельности/доходы

** Рентабельность прибыли отчетного года – прибыль отчетного года/доходы

*** Общая ликвидность – оборотные средства/краткосрочные обязательства

ˇ Отдача на активы – прибыль отчетного года/средние активы (активы на начало отчетного года + активы на конец отчетного года/2)

ˇˇ Отдача на собственный капитал – прибыль отчетного года/средний собственный капитал (собственный капитал на начало отчетного года + собственный капитал на конец отчетного года/2)

	2009	2010	2011
Переданные под охрану вагоны (шт.)	175487	93011	86109
Количество работников на конец отчетного года	401	397	411

Заключение независимого ревизора о сокращенном финансовом отчете участникам ООО «LDZ apsardze» рег.№ 40003620112

Заключение о сокращенном финансовом отчете

Прилагаемый сокращенный отчет, содержащий баланс на 31 декабря 2011 года, расчет прибыли или убытков за 2011 год и отчет о денежных потоках, подготовлен на основании ревизованного финансового отчета **ООО «LDZ apsardze»** за 2011 год. В нашем заключении от 5 апреля 2012 года мы выдаем заключение без возражений по данному финансовому отчету. Как в финансовом отчете, так и в сокращенном финансовом отчете не отражены события, имевшие места после нашего заключения о финансовом отчете.

В сокращенный финансовый отчет не включена вся информация, открытая согласно закону *О годовых отчетах.* Поэтому изучение сокращенного финансового отчета не может заменить изучения полного финансового отчета **ООО «LDZ apsardze».**

Ответственность руководства за подготовку сокращенного финансового отчета

Руководство несет ответственность за подготовку сокращенного финансового отчета в соответствии с финансовым отчетом, как это описано в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета».

Ответственность ревизора

Мы несем ответственность за заключение, которое на основании процедур, проведенных нами согласно 810-му Международному ревизионному стандарту «Задание на выдачу заключения о сокращенном финансовом отчете», высказываем о настоящем сокращенном финансовом отчете.

Заключение

По нашему мнению, прилагаемый сокращенный финансовый отчет, подготовленный на основании ревизованного финансового отчета **ООО «LDZ apsardze»** за 2011 год, основываясь на упомянутом в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета», во всех существенных аспектах соответствует финансовому отчету.

Коммандитное общество «S.Vilcānes audits»
Лицензия коммерческого общества № 88

Сандра Вилцане
Ответственный присяжный ревизор
Сертификат № 30

Рига, Латвия
18 июня 2012 года

Komanditsabiedrība "S. Vilcānes audits". Zvērinātu revidentu komercsabiedrības licence Nr. 88.
Vienotais reģistrācijas numurs 40003192915. Biroja adrese: Rīgā, Libagu ielā 14, LV 1002.
Tālr. 67220449, Mob. 29222562, Tālr./Fakss 67233038,
E-pasts: svilcane2@gmail.com

АЙНИС СТУРМАНИС
председатель правления

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
LATRAILNET

АО «LATRAILNET» ОТЧЕТ ЗА ПЕРИОД С 27.12.2010 ПО 31.12.2011

РАСЧЕТ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ

(по методу оборотных затрат)

(В ЛАТАХ)

ПОКАЗАТЕЛЬ	27.12.2010-31.12.2011
Нетто-оборот	666 068
Расходы на производство проданной продукции	(326 907)
Прибыль-брутто (от оборота)	**339 161**
Административные расходы	(325 130)
Прочие доходы хозяйственной деятельности	1 187
Прочие расходы хозяйственной деятельности	(7 983)
Прочие доходы по процентам и тому подобные доходы	83
Прибыль до уплаты налогов	**7 318**
Подоходный налог с предприятий	(3 635)
Прибыль отчетного периода после уплаты налогов	**3 683**

Рига, 12 марта 2012 года

Председатель правления А.Стурманис

БАЛАНС

(В ЛАТАХ)

