

ЛАТВИЙСКАЯ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

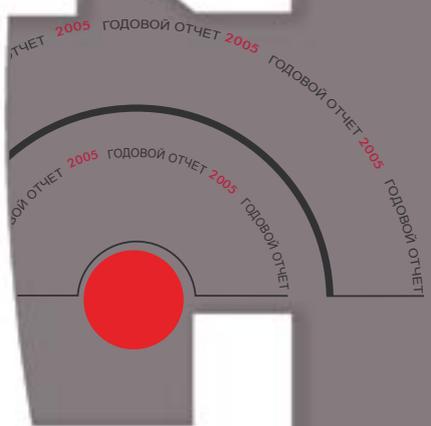
ЛАТВИЙСКАЯ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

ЛАТВИЙСКАЯ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



СОДЕРЖАНИЕ

- 2 СООБЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ
- 4 ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА
- 6 СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ
- 8 ПЕРСОНАЛ
- 10 ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
- 12 ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ
- 14 ИНФРАСТРУКТУРА
- 16 БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ
- 18 УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ И ОХРАНА СРЕДЫ
- 19 НЕДВИЖИМОСТЬ
- 20 МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО
- 22 МУЗЕЙ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
- 24 СХЕМА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЛАТВИИ
- 25 ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ



СООБЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ

ПОД ЛЕЖАЧИЙ КАМЕНЬ ГРУЗЫ НЕ ПОТЕКУТ

В отчетном году на LDZ была определена новая, более активная политика развития. В это динамичное время, когда конкуренция в сфере транспорта и логистики стремительно растет, нельзя полагаться только на выгодное геополитическое положение Латвии и ждать, когда грузы потекут в наши порты. Нужно более активно налаживать но-вые коммерческие контакты, искать новых партнеров по сотрудничеству, вовремя прогнозировать новые источники формирования грузов и разрабатывать новые маршруты грузо-потоков. Именно поэтому в отчетном году был создан Департамент логистики.

Географическое положение Латвии и ее тесные экономические отношения с соседними государствами на Востоке определяют основных партнеров по транзитным перевозкам. Это Российская Федерация (47% транзитных грузов), а за последние годы все более активным партнером по сотрудничеству становится Белоруссия (34% транзитных грузов).

Продолжает развиваться перспективный проект контейнерных перевозок *Балтика Транзит*, позволивший получить экономически выгодные грузовые перевозки. В результате создан своеобразный транзитный мост, соединяющий порты стран Балтии в Европе с Казахстаном, Узбекистаном и другими странами Средней Азии и Дальнего Востока, в данном случае — с Китаем.

ИНВЕСТИЦИИ ОЗНАЧАЮТ РАЗВИТИЕ

Надежной опорой дальнейшего развития, повышения пропускной способности транспортных коридоров и безопасности движения поездов служат масштабные инвестиционные проекты, к реализации которых привлечены как собственные средства дороги, так и софинансирование из программы ЕС ISPA и Фонда выравнивания. Одним из крупнейших проектов, в сущности реализованных в 2005 году, стало строительство парка приема на станции Резекне-2. Этот проект позволяет увеличить длину грузовых составов, повысить рентабельность перевозок на 35%, или до 40 млн.т в год, что означает и рост конкурентоспособности этого железнодорожного узла. Резекне-2 является стратегически важным транспортным центром, находящимся на пересечении транспортных коридоров международного значения Восток—Запад и Север—Юг. В ходе строительства было освоено 10,2 млн.евро, из них 75% составил вклад фондов ЕС, а остальные — собственные средства.

В 2005 году продолжались модернизация автоматической системы управления движением поездов (89,9 млн.евро), проект замены стрелочных переводов (35,2 млн.евро), реконструкция пути в транзитном коридоре Восток—Запад (88,9 млн.евро) и модернизация системы обнаружения нагрева букс подвижного состава (15,1 млн.евро). Ни на миг не останавливалась регулярная повседневная профилактическая работа по содержанию в эксплуатационном порядке инфраструктуры, по реконструкции зданий публичного пользования (станции и производственные цеха) и модернизации подвижного состава.



В 2005 году коллектив ГАО Латвияс дзелзцельш (LDZ) достиг нескольких рекордов в пассажирских и грузовых перевозках. По магистралям Латвийской железной дороги перевезено 54,86 млн.т грузов, что на 7% больше, чем в предыдущем году. Количество пассажиров, пользующихся поездами местного сообщения, достигло 25,5 млн.человек, что на 9% больше, по сравнению с предыдущим годом. Другие статистические показатели также говорят о том, что у предприятия имеется долгосрочная стратегия развития, что на нем думают о трудящихся на предприятии людях — средняя заработная плата в прошлом году достигла 328 латов.

В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ

Есть и такие достижения, которые не всегда можно объективно оценить языком цифр. В прошлом году LDZ совершило радикальный поворот в реформах, потому что их диктовали реальная жизнь и требования директив Европейского Союза (ЕС). Реформы были необходимы для того, чтобы предприятие могло полноценно работать в условиях либерализации рынка, чтобы оно стало более открытым, могло более эластично и оперативно реагировать на изменения в бизнесе железнодорожного транспорта. В результате структурных реформ созданы три новых дочерних общества: ООО LDZ *Infrastruktūra*, ООО LDZ *Cargo* и ООО LDZ *Ritošā sastāva serviss*. Это было необходимо для того, чтобы прекратить перекрестное субсидирование пассажирских перевозок из доходов от грузовых перевозок, добиться государственного заказа на социально необходимые пассажирские перевозки, а также отделить содержание инфраструктуры от прочей хозяйственной деятельности. По сути, в прошлом году был создан концерн, состоящий из материнского предприятия и 7 дочерних обществ. В результате реструктуризации коллектив LDZ сможет выполнить те масштабные задачи, которые ставит перед ним правительство в рамках определенного им перспективного плана развития сферы железнодорожного транспорта.

ГЛАВНЫЙ КАПИТАЛ — ЧЕЛОВЕК

LDZ — крупнейшее предприятие страны, штат которого образуют более 13 тыс. человек. В то время, когда в поисках большего заработка люди уезжают за рубеж, Латвийская железная дорога должна найти наилучшую мотивацию, чтобы специалисты-железнодорожники оставались работать на железнодорожном транспорте. Для мотивации персонала используются такие инструменты, как регулярное повышение заработной платы, инфляционная доплата к ежемесячному окладу, премии за хорошие результаты труда, а также Коллективный трудовой договор, разработанный в сотрудничестве с Профсоюзом железнодорожников и отрасли сообщений Латвии. Например, сумма страхования каждого работника была повышена до 1000 латов; каждый работающий может рассчитывать на 500 латов в случае бытовой травмы; совершенствуются другие формы социальных гарантий; с повышением стандартов рабочей среды и безопасности труда благоустраиваются рабочие места. В 2005 году Правление LDZ приняло к исполнению концепцию повышения оплаты труда, в которой определены принципы и механизм регулярного повышения заработной платы. В итоге оплата труда была повышена на 22,2%, и средняя зарплата достигла уровня 328 латов. На этом работа в данной сфере не остановится: в 2006 году средняя заработная плата должна составить по крайней мере 400 латов.

Предприятие обоснованно гордится уникальным в сфере своей работы Учебным центром и его филиалом в Даугавпилсе. Учебный центр делает все возможное для того, чтобы каждый работник мог повысить свою конкурентоспособность на рынке труда, улучшить профессиональные навыки; локомотивным бригадам предоставляется возможность психологически лучше адаптироваться к работе по этой сложной профессии. В отчетном году 2806 человек обучались на различных курсах, состоялись 228 различных учебных и методических мероприятий. Учебный центр совершенствовал свою техническую базу, в нем оборудован класс технического обучения, введены новые учебные предметы.

ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НЕТ ГРАНИЦ

Хотя Латвия расположена не в центральной части Европы, а на востоке этого континента, именно по этой причине она может претендовать на роль стратегически важного центра трансконтинентальных перевозок. Именно поэтому предприятие налаживает, поддерживает и формирует новые контакты с международными и региональными организациями железнодорожников.

7-8 апреля 2005 года в Риге по инициативе Европейского союза железных дорог и инфраструктуры (CER) при поддержке Европейского инвестиционного банка состоялась конференция Финансирование развития железных дорог. В ней приняли участие более 50 делегатов, в том числе министры транспорта и руководители железных дорог стран ЕС. LDZ уже с 1992 года состоит в Международном союзе железных дорог (UIC), объединяющем более 150 организаций пяти континентов мира. С 2000 года предприятие сотрудничает с Международным комитетом по железнодорожному транспорту (CIT). В целом предприятие реализует открытую

дискуссию и активное сотрудничество с различными межгосударственными и общественными организациями, заинтересованными в развитии железнодорожного транспорта.

