





Paldiski

Klooga-Rand

Tallinn-Kopli

Ülemiste

Muuga

Maardu

Järve

Lagedi

Nõmme Pääsküla

Klooga

Keila

Vasalemma

Riisipere

Raasiku



Eesti Raudtee



SISUKORD

Fakte Eesti Raudtee kohta	6
Nõukogu esimehe pöördumine	7
Juhatuse esimehe-tegevdirektori pöördumine	9
Turundusteenistus	11
Makromajanduslik ülevaade ja lähiriikide transpordipoliitika	
Tooted ja kaubagrupid	
Veoliikide analüüs	
Hinnapoliitika	
Olulised töösuunad	
Transporditeenistus	17
Põhinäitajad	
Reisijatevedu	
Infrastruktuuriteenistus	20
Kapitaalremondi osakond	
Elektrivõrgud	
Teeamet	
Side- ja turvanguamet	
Kinnisvaraamet	
Keskkonnaosakond	
Veeremiteenistus	26
Vedurimajandus	
Vagunimajandus	
Personaliteenistus	30
Ohutusosakond	32
Tööohutus	
Liiklusohutus	
Riskianalüüs ja tegutsemine hädaolukorras	
Tehniline normdokumentatsioon	
Infotehnoloogiateenistus	34
Rahvusvahelised suhted	36

Finantsteenistus	38
Raamatupidamise aastaaruanne	39
Kasumiaruanne	
Omakapitali muutuste aruanne	40
Bilanss	41
Rahavoogude aruanne	43
Raamatupidamise arvestuspõhimõtted	44
Finantsriski faktorid	47
Raamatupidamise aastaaruande lisad	
Lisa 1: Realiseerimise netokäive	48
Lisa 2: Kaubad, materjal ja teenused	
Lisa 3: Tegevuskulud	
Lisa 4: Tööjõukulud	49
Lisa 5: Raha ja selle ekvivalendid	
Lisa 6: Ebatõenäoliste laekumiste liikumine	
Lisa 7: Maksud	
Lisa 8: Varud	
Lisa 9: Investeeringud sidusettevõtetesse	
Lisa 10: Põhivara	50
Lisa 11: Laenud	52
Lisa 12: Tulumaks	53
Lisa 13: Potentsiaalsed kohustused	
Lisa 14: Lepingulised kohustused	54
Lisa 15: Kasutusrendi maksed	
Lisa 16: Rahavood äritegevusest	
Lisa 17: Tehingud seotud osapooltega	55
Lisa 18: Bilansikuupäeva järgsed sündmused	
Nõukogu ja juhatuse liikmete allkirjad	56
Majandusaasta kasumijaotuse ettepanek	
Audiitori järeldusotsus	57
Struktuur	

FAKTE EESTI RAUDTEE KOHTA

(seisuga 1. jaanuar 2003)

Tegevusnäitajad:

Kaubaveokäive, mln netotonnkilomeetrit	9 559,1
Keskmine veokaugus, km	227
Kohalike vedude maht, mln t	3,7
Rahvusvaheliste vedude maht, mln t	38,4

Finantstulemused:

Realiseerimise netokäive, mln kr	1751,3
Puhaskasum, mln kr	209,8
Investeeringud, mln kr	740,8
Omakapital, mln kr	897,6

Töötajad:

Töötajate keskmine arv	3 602
Tööjõukulud kokku, mln kr	410,1
Keskmine kuupalk, kr	6 422

Veerem

Kaubarongivedurid, tk	88
Manöövri- ja majandustöö vedurid, tk	34
Kaubavagunid, tk	3448

NÕUKOGU ESIMEHE PÖÖRDUMINE

Ma ei hakkaks siinkohal taas loetlema meie 2002. aasta saavutusi, neist on ülevaade antud tegev-direktori pöördumises. Selle asemel puudutaksin põgusalt ettevõtte tulemusi meie pikaajaliste tegevuseesmärkide valguses.

Erastamisprotsessi käigus ütlesin ma teede- ja sideministrile, et meie eesmärgi võib sõnastada üsna lihtsalt: me soovime luua Euroopa parima kaubavedudega tegeleva raudtee-ettevõtte ja selle kaudu toetada Eesti tööstuse arengut ning rahva heaolu kasvu. Oma eesmärgi soovime saavutada nii, et me ei oleks koormaks valitsusele ega riigi maksumaksjatele. Praegu võime tõdeda, et liigume kõigi eelnimetatud ambitsioonikate eesmärkide saavutamise suunas – palju on tehtud, ent palju on veel teha.