АКТИВ	НА 31.12.2011
1. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ	
II. Основные средства	
1. Прочие основные средства и инвентарь	20 366
II ВСЕГО	**20 366**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 1	**20 366**
2. ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА	
I. Накопления	
1.Сырье, основные и вспомогательные материалы	758
2. Авансовые платежи за товары и услуги	3 315
I ВСЕГО	**4 073**
II. Дебиторы	
1. Другие дебиторы	1 253
2. Расходы будущих периодов	4 777
II ВСЕГО	**6 030**
III. Денежные средства	90 787
III ВСЕГО	**90 787**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 2	**100 890**
БАЛАНС	**121 256**

БАЛАНС

(В ЛАТАХ)

ПАССИВ	НА 31.12.2011
1. СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ	
1. Капитал акций или долей (основной капитал)	25 000
2. Нераспределенная прибыль отчетного года	3 683
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 1	**28 683**
2. НАКОПЛЕНИЯ	
1. Другие накопления	11 364
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 2	**11 364**
3. КРЕДИТОРЫ	
II. Краткосрочные кредиторы	
1. Долги поставщикам и подрядчикам	6 708
2. Долги родственным обществам	9 158
3. Налоги и обязательные взносы государственного социального страхования	41 861
4. Прочие кредиторы	20 982
5. Накопленные обязательства	2 500
II ВСЕГО	**81 209**
ИТОГОВАЯ СУММА РАЗДЕЛА 3	**81 209**
БАЛАНС	**121 256**

Рига, 12 марта 2012 года

Председатель правления А.Стурманис

АО «LATRAILNET» ОТЧЕТ ЗА ПЕРИОД С 27.12.2010 ПО 31.12.2011

ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ

(по прямому методу)

(В ЛАТАХ)

	27.12.2010-31.12.2011	
	ПОЛУЧЕНО	УПЛАЧЕНО
1. Основная деятельность		
1.1.получено от покупателей и заказчиков	812 520	
1.2.полученные банковские проценты	83	
1.3. другие доходы	11 132	
1.4. уплачено за товары и услуги		187 426
1.5. зарплата и взносы соцстраха		366 179
1.6. прочие расходы хозяйственной деятельности		4 150
1.7. другие налоговые платежи		175 853
ВСЕГО :	**823 735**	**733 608**
Денежный поток основной деятельности - нетто	823 735	733 608
2. Инвестиционная деятельность		
2.1. приобретены основные средства, лицензии		24 141
ВСЕГО :		**24 141**
Денежный поток инвестиционной деятельности - нетто		24 141
3. Разница курсов валют		199
ВСЕГО :	**823 735**	**757 948**
Прирост или снижение денежных средств в целом	**65 787**	
Остаток денежных средств на 31.12.2011	**90 787**	
на 27.12.2010	**25 000**	
Прирост денежных средств	**65 787**	

Рига, 12 марта 2012 года

Председатель правления А.Стурманис

ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

ЗА ПЕРИОД С 27.12.2010 ПО 31.12.2011

(В ЛАТАХ)

ПОКАЗАТЕЛЬ	ФОРМУЛА РАСЧЕТА	ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД
Эффективность		
1. Оборот активов	Оборот / активы в целом	5.5
2. Оборот основных средств	Оборот / основные средства	32.7
3. Оборот оборотных средств	Оборот / оборотные средства	6.6
Ликвидность		
4. Общая ликвидность	Оборотные средства / краткосрочные обязательства	1.24
5. Текущая ликвидность	Оборотные средства – накопления / краткосрочные обязательства	1.19
6. Абсолютная ликвидность	Денежные средства + ценные бумаги / краткосрочные обязательства	1.12
Платежеспособность		
7. Удельный вес обязательств в балансе	Общие обязательства /активы	67%
8. Обязательства по отношению к собственному капиталу	Общие обязательства / собственный капитал	2.83
Покрытие		
9. Покрытие долгосрочных инвестиций собственным капиталом	Собственный капитал / долгосрочные инвестиции	1.41
10. Покрытие долгосрочных инвестиций собственным капиталом и долгосрочными обязательствами	(Собственный капитал + долгосрочные обязательства) / долгосрочные инвестиции	1.41
11. Покрытие оборотных средств краткосрочными обязательствами	Краткосрочные обязательства / оборотные средства	80%
12. Оборотный капитал - нетто	Оборотные средства – краткосрочные обязательства	19 681