Традиционно у Латвийской железной дороги сложились прочные контакты со странами Востока. Это тесные и плодотворные контакты с Организацией сотрудничества железных дорог, Советом по железнодорожному транспорту, Международным координационным советом по Транссибирским перевозкам. Предприятие успешно сотрудничает с такими проверенными в работе партнерами, как железные дороги Российской Федерации, Белоруссии, Литвы и Эстонии. В 2005 году 269 специалистов LDZ были командированы в 37 стран мира для решения рабочих вопросов.

КОРПОРАТИВНЫЕ ТРАДИЦИИ

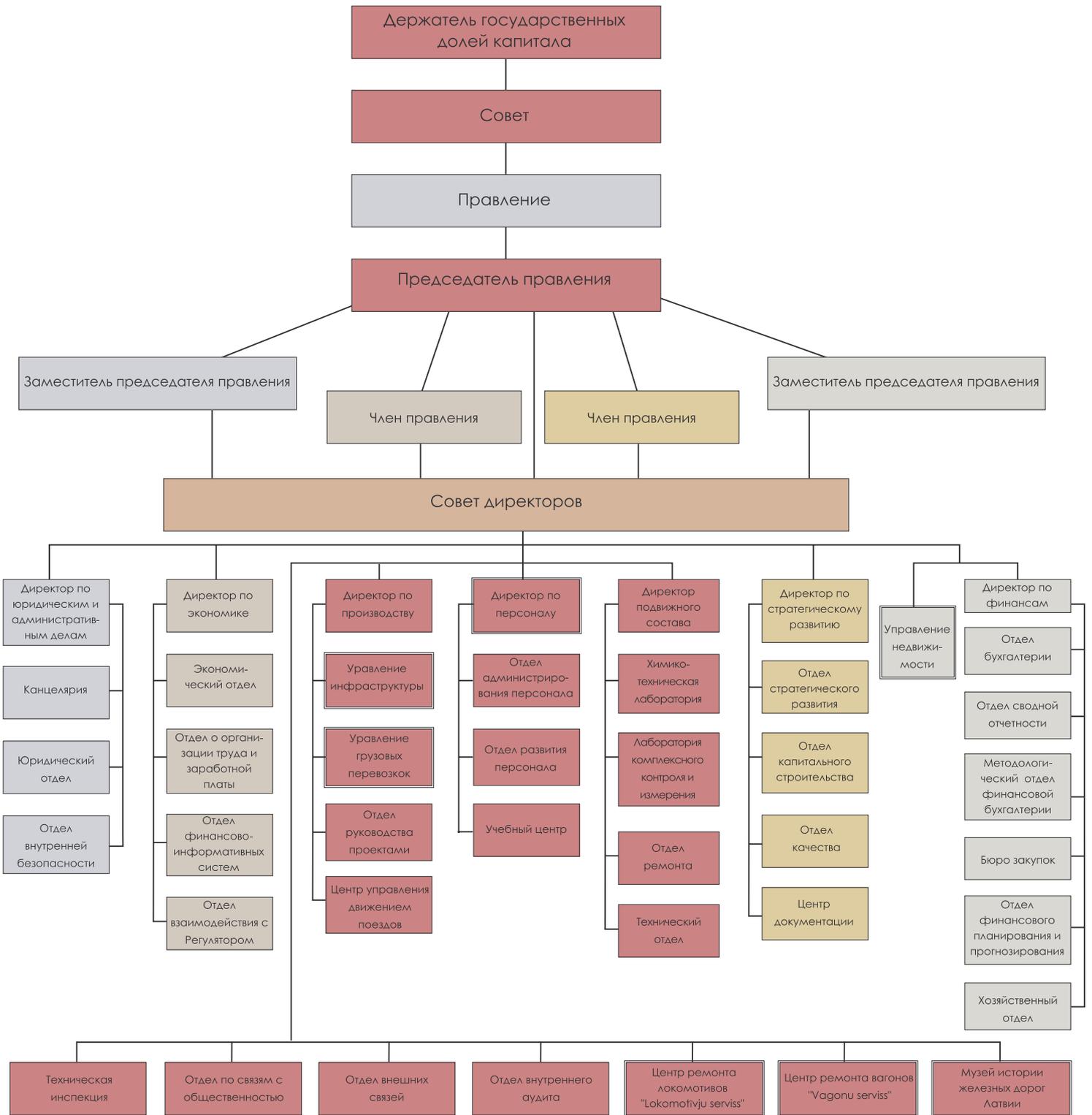
Железнодорожная специфика в определенной мере влияет и на корпоративные отношения внутри предприятия. Многотысячный коллектив представляет собой единое общество, в котором немало железнодорожных династий и общих праздников, которое умеет не только работать, но и отдыхать. Например, и в 2005 году состоялись мероприятия, посвященные дню рождения Латвийской железной дороги — 5 августа: спортивные праздники в Латгалии и Курземе, чествование ветеранов и награждение лучших работников в Музее истории железных дорог Латвии. В честь этого праздника в музее открыли экспозицию подвижного состава под открытым небом. На благоустройство путей, перронов и прилегающей территории Латвийская железная дорога потратила в музее около 100 тыс. латов.

В традициях LDZ инвестиции не только в активный отдых своих работников, профессиональное развитие и организацию творческих культурных мероприятий. На предприятии разработана концепция выделения пожертвований. В 2005 году было выделено 16155 латов 53 различным организациям, например Ирлавскому детскому дому, Латвийскому детскому фонду, Фонду поддержки инвалидов по слуху *Klusums*, Латвийскому параолимпийскому комитету, Центру социального обеспечения *Iesava* и многим другим. Персонал Латвийской железной дороги понимает, что учителя и родители не всегда находят время и правильно объясняют детям, что пути являются зоной повышенной опасности. Поэтому и в 2005 году продолжались рейды по школам Латвии, где проходили Уроки безопасности. Продолжалось сотрудничество с творческой группой Аварийная бригада: была дополнена серия кукольных фильмов с таким же названием, в которой остроумно обыгрываются ситуации, не допустимые на железной дороге. В 2005 году Латвийская железная дорога продолжала участвовать в проекте съемок очередной серии кинофильма Пусть живут дети! Пусть это прозвучит патетически, но дети — наше будущее. Поэтому LDZ и впредь будет в пределах своих возможностей поддерживать подобные проекты.

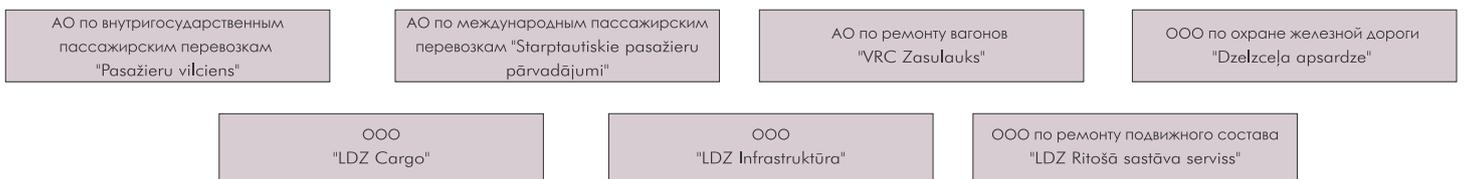
Угис МАГОНИС
Председатель правления ГАО
Латвияс дзелзцельш



ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА



ЗАВИСИМЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ГАО "LATVIJAS DZELZCEĻŠ"



**ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ДЕРЖАТЕЛЯ
ГОСУДАРСТВЕННЫХ ДОЛЕЙ КАПИТАЛА**

Виго ЛЕГЗДИНЬШ

ОТВЕТСТВЕННЫЙ РАБОТНИК

Аустрис ЦАУНИТИС

СОВЕТ

Гунтис МАЧС
председатель совета

Янис ЭЙДУКС

Гунтарс КРИЕВИНЬШ

Арвидс КУЦИНС

Леонид ЛОГИНОВ

Андриан ЛЮБЛИН

Имантс САРМУЛИС

Элмарс ШВЕДЕ

Зигурдс СТАРКС

ПРАВЛЕНИЕ

Угис МАГОНИС
председатель правления

Рихардс ПЕДЕРС

Улдис ПЕТЕРСОНС

Айварс СТРАКШАС

Андрис ШТЕЙНБРИКС

ЧЛЕНЫ СОВЕТА: Угис МАГОНИС – председатель совета до 28.08.2005
Марис КАЛВЕ – до 12.08.2005