Eesmärkide saavutamiseks peaksime:

- Töötama ohutult, pidades silmas nii meie ettevõtte töötajaid kui ka üldsust.
- Investeerima jätkuvalt infrastruktuuri, veeremiparki ja juhtimissüsteemidesse – nii tagame oma vara ohutu kasutamise, olles samas nüüdisaegne ja konkurentsivõimeline ettevõtte.
- Otsima ja rakendama oma töö kõigis valdkondades välisriikide kogemusi.
- Vähendama kulutusi ja suurendama efektiivsust maailmaklassi tasemeni – see tagab konkurent-sivõimelisuse kõikidel meie turgudel ja aktsionäride rahulolu.
- Parandama jätkuvalt klientidele pakutavat teenust, vähendades transiitvedudeks kuluvat aega ja vagunite ringlusaega, suurendama vedude turvalisust ja usaldusväärsust ning laiendama pakuta-vate teenuste ringi transporditeenuste kogu spektri ulatuses.

Selle kava jõuline elluviimine ei ole toimunud ilma probleemideta. Mõningad nendest on olnud ka poliitilise iseloomuga. Muudatused ei toimu kunagi kergelt, seda eriti sellises vanas ja konservatiiv-ses tegevusvaldkonnas nagu raudteetransport. Me oleme astunud nende huvigruppide varvastele, kes said ebaefektiivsest ja poliitiliselt juhitud raudteest kasu, ning oleme pinnuks silmas neile, kes ei olnud nõus raudtee erastamisega. Me ei tohi lasta end nendest segavatest faktoritest mõjutada ja oma põhieesmärkide täitmisel kõrvale kallutada. See põhimõte kehtib täna samamoodi, nagu see kehtis raudtee erastamise ajal.

Kõneldes Baltic Rail Services'i, erastamisprotsessi juhtinud ettevõtte rahvusvaheliste investorite nimel, on mul heameel väljendada oma rahulolu selle üle, et oleme olnud osalised taasiseseisvu-misjärgse Eesti silmapaistvates saavutustes. Me näeme Eesti tulevikku kaubandusega tegeleva riigina, mille majandus on keskendunud finantsteenustele, kaubandusele ja transpordile, ühendades nii ida ja lään. Eeskujuks võiksid olla Šveits ja Soome ning meie nägemuseks on samale majandus-mudelile rajatud õitsval järjel riik. Eesti Raudteel on selles protsessis mängida oma väga oluline osa ning meie eesmärgiks on jätkuvalt olla nüüdisaegse ja eduka Eesti arengu eestvedajaks.

Nõukogule on avaldanud muljet Eesti Raudtee töötajate ja juhtkonna oskused, võimed ja pühendumus oma tööle. Lisaks sellele, et olla oluliseks mõjuriks riigi majandusarengus, on meie eesmärgiks olla eestvedajaks ka personalitöö ajakohaste põhimõtete rakendamisel ja töötajate võimete ning oskuste arendamisel. See on kahtlemata suureks muutuseks, võttes arvesse raudtee endist militaarset juhtimisstiili ning vastuseisu tänapäevaste juhtimispõhimõtete rakendamisele. Praegused Eesti Raudtee töötajad on üha haritumad ning alati muutma ebatõhusaid töömeetodeid eesmärgiga saavutada nii ettevõtte üldisi tegevuseesmärke kui ka isiklikuks arenguks seatud



eesmärke. Selliseid töötajaid tuleks pigem julgustada kui tagasi hoida. Selleks soodustame igati töötajate aktiivset osalemist areneva töökeskkonna väljakujundamisel.

Nõukogu mõistab, et kaugeleulatuvad muutused ja ulatuslik koondamine on toonud meie töötajatele uusi katsumusi. Hindame kõrgelt töötajate professionaalsust ning nende jätkuvat toetust eeltoodud eemärkide elluviimisel.

Loodame, et ka aasta 2003 kujuneb meie jaoks edukaks.

Lugupidamisega

Edward A. Burkhardt

JUHATUSE ESIMEHE-TEGEVDIREKTORI PÖÖRDUMINE



Mul on heameel märkida, et 2002. aastal jätkus areng ohutuse, teenuste kvaliteedi ja üldise tööefektiivsuse paranemise suunas, mis algas kohe pärast ettevõtte erastamist. Kuigi me kohtasime oma teel mitmeid takistusi, suutsime siiski olla orienteeritud meie peaesmärkidele - eriti muljetavaldavalt tuli see ilmsiks eelmise aasta lõpus.