ПРИЛОЖЕНИЕ

Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета
Настоящий сокращенный финансовый отчет, состоящий из баланса на 31 декабря 2011 года, расчета прибыли или убытков, отчета о денежных потоках и финансовых показателей за период с 27 декабря 2010 года по 31 декабря 2011 года, подготовлен на основании соответствующей информации ревизованного финансового отчета АО «LatRailNet» за период с 27 декабря 2010 года по 31 декабря 2011 года без каких-либо изменений в нем. Ревизованный финансовый отчет доступен в администрации АО «LatRailNet». Соответственно, настоящий сокращенный финансовый отчет отвечает финансовому отчету.

Рига, 12 марта 2012 года

Председатель правления А.Стурманис

Заключение независимого ревизора о сокращенном финансовом отчете участникам АО «LatRailNet» рег.№ 40103361063

Заключение о сокращенном финансовом отчете

Прилагаемый сокращенный отчет, содержащий баланс на 31 декабря 2011 года, расчет прибыли или убытков за период, завершившийся 31 декабря 2011 года, подготовлен на основании ревизованного финансового отчета **АО «LatRailNet»** за период с 27 декабря 2010 года по 31 декабря 2011 года. В нашем заключении от 12 марта 2012 года мы выдаем заключение без возражений по данному финансовому отчету. Как в финансовом отчете, так и в сокращенном финансовом отчете не отражены события, имевшие место после нашего заключения о финансовом отчете.

В сокращенный финансовый отчет не включена вся информация, открытая согласно закону *О годовых отчетах.* Поэтому изучение сокращенного финансового отчета не может заменить изучения полного финансового отчета **АО «LatRailNet».**

Ответственность руководства за подготовку сокращенного финансового отчета

Руководство несет ответственность за подготовку сокращенного финансового отчета в соответствии с финансовым отчетом, как это описано в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета».

Ответственность ревизора

Мы несем ответственность за заключение, которое на основании процедур, проведенных нами согласно 810-му Международному ревизионному стандарту «Задание на выдачу заключения о сокращенном финансовом отчете», высказываем о настоящем сокращенном финансовом отчете.