ЧЛЕНЫ ПРАВЛЕНИЯ: Андрис ЗОРГЕВИЦС – председатель правления до 29.08.2005
Станислав БАЙКО – до 29.08.2005
Янис ВЕВЕРИС – до 29.08.2005



СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ



РАЗЛИЧНЫЕ АСПЕКТЫ КОНКУРЕНЦИИ

ГАО Латвияс дзелзцельш (LDZ) осуществляет пассажирские и грузовые перевозки, содержит и модернизирует железнодорожную инфраструктуру, оказывает услуги по ремонту подвижного состава на латвийском и международном рынках. На эффективность работы предприятия влияют как внутренние, так и внешние факторы. Одним из крупнейших партнеров на Востоке является Российская Федерация. На данный момент 50% российских внешнеторговых грузов отправляется в Европейский Союз. Однако на направление транзитных грузов по Латвийской железной дороге в большой мере влияет российская политика по вопросам тарифов, ставящая целью транспортировать нефтепродукты, черные металлы, минеральные удобрения и другие экономически выгодные грузы через порты России. Конкуренцию в транзитных перевозках обостряют и другие варианты, например возможность использования портовой и железнодорожной инфраструктуры Эстонии, Литвы, Финляндии или самой России. Причем можно пользоваться и другими видами транспорта, например автомобильным, трубопроводным и т.д.



ГОД СОЗДАНИЯ КОНЦЕРНА

Согласно программе реструктуризации LDZ, за отчетный год были созданы и зарегистрированы три новых дочерних предприятия: ООО LDZ *infrastruktūra*, ООО LDZ *Cargo* и ООО LDZ *Rītošā sastāva serviss*. Таким образом, можно считать, что концерн создан. Главенствующим обществом концерна является материнское предприятие — ГАО Латвияс дзельзцельш, которое на 100% принадлежит государству, а держателем акций является Министерство сообщений. В концерн входят три упомянутых выше дочерних общества, в которых 100% долей капитала принадлежит LDZ. Кроме того, в концерн включены и основанные ранее дочерние общества: АО *Pasažieru vilciens* (100% акций принадлежит LDZ), ООО *Dzelzceļa apsardze* (100% акций принадлежит LDZ), АО *VRC Zaslauks* (51% акций принадлежит LDZ, 49% — АО Рижский вагоностроительный завод) и АО *Starptautiskie pasažieru pārvadājumi* (51% акций принадлежит LDZ, 49% — ООО L-Ekspressis).



ОСОБАЯ РОЛЬ В ЕВРОПЕ

Вот уже несколько лет Латвия входит в состав Европейского союза (ЕС), и есть основания утверждать, что Латвийская железная дорога успешно интегрировалась в железнодорожную систему стран ЕС, одновременно сохранив единые со странами СНГ технологии при организации транзитных грузовых перевозок в восточном направлении по колеям шириной 1520 мм. Следует подчеркнуть, что часть территории Латвии, граничащая с Российской Федерацией и Белоруссией, стала и внешней границей ЕС. Поэтому за отчетный год большое внимание было уделено модернизации инфраструктуры пограничных станций.



Железнодорожные компании стран Балтии играют в ЕС особую роль. Используя железнодорожные ресурсы этих стран, по ним транспортируют значительные объемы грузов. Например, в 2005 году на один километр инфраструктуры Латвийской железной дороги приходилось 10,1 млн.т-км грузов, тогда как в других странах ЕС этот показатель в три и даже в пять раз меньше.

В 2005 году LDZ перевезло 54,86 млн.т грузов. Вовремя начатые действия по привлечению к модернизации инфраструктуры структурных фондов ЕС обеспечили LDZ пропускную способность до 62 млн.т в год. LDZ предстоит решить еще более значительную задачу — к 2015 году объем грузов должен достичь 90 млн.т в год. Это стратегически важное государственное задание предприятие может выполнить. Одним из факторов, дающих основание для столь оптимистичного прогноза, является предполагаемое принятие Российской Федерации (крупнейшего партнера по сотрудничеству) во Всемирную торговую организацию, из-за чего России придется отказаться от нынешней тарифной политики, дискриминирующей латвийских перевозчиков. Из года в год растет транзит грузов из Белоруссии. Успешно развивается проект контейнерных перевозок *Балтика Транзит*. Задача на 2006 год: сформировать контейнерный поток в обратном направлении — из Казахстана и Китая к морским портам Латвии.

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

Правление LDZ утвердило приоритетные инвестиционные проекты на период с 2007 по 2013 год, часть средств в которые вложит Фонд выравнивания ЕС. Примерно 487 млн. евро будут инвестированы в следующие проекты:

- строительство второго пути на участке Рига—Крустпилс;
- модернизация Рижского и Даугавпилсского железнодорожных узлов;
- продолжение реконструкции пути (260 км);
- продолжение замены стрелочных переводов;
- электрификация транспортного коридора Восток—Запад;
- внедрение единой системы мобильной коммуникации GSM-R в транспортном коридоре Восток—Запад и другие проекты.

Основные стратегические задачи LDZ следующие: сохранять и развивать свою конкурентоспособность, чтобы повысить грузооборот на 40%; превратить Латвию в ведущий логистический центр в Европе и привлекать грузовые перевозки не только из стран СНГ, но также из Китая и других стран мира.



ОБРАЗОВАННЫЙ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПЕРСОНАЛ

Цель политики управления персоналом ГАО Латвияс дзелзцельш (LDZ) — стать центром железнодорожных специалистов в стране. В LDZ трудятся ответственные, образованные и мотивированные работники, которым, согласно целям концерна, предлагаются обширные возможности для профессионального, творческого и технически всестороннего дальнейшего развития.

относительно управления предприятием, лидирующей роли руководителя, сферы коммуникации и общения руководства. Эти компетенции были взяты за основу при подготовке двух долгосрочных учебных программ: *Введение в бизнес-класс LDZ* (для будущих руководителей и руководителей с небольшим опытом работы) и *Бизнес-класс LDZ* (для руководителей среднего и высшего звена и руководящего резерва с опытом руководства). К учебе на этих курсах приступили 32 специалиста.



УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ

В 2005 году в LDZ работали 12702 человека. По сравнению с предыдущим годом, количество работников сократилось на 2,1%. Подобная тенденция сохранится и впредь, так как она связана с реструктуризацией LDZ. В 2005 году был завершен ввод персональных данных работников в электронную Систему учета персонала Модуля человеческих ресурсов SAP. В связи с реструктуризацией LDZ была начата подготовка к переходу работников во вновь созданные дочерние предприятия концерна. В сотрудничестве с отраслевым профсоюзом внесены изменения в Коллективный трудовой договор, позволяющие обеспечить работникам предпенсионного возраста дополнительные социальные гарантии.

За отчетный год, опираясь на Политику персонала LDZ, Правление предприятия утвердило *Правила о планировании карьеры работника и формировании руководящего резерва*. В них определены цели планирования карьеры работников, возможные виды карьеры, оценка персонала, возможности подготовки руководящего резерва, или потенциального менеджмента. Поэтому основные акценты в управлении персоналом делались на работу с руководителями и формирование руководящего резерва. Для успешного выполнения этой задачи была разработана и утверждена Правлением LDZ *Программа профессионального совершенствования руководителей и руководящего резерва*. В рамках этой программы разработаны необходимые руководителям LDZ компетенции

ОБРАЗОВАНИЕ ПЕРСОНАЛА

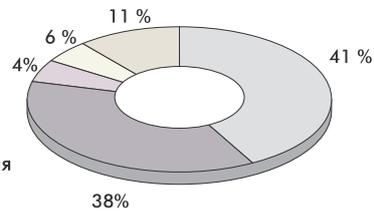
В 2005 году Правление LDZ утвердило *Концепцию переговоров развития руководителя и работника LDZ*, главная задача которой — повышение эффективности труда путем согласования знаний, навыков, способностей, инициатив и амбиций работника с целями предприятия.

В Учебном центре продолжалась организация курсов, особое внимание уделялось курсам для инженерно-технических работников. В 2005 году более чем в два раза увеличилось количество слушателей курсов по инженерно-техническим учебным программам и безопасности труда. В конце 2005 года был оборудован новый класс технического обучения. Психологическая оценка профессиональной пригодности была проведена за отчетный период у 232 человек. В 2005 году в 228 группах Учебного центра в Риге и Даугавпилсском филиале обучались 2806 человек.

Главными партнерами по сотрудничеству в подготовке специалистов являются Институт железнодорожного транспорта РТУ, Рижская школа железнодорожников и Латгальская техническая школа транспорта и связи. LDZ продолжает сотрудничать с Латвийским фондом образования в рамках целевой программы *Образованию, культуре и науке*, выделяя лучшим студентам дополнительные стипендии и предлагая возможности трудоустройства на LDZ.

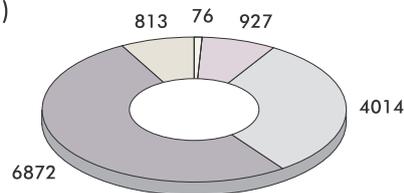
Занятость работающих в структурных подразделениях

- Инфраструктура
- Грузовые перевозки
- Обслуживающие структурные подразделения
- Недвижимость
- Подвижной состав



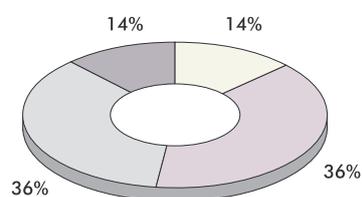
Распределение работников по возрастным группам (общее количество работников 12702)

- 15-19 лет
- 20-24 года
- 25-39 лет
- 40-59 лет
- 60 лет и более



Распределение работников по образованию

- Основное
- Общее среднее
- Среднее профессиональное
- Высшее





ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

РЕКОРД ПО ГРУЗОВЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

2005 год был одним из наиболее успешных за последние пять лет — урожайным по многим аспектам. В результате за отчетный год LDZ перевезло большой объем грузов — 54,861 млн.т, что на 7,4% больше, чем в 2004 году.

СТРУКТУРА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Транзитные перевозки — крупнейший источник доходов LDZ. За отчетный период транзитом было перевезено 46,612 млн.т грузов, что на 2,7% больше, чем в 2004 году. В общем объеме грузов это составляет 85,0%. Транзитные грузы были получены в основном из Российской Федерации (51,5%) и Белоруссии (37%).

Структура грузов за отчетный период существенно не изменилась — это были нефтепродукты, каменный уголь, минеральные удобрения, лесоматериалы, черные металлы и другие грузы. Нефтепродуктов перевезено 21,236 млн.т, что на 0,8% больше, чем в 2004 году. Каменного угля перевезено 15,592 млн.т — это на 17,6% больше, чем в предыдущем году.

Стремительный рост грузопотока за последние пять лет был достигнут благодаря перевозкам каменного угля через латвийские порты — Вентспилс и Ригу. В 2001 году удельный вес каменного угля был равен 8%, тогда как в 2005 году — 28%. По сравнению с 2004 годом увеличился грузопоток на всех припортовых станциях LDZ: в Вентспилсе — на 6,9%, на станциях Рижского порта — на 2,4%, в Лиенапе — на 6%.

Менеджмент предприятия работает над тем, чтобы не только разнообразить структуру грузов, но и расширить географические масштабы формирования грузопотоков. В 2005 году был создан Департамент логистики, призванный заниматься привлечением новых партнеров по сотрудничеству. Успешно развивается проект контейнерного поезда *Балтика Транзит*, начатый в 2003 году. В 2005 году было выполнено 76 рейсов с 3422 платформами, которые перевезли 6949 контейнеров. Рост контейнерных перевозок, по сравнению с 2004 годом, составил 59%.

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Развитие, перемены и улучшения хозяйственной деятельности ГАО Латвияс дзелзцельш в 2005 году позволили успешно продавать транспортные услуги и укрепить конкурентоспособность на рынке грузовых перевозок. Основными предпосылками сохранения и укрепления конкурентоспособности грузовых перевозок стали:

- увеличение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры;
- повышение качества предлагаемого клиентам транспортного продукта;
- создание логистических схем перевозок в сотрудничестве с перевозчиками других стран.

Наблюдая мировые тенденции и растущий интерес к интермодальным перевозкам, LDZ продолжает работать над проектом *Балтика Транзит*, который объединяет латвийских, эстонских и литовских грузоперевозчиков и грузовых операторов от Калининградского до Таллиннского портов. Главная задача — сформировать контейнерный грузопоток не только из портов западно-европейского побережья в Казахстан, страны Средней Азии и далее на Китай, но и в обратном направлении.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

МОДЕРНИЗАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

АО Пасажиеру вилциенс (PV) было основано 2 ноября 2001 года. Оно стало первым дочерним обществом LDZ и единственным оператором пассажирских перевозок в местном сообщении, обеспечивающим перевозки электро- и дизель-поездами на большей части территории Латвии.

В 2005 году стала актуальной ситуация с модернизацией устаревшего подвижного состава или приобретением новых поездов, так как имеющийся подвижной состав с точки зрения безопасности движения пассажирских поездов следует постепенно снимать с эксплуатации. PV искало возможности привлечения к модернизации поездов средств Европейского союза. В результате в реновацию вагонов электропоездов будет вложено 10 млн. латов, 75% которых покрывает Европейский фонд регионального развития. Это крупный проект, который будет реализован в 2006-2008 годах. Право на модернизацию вагонов на международном конкурсе выиграло АО Рижский вагоностроительный завод. В результате реализации проекта повысится уровень комфорта в салонах и



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



DZELZCEĻŠ

LATVIJAS

безопасность движения поездов. Параллельно начаты предварительные исследования по проекту *Приобретение новых поездов*, задача которых — обследовать технические решения новых поездов, их соответствие специфике инфраструктуры Латвийской железной дороги, а также определить необходимое для Латвии количество поездов.

ЗАБОТА О Пассажирах

В 2005 году PV провело несколько существенных мероприятий по улучшению обслуживания пассажиров. На ряде маршрутов были снижены тарифы за проезд в электро- и дизель-поездах. Для проездных билетов введен единый срок проезда, согласно пожеланиям пассажиров оптимизирован график курсирования поездов. На Рижском Центральном железнодорожном вокзале в сотрудничестве с Контактным центром 1188 ООО Латтелеком открыт Информационный центр PV *1-punkts*. В результате этих мер в 2005 году также продолжало расти количество перевезенных пассажиров, достигнув 25,5 млн., что на 8,8% больше, чем в 2004 году. Если 2004 год предприятие завершило с убытками в размере 2,6 млн. латов, то в 2005 году PV получило прибыль в объеме 300 тыс. латов.

Пассажирские перевозки в международном сообщении

Международными пассажирскими перевозками в Латвии занимается дочернее общество *LDZ Starptautiskie pasažieru pārvadājumi*, приступившее к хозяйственной деятельности 1 октября 2003 года. Поездами международного сообщения за отчетный период перевезено 378 тыс. пассажиров, что на 7,4% больше, чем в 2004 году. Общий пассажирооборот составил 94,3 млн. пасс-км. Этот статистический показатель вырос на 6,8% по сравнению с предыдущим годом. В международном сообщении перевозки осуществляются 6 поездами формирования LDZ: два по маршруту Рига—Москва и по одному поезду по маршрутам Рига—Санкт-Петербург, Рига—Гомель и Рига—Трускавец (открытому 29 мая 2005 года). В летний период курсирует поезд Рига—Симферополь. Кроме того, в летний период LDZ формирует беспересадочные вагоны по маршрутам Рига—Одесса, Рига—Адлер и Рига—Витебск. По территории Латвии транзитом курсирует поезд Вильнюс—Санкт-Петербург, формируемый в Литве.



 LATVIJAS DZELZCEĻŠ
  LATVIJAS DZELZCEĻŠ
  LATVIJAS DZELZCEĻŠ
  LATVIJAS DZELZCEĻŠ



 DZELZCEĻŠ
  LATVIJAS DZELZCEĻŠ
  LATVIJAS DZELZCEĻŠ



ИНФРАСТРУКТУРА

ФУНДАМЕНТ СИСТЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Железнодорожная инфраструктура — одна из сложнейших составных частей железной дороги. Управление инфраструктуры отвечает за рельсовые пути, инженерно-технические сооружения, автоматические и полуавтоматические системы управления движением поездов, сеть телекоммуникаций, радиосвязь, линии электроснабжения, контактную сеть и другое оборудование, обеспечивая их эксплуатацию согласно *Правилам технической эксплуатации железных дорог*. Эксплуатационная протяженность главных путей LDZ составляет 2288,3 км.



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



LATVIJAS DZELZCEĻŠ



РАЗВИТАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

В отчетном году ГАО Латвияс дзелзцельш (LDZ), как и в прежние годы, уделяло большое внимание проектам модернизации, позволяющим повысить пропускную способность железнодорожной транзитной магистрали. На данный момент пропускная способность грузов составляет примерно 60 млн.т в год, но работа над модернизацией инфраструктуры продолжается. Понятно, что модернизированной инфраструктуре требуется и новый подход к ее содержанию, отвечающий современным требованиям и технологиям. Правление LDZ определило основные направления развития железнодорожной инфраструктуры:

- дальнейшая модернизация путей с заменой рельсов и укладкой новых стрелочных переводов;
- реконструкция Рижского, Даугавпилсского и Лиепайского железнодорожных узлов с увеличением их мощности путем строительства новых отдельных пунктов и удлинения станционных путей;
- модернизация системы железнодорожной автоматики и связи на всех участках транзитного коридора с переходом на системы, соответствующие стандартам ЕС.