Заключение

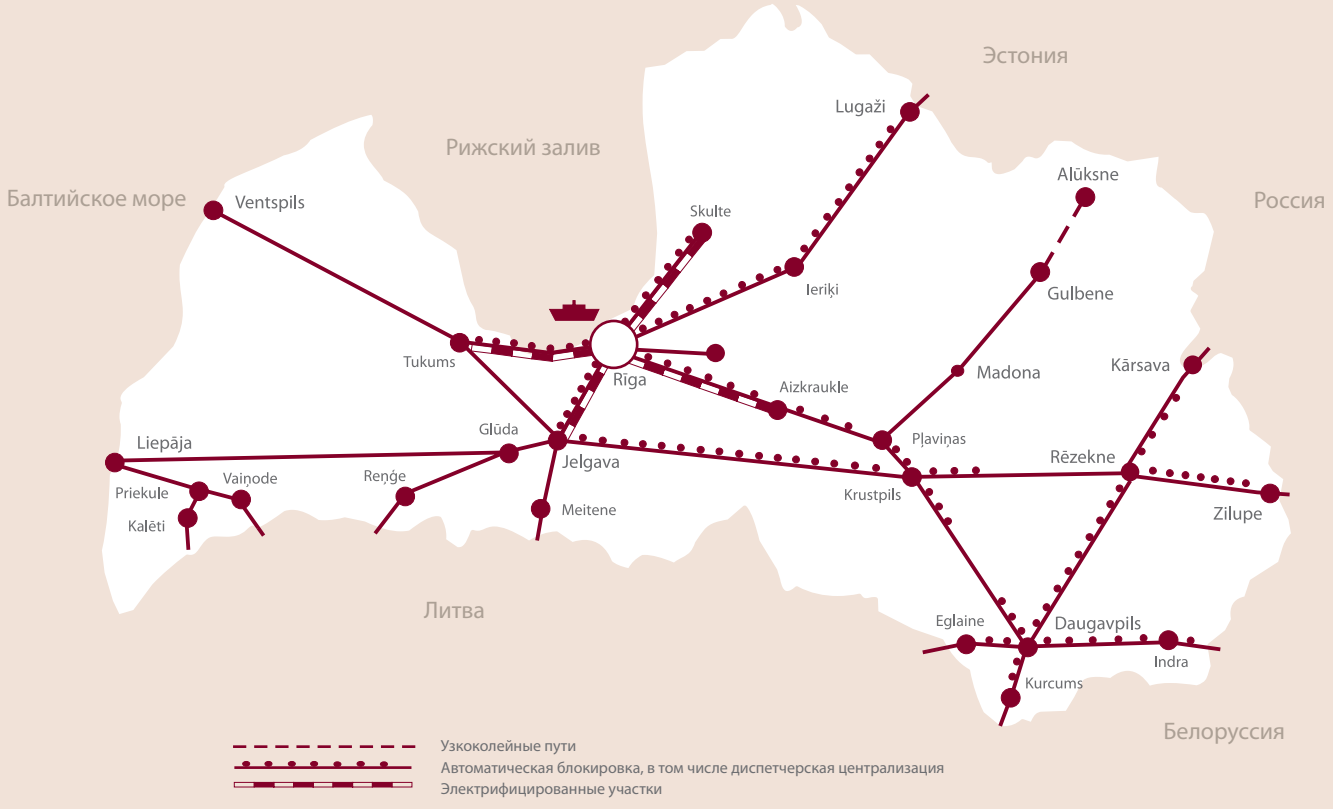
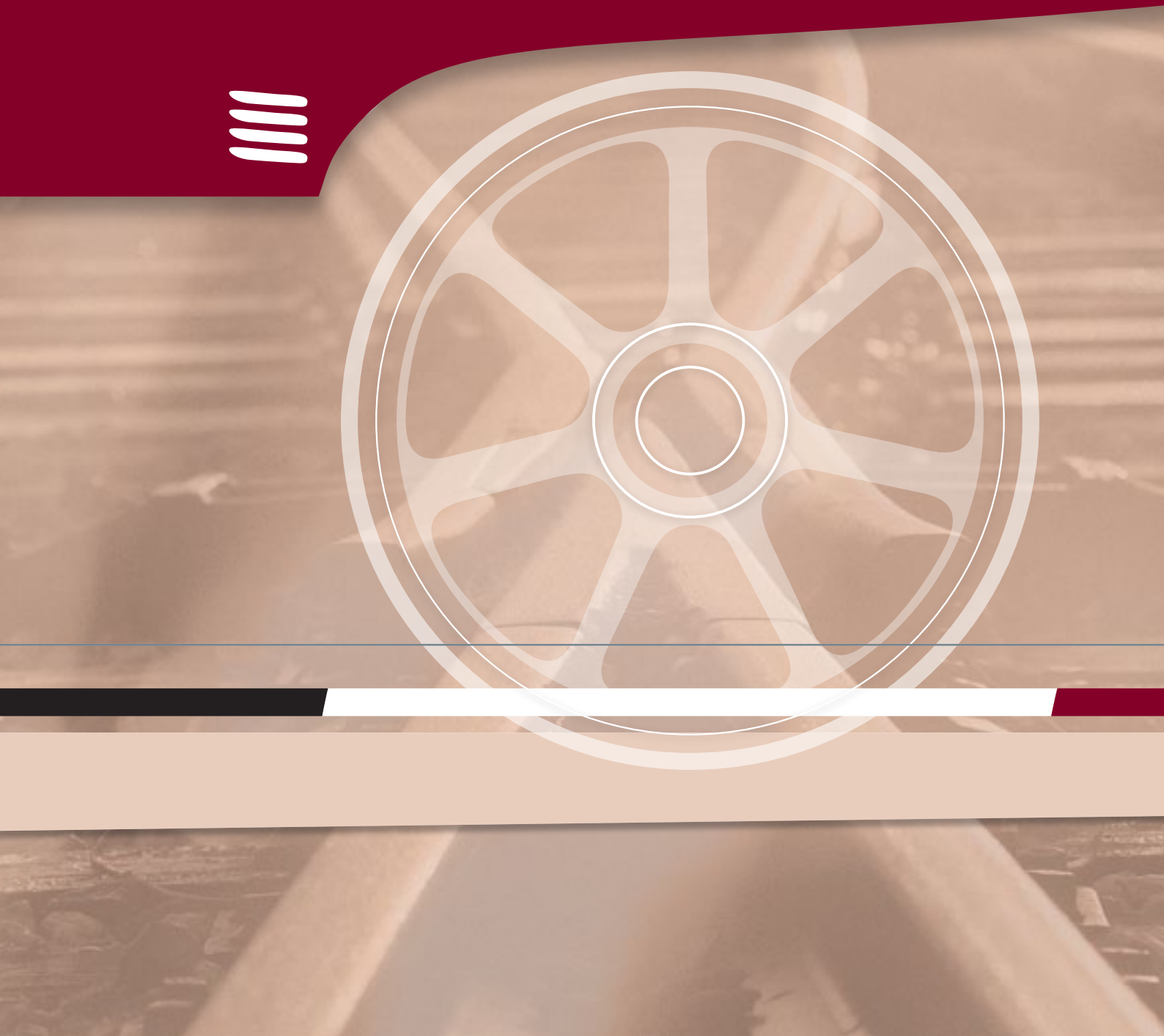
По нашему мнению, прилагаемый сокращенный финансовый отчет, подготовленный на основании ревизованного финансового отчета **АО «LatRailNet»** за период с 27 декабря 2010 года по 31 декабря 2011 года, основываясь на упомянутом в Приложении «Основные установки подготовки сокращенного финансового отчета», во всех существенных аспектах соответствует финансовому отчету.

Коммандитное общество «S.Vilcānes audits»
Лицензия коммерческого общества № 88

Сандра Вилцане
Ответственный присяжный ревизор
Сертификат № 30

Рига, Латвия
18 июня 2012 года

Komanditsabiedrība "S. Vilcānes audits". Zvērinātu revidentu komercsabiedrības licence Nr. 88.
Vienotais reģistrācijas numurs 40003192915. Biroja adrese: Rīgā, Libagu ielā 14, LV 1002.
Tālr. 67220449, Mob. 29222562, Tālr./Fakss 67233038,
E-pasts: svilcane2@gmail.com


Эстония
Lugaži
Рижский залив
Alūksne
Балтийское море
Ventspils
Россия
Skulte
Ieriķi
Gulbene
Tukums
Rīga
Madona
Kārsava
Aizkraukle
Glūda
Liepāja
Pļaviņas
Jelgava
Rēzekne
Vaiņode
Reņģe
Priekule
Krustpils
Zilupe
Meitene
Kalēti
Литва
Eglaine
Daugavpils
Indra
Kurcums
Белоруссия
Узкоколейные пути
Автоматическая блокировка, в том числе диспетчерская централизация
Электрифицированные участки