Для выполнения этих масштабных задач в ведении Управления инфраструктуры имеются 8 структурных подразделений: три дистанции пути, три дистанции сигнализации и связи, сервис ремонта пути и рельсо-сварочный центр. Всего в управлении работают 5233 специалиста различных отраслей, главной задачей которых является:

- содержание инфраструктуры в хорошем техническом состоянии, чтобы гарантировать безопасное движение поездов с установленной скоростью;
- совершенствование имеющихся технологий, внедрение мощной железнодорожной техники, отвечающей современным техническим достижениям;
- точное планирование инвестиций, так как средства Государственного бюджета на развитие инфраструктуры не предусмотрены.

ИНВЕСТИЦИИ И РЕЗУЛЬТАТЫ ТРУДА

В 2005 году главным объектом привлечения средств структурных фондов ЕС также была железнодорожная инфраструктура. Они направляются на повышение возможностей пропуска поездов по латвийским путям, чтобы гарантировать безопасное движение пассажирских и грузовых поездов. Наиболее масштабным проектом 2005 года можно считать строительство парка приема поездов на станции Резекне-2, сданного в эксплуатацию в начале 2006 года. Всего было освоено 10,2 млн.евро, 75% из них — из структурных фондов ЕС, а остальное — средства LDZ.

Продолжалась и работа над уже начатыми проектами, например модернизация автоматической системы управления движением поездов (общие инвестиции — в объеме 89,9 млн.евро), замена стрелочных переводов (35,2 млн.евро), реконструкция пути в транзитном коридоре Восток—Запад (88,9 млн.евро) и модернизация системы обнаружения нагрева буск подвижного состава (15,1 млн.евро).



ОСНОВНЫЕ ОБЪЕКТЫ КОМПЛЕКСА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

№ п/п.	Название объекта	Единица измерения	Всего
1.	Развернутая длина рельсовых путей, всего В том числе: • главные пути • станционные пути • подъездные пути	км	3687,10
		км	2569,20
		км	896,40
		км	221,00
2.	Стрелочные переводы	комплекты	3536
3.	Инженерно-технические сооружения: • мосты • трубы	шт.	598
		шт.	978
4.	Переезды	переезды	542
5.	Система управления движением поездов: • автоматическая блокировка • полуавтоматическая блокировка • электрическая централизация станций	км	1063,70
		км	837,70
		станция	163
6.	Магистральные кабели связи	км	3174,37
7.	Радиосвязь	км	1917,30
8.	Линии электросетей высокого напряжения (6, 10 кВ)	км	1398,85
9.	Контактная сеть	км	257,40



БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

После аварии, случившейся 2 февраля 2005 года на станции Рига-Пассажирская, был проведен тщательный анализ всех аспектов безопасности перевозок и переработана система внутреннего надзора за безопасностью движения, а также приняты другие меры для недопущения подобных случаев впредь.

О БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НУЖНО ЗАБОТИТЬСЯ ЗАРАНЕЕ

Одна из важнейших задач технической инспекции – делать все возможное, чтобы движение грузовых и пассажирских поездов было безопасным. Утверждена Национальная программа Европейского фонда регионального развития *Развитие рижских пригородных железнодорожных пассажирских перевозок в 2005-2013 годах*. Она предусматривает, что до 2008 года

необходимо модернизировать 86 вагонов электропоездов с продлением срока их эксплуатации, а это означает, что уже в сентябре 2006 года пассажирам будут предложены перевозки более современными и надежными вагонами. Очень важно постоянно заботиться о профессиональном образовании машинистов локомотивов. Значительным вкладом в профессиональное образование локомотивных бригад является сертификация машинистов-инструкторов, машинистов и помощников машинистов. 29 марта 2005 года Государственная железнодорожная техническая инспекция выдала первые сертификаты компетентности. Всего за отчетный год сертификаты компетентности получили 36 машинистов-инструкторов, 106 машинистов и 88 помощников машинистов.

Более половины перевозимых по Латвийской железной дороге грузов относятся к категории опасных. Благодаря разработанной в ГАО Латвияс дзелзцельш (LDZ) единой системе нормативных документов достигнута надежная и безопасная для среды транспортировка опасных грузов и гарантирована их доставка получателю. Одним из профилактических мероприятий в достижении этого результата являются учения по локализации и ликвидации последствий аварийных ситуаций с опасными грузами. Подобные учения прошли на станциях Лиепая, Елгава, Шкиротава, Даугавпилс и Гулбене. Задания учений максимально приближены к возможной реальной аварии. Во время учений проверяются знания и навыки железнодорожников по устранению аварийной ситуации. В учениях принимают участие руководство участков эксплуатации и станций,

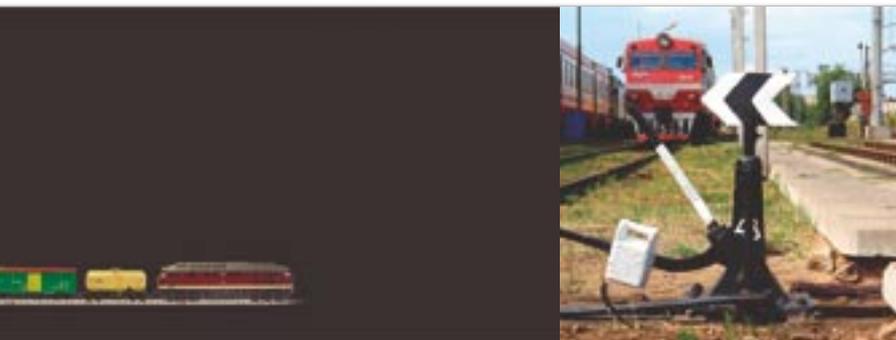


дежурный персонал, станционные аварийные группы, восстановительные и пожарные поезда, а также операторы опасных грузов. Кроме того, за учениями наблюдают представители Государственной пожарно-спасательной службы, самоуправлений, Регионального управления среды и Агентства общественного здоровья.

Утверждено Положение об аварийной группе железнодорожной станции, издано распоряжение Об основных силах для ликвидации последствий происшествий на железнодорожном транспорте, переработан План гражданской обороны LDZ.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСНАЩЕНИЯ

Для улучшения технического состояния восстановительных поездов проведено техническое обследование четырех грузовых кранов для продления срока эксплуатации. В эксплуатацию введены устройства:



- насосное оборудование для перекачки агрессивных жидкостей в Даугавпилском и Елгавском восстановительных поездах;
- пневматические воздушные подушки для локализации повреждений в цистернах и подъема подвижного состава в Даугавпилском восстановительном поезде;
- гидравлический насос для спасательного комплекта Sprut в Рижском восстановительном поезде;
- дизельные электростанции различной мощности;
- на станции Вентспилс-2 сдано в эксплуатацию пожарное водохранилище.

В соответствии с законом Об охране труда на LDZ создана система охраны труда. Согласно ей ведется внутренний надзор за рабочей средой, выявляются факторы рабочей среды и оцениваются ее риски с применением разных методик. В результате проведения профилактических мероприятий по охране труда количество несчастных случаев уменьшилось, в 2005 году их количество составляло 1-2 на 1000 работающих. На LDZ действует система охраны труда и инструктажа работников. Каждый работник должен как теоретически, так и практически регулярно пополнять знания и навыки на рабочем месте. Обучение и практика проходят под надзором опытного работника. Техническая инспекция LDZ и впредь будет внимательно следить за беспрекословным соблюдением правил и инструкций по безопасности движения поездов, регулярно проверять знания и навыки работающих, а также заботиться о качественной и безопасной рабочей среде для работников.



УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ И ОХРАНА СРЕДЫ

ПРИОРИТЕТЫ: УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ И ЧИСТАЯ СРЕДА

Управление качеством является инструментом, с помощью которого ГАО Латвияс дзелзцельш (LDZ) создает продуманный систематический подход к управлению процессами, позволяющий легче руководить ими, измерять и совершенствовать. Реализация политики качества в первую очередь направлена на приведение в порядок системы метрологического обеспечения, внедрение правил сертификации персонала и системы управления качеством.

УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ И СТАНДАРТИЗАЦИЯ

Система управления качеством, соответствующая международному стандарту систем управления качеством ISO 9001:2000, уже внедрена и работает на трех предприятиях по ремонту подвижного состава и в трех подразделениях

инфраструктуры. Система управления по стандарту ISO 17205 (Общие требования компетентности лабораторий тестирования и калибровки) успешно действует в химико-технической лаборатории LDZ. Внедрение международных стандартов качества — это не разовое мероприятие, а регулярное улучшение управления качеством и работа по совершенствованию навыков специалистов, вовлеченных в этот процесс. Поэтому в сотрудничестве с Учебным центром LDZ организуются курсы по требованиям систем управления качеством и основным принципам аудита качества.

На IX Международной конференции качества LDZ за поощрение тесного сотрудничества и популяризацию принципов управления качеством в латвийском обществе был присвоен статус Золотого участника Латвийской ассоциации качества.

Важным аспектом в управлении качеством является работа по внедрению директив, ре-гул, законов и технических спецификаций Европейского союза на Латвийской железной дороге. Поэтому на LDZ была создана рабочая группа экспертов, которая анализирует документы ЕС и готовит конкретные решения по согласованию совместимости различных железнодорожных систем. За отчетный период активно работал Национальный технический комитет по стандартизации железнодорожной отрасли LVS/STK39 Железные дороги, обеспечивая актуализацию Национального стандарта LVS 282. Для успешного сотрудничества в системе железных дорог с колеей 1520 мм LDZ в

статусе наблюдателя продолжало работу в Межгосударственном техническом комитете по стандартизации Железнодорожный транспорт.

ЧИСТАЯ И НЕЗАГРЯЗНЕННАЯ ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА

Охрана окружающей среды — один из приоритетов деятельности LDZ. 26 марта 1998 года решением Правления LDZ № 11/63 была утверждена Политика LDZ по охране окружающей среды. На Латвийской железной дороге немало сделано для того, чтобы основные принципы этой политики воплотились в жизнь. Согласно данному документу, LDZ считает себя защитником окружающей среды, который

целенаправленно исследует и анализирует возникающий в результате своей деятельности возможный вред для окружающей среды, а при приеме решений всесторонне анализирует имеющийся и возможный урон для окружающей среды. С другой стороны, программа охраны окружающей среды определяет не только конкретные цели и задачи для разработки программы реальных мероприятий, но и непрерывный контроль за этим процессом.

В 2005 году была закончена реконструкция топливной базы на Даугавпилсском участке центра ремонта локомотивов Локомотивью сервис. В том же году начато и продолжается в этом году строительство платформ для слива с тепловозов и сбора использованных нефтепродуктов на Даугавпилсском и Резекненском участках Даугавпилсского отделения эксплуатации локомотивов. Сдача этого объекта в Резекне запланирована на июнь этого года. В 2005 году LDZ инвестировало в охрану среды 2 882 894 лата.

Все мероприятия и проекты по охране окружающей среды точно документированы. Поэтому процессами можно руководить, анализировать и сравнивать результаты. LDZ не только строго соблюдает действующие законы Латвийской Республики и установленные нормативы, но и следит за общими тенденциями законодательства как в Европейском союзе, так и в мире в целом.

НЕДВИЖИМОСТЬ

УХОЖЕННЫЕ СТАНЦИИ, ЧИСТАЯ ТЕРРИТОРИЯ

Ухоженные станции и чистая железнодорожная территория — один из важнейших аспектов работы Управления недвижимости ГАО Латвияс дзелзцельш (LDZ), ибо и эти факторы создают образ LDZ в обществе. Главным в своей работе Управление недвижимости считает хозяйственное и экономически выгодное управление недвижимостью концерна (2,8 тыс. объектов по всей Латвии), а также содержание в отличном состоянии связанных с железной дорогой территорий. Управление также получает доходы от продажи недвижимости и сдачи ее в аренду, оказывает различные коммунальные и хозяйственные услуги.

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ

В состав Управления недвижимости входят Рижский, Даугавпилсский и Елгавский участки обслуживания зданий и территорий, а также здание Рижского пассажирского вокзала. Главная задача управления — рациональная оценка недвижимости; при наличии мотивации передача отдельных объектов самоуправлению; учет, обслуживание и содержание прилегающих к железной дороге территорий, а также решение технических вопросов, связанных с инженерными коммуникациями. Одна из актуальнейших задач — регистрация недвижимости в Земельной книге, а также сдача зданий и строений в аренду структурным подразделениям предприятия, юридическим и физическим лицам. Здания и другие объекты, не нужные для развития бизнеса концерна, передаются самоуправлению или продаются. Поэтому важно организовывать их продажу на аукционах. В ведении управления находится и обслуживание квартир, сдача их в наем, оказание коммунальных и других услуг. Управление занимается также домами отдыха локомотивных бригад.

ИТОГИ СДЕЛАННОГО

В 2005 году на территории железнодорожной станции Вентспилс (во 2-м парке) было оборудовано водохранилище, необходимое для пожарной безопасности. Обновлено здание Вентспилсской МРЦ, а также создан новый класс технической учебы в Учебном центре в Риге. Текущий ремонт проведен на 68 объектах по всей территории Латвии. Наибольший объем работ выполнен на станции Карсава и при ремонте остановочного пункта Парогре. Всего освоено 435,8 тыс. латов.

В Риге и Елгаве установлены 4 современных автоматизированных теплоузла, позволяющих эффективнее использовать тепловую энергию.

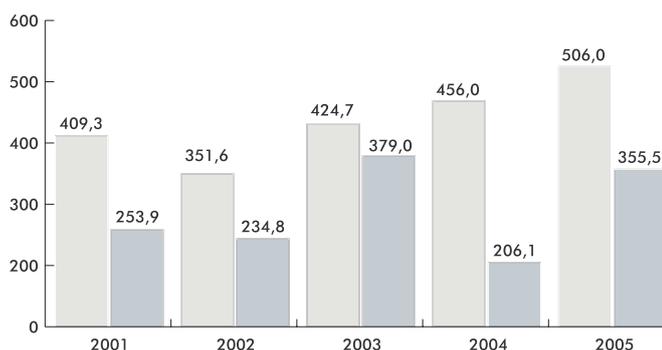
В отопительном сезоне теплом были обеспечены здания общей площадью 37 тыс. м.

В 2005 году также продолжалась работа над рациональным использованием зданий и сооружений. В ее основе лежит сдача нежилых помещений в аренду юридическим или физическим лицам. В 2005 году было заключено более 20 новых арендных договоров. С арендаторов получено 506 тыс. латов, что на 11% больше, чем в 2004 году.

За отчетный период было продано 18 объектов недвижимости — доходы превысили 373,4 тыс. латов. Одним из направлений деятельности управления является привлечение арендаторов к ремонту зданий и сооружений, в который они вкладывают свои средства.

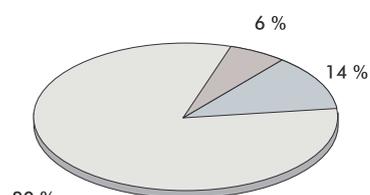
Продолжается важная работа, длящаяся уже несколько лет. Это замеры железнодорожной полосы отвода. В 2005 году они были закончены на Скриверском участке и на Закюсале (в Риге). Завершена работа над определением границ полосы отвода в плане развития Риги (на 2006-2018 годы). Продолжается уточнение границ полосы отвода по всей территории страны, а также пополнение Единой электронной базы данных недвижимости и создание электронной карты.

- Доходы от посторонних арендаторов (тыс. латов)
- Объем инвестиций (тыс. латов)



Структура работ по текущему ремонту

- Ремонт зданий и сооружений
- Ремонт перронов и платформ
- Ремонты, необходимые для пожарной безопасности



МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

ШИРОКИЙ СПЕКТР МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Долголетнее сотрудничество ГАО Латвияс дзелзцельш (LDZ) с международными и региональными организациями железнодорожников, а также геополитическое положение Латвии на пересечении стратегически важных транзитных артерий приносят свои плоды. О большой роли LDZ в налаживании международных контактов и поддержании сотрудничества свидетельствует тот факт, что в 2005 году представители LDZ были включены во все делегации зарубежных визитов президента страны, например в Швецию, Нидерланды, Турцию, Армению, Азербайджан, Грузию и др.

НАЛАЖЕНЫ УСТОЙЧИВЫЕ КОНТАКТЫ

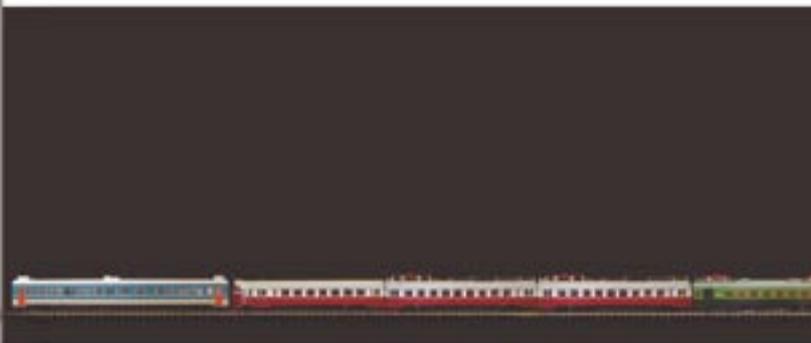
В апреле 2005 года Рига стала столицей европейских железнодорожников. По инициативе Европейского союза

железных дорог и инфраструктуры (CER), Европейского инвестиционного банка и TAIEX UNIT в Риге прошла международная конференция по вопросу финансирования развития железных дорог. В конференции участвовали более 50 делегатов, а также министры транспорта и руководители железных дорог европейских стран.

Железнодорожный саммит, еще раз подтвердивший международный авторитет LDZ, стал еще одним важным звеном международной кооперации. В 2005 году 16 специалистов LDZ участвовали в заседаниях рабочих групп CER, а также Генеральных заседаниях Совета Европы в Брюсселе.

В один из влиятельнейших лоббистов железных дорог стран Европейского союза в Совете Европы — CER — LDZ вступило в 2003 году. Во влиятельном Международном союзе железных дорог (UIC), объединяющем более 150 организаций, связанных с железной дорогой, LDZ работает с 1992 года. В 2000 году LDZ вступило в Международный комитет по железнодорожному транспорту (CIT).

Сотрудничество и активный диалог со всеми членами этих



организаций обеспечивают LDZ международное признание и возможность влиять на развитие железнодорожного транспорта как в Европе, так и в мире. Работники LDZ регулярно участвуют в проводимых Генеральной ассамблеей CIT семинарах и организуемых UIC курсах профессионального совершенствования во Франции.

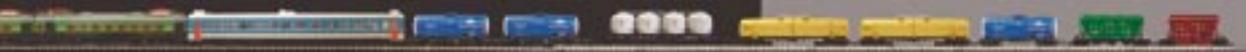
АКТИВНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО СО СТРАНАМИ ВОСТОКА

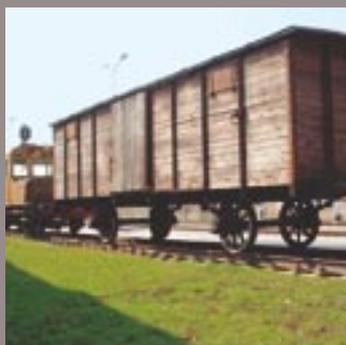
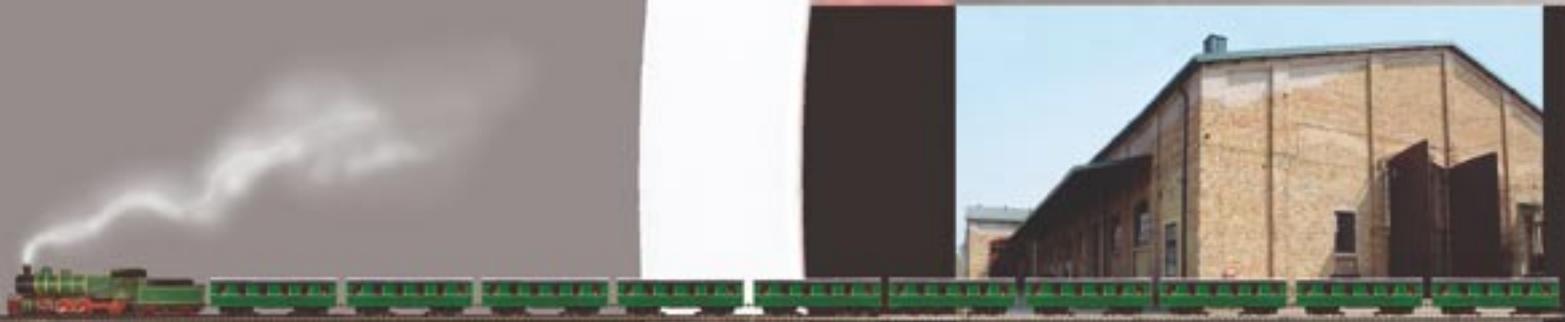
Исторически сложилось так, что Латвия имеет тесные связи со странами на Востоке. Поэтому понятны участие и сотрудничество LDZ в международных организациях, объединяющих страны с шириной колеи 1520 мм. С течением времени сложились крепкие контакты с Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД), объединяющей железные дороги 27 стран. Устойчивое сотрудничество сформировалось с Советом по железнодорожному транспорту стран СНГ, Балтии и Болгарии, Международным координационным советом по Транссибирским перевозкам и другими организациями. Единая ширина колеи, единые технологии, сотрудничество в эксплуатации парка подвижного состава дружески связывают LDZ с ближайшими партнерами — Российскими и Белорусскими железными дорогами.

В 2005 году 269 работников LDZ приняли участие в различных форумах в 37 странах мира. Только в Российскую Федерацию было оформлено 2359 многократных виз, в Белоруссию — 710. Из Европейского союза были приглашены посетить Латвию 133 специалиста.

ОБЩЕСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ — ВЛИЯТЕЛЬНОЕ ЛОББИ

Узнаваемости образа LDZ, его популярности и международным контактам в мире способствуют и общественные организации: Профсоюз железнодорожников и отрасли сообщений Латвии и Общество железнодорожников Латвии, деятельность которых хотя и разветвляется в разных направлениях (профсоюз — в основном по трудовым правам и социальной защите работающих, общество — в основном по сотрудничеству с негосударственными организациями и исследованию исторического наследия), но преследует одну цель — представлять LDZ в институциях Европейского союза.





МУЗЕЙ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЛАТВИИ

СОХРАНЕНИЕ ИСТОРИИ И ТРАДИЦИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Железнодорожный транспорт Латвии нужно рассматривать и оценивать не только как составную часть экономики и социальный феномен, но и как культурно-историческую среду, в которой современные технологии уживаются с традиционными методами работы. В Музее истории железных дорог Латвии (основан 30 августа 1994 года, аккредитован 10 декабря 2003 года. Экспозиции размещаются в Риге на бульв.Узварас, 2/4 и в Елгаве на ул.Стацияс, 3) собраны предметы, технические средства, исторические здания и инженерно-технические сооружения, являющиеся свидетельствами своей эпохи и одновременно служащие современному обществу.

ПОСЕТИТЕЛИ МУЗЕЯ	
Воспитанники учебных заведений	3500
Иностранцы	835
Остальные	5392
Всего	9727
ЗАКУПКИ В 2005 ГОДУ	
Единицы	357
Сумма в латах	1070,00
КОМПЛЕКТОВАНИЕ СОБРАНИЯ	
Покупки	357
Принято от других учреждений	3
Принято в дар	584
Другие источники поступления	1
Всего	945



Миссия Музея истории железных дорог Латвии заключается не только в сохранении свидетельств истории техники, но и в актуализации восприятия исторического наследия железнодорожного транспорта как существенной составной части общественной жизни XXI столетия.

Развитие музея в 2005 году доказало, что он разорвал узкие рамки ведомственного музея и претендует на ведущую роль в исследовании железнодорожной отрасли Латвии. На ушедший отчетный год мы можем оглянуться с удовлетворением, поскольку после более чем 10-летней систематической работы видны ее первые плоды.

Здание и территория музея — яркий пример того, как бывшая хозяйственная территория трансформировалась в культурную среду и вошла в новую концепцию развития города. В 2005 году завершились работы по благоустройству здания и территории музея. В бывших мастерских Рига-Елгавской железной дороги XIX века оборудованы просторные помещения для музейного собрания, экспозиций, выставок и концертов. На прилегающих к зданию путях размещена обширная экспозиция под открытым небом, в которой представлен не только подвижной состав, но и характерные для железнодорожного пейзажа предметы: семафор, водонапорная башня для заправки паровозов, светофоры, переезд со шлагбаумом и простая перронная скамейка для утомившихся путешественников по истории.

Музейное собрание на данный момент насчитывает 15244 единиц хранения. Материалы собрания и научного архива доступны для публичного пользования; в течение года ими пользуются для своих исследований и публикаций

школьники, студенты, энтузиасты железнодорожной истории, кураторы культурных и художественных проектов, журналисты. За год в музее состоялись 9 выставок. Они касались не только железнодорожно-исторической тематики. В индустриальную среду музея прекрасно вписываются и эпохальные художественные работы, и первые творческие изыскания молодежи. 8 марта в музее открыла двери выставка *Женщина на железной дороге*. Специалисты музея, используя фотографии из коллекции фотонегативов Центра научно-технической пропаганды Прибалтийской железной дороги и комментарии железнодорожной прессы, подчеркнули созданный в советскую эпоху образ железнодорожницы.

В результате исследовательской работы в 2005 году была издана книга сотрудника музея Тома Алтбергса *Локомотивы Латвийской железной дороги*, которая является первым исследованием обо всех единицах тягового подвижного состава, эксплуатировавшихся на железных дорогах Латвии.

Коллекция фотографий и почтовых открыток — наиболее часто используемая часть музейного собрания. Одна из важнейших задач музея — искать имеющийся в Латвии исторический подвижной состав, устанавливать его владельцев, техническое состояние и возможность включения в свое собрание. Эта работа увенчалась разработкой наиболее крупного проекта отчетного года — *Концепции комплектования, содержания и реставрации подвижного состава*.

В 2005 году Музей истории железных дорог Латвии посетили 9727 человек.

СХЕМА МАРШРУТОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ



ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ

СОДЕРЖАНИЕ

- 26** СООБЩЕНИЕ РЕВИЗОРА
АКЦИОНЕРУ ГАО “ЛАТВИЯС ДЗЕЛЗЦЕЛЬШ”
- 27** БАЛАНС НА 31 ДЕКАБРЯ 2005 ГОДА
- 27** РАСЧЕТ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ ЗА 2005 ГОД
- 28** СООБЩЕНИЕ РЕВИЗОРА
АКЦИОНЕРУ ГАО “ЛАТВИЯС ДЗЕЛЗЦЕЛЬШ”
- 29** КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ БАЛАНС НА 31 ДЕКАБРЯ 2005 ГОДА
- 29** КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ РАСЧЕТ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ
ЗА 2005 ГОД



СООБЩЕНИЕ РЕВИЗОРА акционеру ГАО «Латвияс дзелзцельш»

Мы провели ревизию финансового отчета за 2005 года ГАО «Латвияс дзелзцельш», на основании которого подготовлен краткий финансовый отчет. Мы провели ревизию в соответствии с Международными стандартами ревизии, изданными Международной федерацией бухгалтеров. В нашем сообщении от 26 июня 2006 года мы даем сообщение ревизора без замечаний о финансовом отчете за 2005 год, сделанном в полном объеме, на основании которого подготовлен сокращенный финансовый отчет.

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

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

Присяжный ревизор, сертификат № 30,
директор



Сандра Вилцане

Рига,
7 августа 2006 года

Баланс государственного А/О "Латвияс дзелзцельш" на 31 декабря 2005 года (в латах)

	на 31.12.2005.	на 01.01.2005.
АКТИВ		
1. Нематериальные вложения	759 646	815 894
2. Основные средства	185 116 714	161 740 672
3. Долгосрочные финансовые вложения	14 178 342	7 198 614
4. Оборотные средства	16 800 930	18 921 183
4.1. Запасы	9 145 372	11 406 200
4.2. Дебеторы	5 857 180	5 931 594
4.3. Денежные средства	1 798 378	1 583 389
Баланс	216 855 632	188 676 363
ПАСИВ		
1. Собственный капитал	107 287 573	107 826 861
1.1. Основные средства	90 168 321	90 168 321
1.2. Резервы	15 884 385	14 983 474
1.3. Неразделенная прибыль предыдущего года	830 000	2 675 066
1.4. Неразделенная прибыль отчетного года	404 867	
2. Кредиторы	109 568 059	80 849 502
2.1. Долгосрочные долги	63 864 187	45 122 109
2.2. Краткосрочные долги	45 703 872	35 727 393
Баланс	216 855 632	188 676 363

Расчет прибыли или убытков государственного А/О "Латвияс дзелзцельш" за 2005 год (в латах)

1. Оборот нетто	172 233 247
2. Производственные расходы на реализованную продукцию	(152 033 905)
3. Доходы или убытки брутто (от оборота)	20 199 342
4. Расходы на администрацию	(12 883 986)
5. Прочие доходы от хозяйственной деятельности предприятия	13 258 679
6. Расходы предприятия на прочую хозяйственную деятельность	(17 714 070)
7. Доходы от ценных бумаг и займов, формирующих долгосрочные вложения	33 158
8. Прочие процентные доходы и подобные доходы	794
9. Выплаты процентов и подобные расходы	(2 133 667)
10. Доходы или убытки до непредусмотренных статей или налогов	760 250
11. Внеочередные доходы	12 381
12. Внеочередные расходы	(2 196)
13. Доходы или убытки до налогов	770 435
14. Подоходный налог предприятия	(47 943)
15. Отложенный подоходный налог предприятия	(195 876)
16. Прочие налоги	(121 749)
17. Доходы или убытки за отчетный период после налогов	404 867

СООБЩЕНИЕ РЕВИЗОРА акционеру ГАО «Латвияс дзелзцельш»

Мы провели ревизию консолидированного финансового отчета за 2005 года ГАО «*Латвияс дзелзцельш*», на основании которого подготовлен краткий финансовый отчет. Мы провели ревизию в соответствии с Международными стандартами ревизи, изданными Международной федерацией бухгалтеров. В нашем сообщении от 26 июня 2006 года мы даем сообщение ревизора без замечаний о консолидированном финансовом отчете за 2005 год, сделанном в полном объеме, на основании которого подготовлен сокращенный консолидированного финансовый отчет.

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

Для того, чтобы получить более полное представление о финансовом положении ГАО «*Латвияс дзелзцельш*» и результатах его деятельности в отчетный год, а также о содержании произведенной нами ревизи, сокращенный консолидированный финансовый отчет следует рассматривать в контексте консолидированного финансового отчета в полном объеме, на основании которого подготовлен сокращенный консолидированный финансовый отчет, а также наше сообщение о проверке консолидированного финансового отчета полного объема.

Присяжный ревизор, сертификат № 30,
директор



Сандра Вилцане

Рига,
7 августа 2006 года

Консолидированный баланс государственного А/О "Латвияс дзелзцельш" на 31 декабря 2005 года (в латах)

	на 31.12.2005.	на 01.01.2005.
АКТИВ		
1. Нематериальные вложения	848 277	831 096
2. Основные средства	194 687 621	171 502 135
3. Долгосрочные финансовые вложения	614 360	614 360
4. Оборотные средства	20 212 027	18 560 770
4.1. Запасы	9 726 348	11 588 138
4.2. Дебеторы	5 674 990	4 679 340
4.3. Денежные средства	4 810 689	2 293 292
Баланс	216 362 285	191 508 361
ПАСИВ		
1. Собственный капитал	108 041 905	108 288 886
1.1. Основные средства	90 168 321	90 168 321
1.2. Резервы	15 884 385	14 983 474
1.3. Неразделенная прибыль предыдущего года	1 382 263	597 189
1.4. Неразделенная прибыль отчетного года	493 760	2 477 948
1.4. Неразделенная прибыль отчетного года	113 176	61 954
2. Кредиторы	108 320 380	83 219 475
2.1. Долгосрочные долги	60 872 716	45 234 876
2.2. Краткосрочные долги	47 447 664	37 984 599
Баланс	216 362 285	191 508 361

Консолидированный расчет прибыли или убытков государственного А/О "Латвияс дзелзцельш" за 2005 год (в латах)

1. Оборот нетто	183 906 083
2. Производственные расходы на реализованную продукцию	(161 75 769)
3. Доходы или убытки брутто (от оборота)	22 630 314
4. Расходы на продажу	(140 083)
5. Расходы на администрацию	(14 826 068)
6. Прочие доходы от хозяйственной деятельности предприятия	7 914 938
7. Расходы предприятия на прочую хозяйственную деятельность	(12 544 835)
8. Доходы от ценных бумаг и займов, формирующих долгосрочные вложения	33 158
9. Прочие процентные доходы и подобные доходы	8 884
10. Процентные платежи и подобные расходы	(2 133 667)
11. Доходы или убытки до непредусмотренных статей или налогов	942 641
12. Внеочередные доходы	12 450
13. Внеочередные расходы	(2 196)
14. Доходы или убытки до налогов	952 895
15. Подоходный налог предприятия	(83 561)
16. Отложенный подоходный налог предприятия	(202 601)
17. Прочие налоги	(121 751)
18. Часть меньшинства	(51 222)
19. Доходы или убытки за отчетный период после налогов	493 760



Дизайн: Л.Даниланс
2006