Olulisim meie saavutustest oli ohutusnäitajate paranemine. Vigastuste arv langes 24-lt 15-le, kahanevamine 37,5%, vigastused ei olnud väga rasked ning seeläbi saavutasime kaotatud tööpäevade arvu 18%-lise vähenemise (687-lt 561-ni). Eesti Raudtee töötajad tegid tublit tööd ka raudteeõnnetuste ja muude juhtumite arvu vähendamisel, saavutades selles osas 33%-lise languse. Olulist paranemist oli tunda kõikides ohutusega seotud valdkondades. Samas ei saa me oma ohutusnäitajatega kunagi lõplikult rahule jääda - seda seni, kuni esineb kas või üksainus vigastus või õnnetus. Meie eesmärk on nüüd ja alati kõikide õnnetusjuhtumite ennetamine. Kogu Eesti Raudtee töös ei tohiks õnnetusi üldse olla.

Teenuste pakkujana on meie esmaseks eesmärgiks vastata oma klientide vajadustele, eriti puudutab see meie Eestis paiknevaid kliente. Selle eesmärgi saavutamiseks on oluline vähendada kaupade ja veeremi ringlusaega. Transiidiga tegelevate klientide puhul tähendab see tundide või päevade arvu vähendamist, mis kulub vaguni jõudmiseks ühte meie kolmest piirijaamast, selle kliendini toimetamiseks ja tagasisaamiseks piirini. Klientide puhul, kes transiidiga ei tegele, on selleks aeg, mis kulub kauba toimetamiseks lähtejaamast sadamasse või piirijaama, sõltuvalt kliendist ja transporditavast kaubast. Kõikide klientide puhul on meie eesmärk üks - tegutseda pidevalt ringlusaja vähendamise nimel. Nii aitame kaasa meie klientide kaubaveomahu suurenemisele, kasvatades seeläbi ka meie poolt veetavate kaupade mahtu. Meie konkurentsivõime sõltub meie efektiivsusest, seda eriti tänapäeva transiitvedude turul. Me peame oma tulemusi pidevalt parandama - nii suudame hoida praegust ja võita juurde tulevast veomahtu.

Meie 2002. aasta tulemused olid üldjoontes samad kui 2001. aastal, vastavalt 3,85 ja 3,77 päeva ringlusaega kõikide vagunitüüpide osas, viimase kuue kuu keskmine oli 3,43 päeva. See oluline hüpe toimus samaaegselt vana veduripargi väljavahetamisega 74 General Electric'ü veduri vastu. 2003. aastal on meie eesmärgiks saavutada vähem kui 3-päevane vagunite keskmine ringlusaeg, mõningate kaubagruppide puhul võiks see näitaja aasta lõpuks läheneda koguni kahele päevale.

Meie poolt pakutavate teenuste kvaliteedi paranemine 2002. aastal kajastub ka meie äritegevuse kasvus. Kaubaveo kogumaht kasvas möödunud aastal 9% ja transiitveod, mis moodustavad 84% vedude üldmahust, kasvasid 18%. Suurimaks kaubagruppiks olid endiselt naftasaadused, kuid oluliselt kasvasid ka vilja- ja väetiseveod.

Tähtsat osa töö efektiivsuse tõusus mängisid ka meie kliendid, kes suurendasid sadamates päevas maha laaditavate vagunite arvu 10% võrra.

Teenuste taseme tõstmiseks ja tegevuse mahu suurendamiseks lõpetati 2002. aastal mitmed suurte investeeringutega seotud projektid. Olulisimatena võib siinkohal nimetada uue veduriremondidepoo ehitamist Muugal, raudtee kapitaalremonti 42 kilomeetri ulatuses, teede renoveerimise ja pikendamise projekti I etapi lõpetamist meie suurima koormusega piirijaamas Narvas, 6 raudteeviadukti ümberehitust ning uute pardasignalisatsiooniseadmete paigaldamist General Electric'ü veduritele (seadme töötasid välja ja rakendasid töösse Eesti Raudtee töötajad).

Eesti Raudteel on põhjust oma 2002. aasta töötulemuste üle uhke olla. Eeltoodu oli vaid lühike loetelu saavutatust, kuid loodetavasti andis ka see pögusa ülevaate firma edusammudest, mis on tehtud eraettevõttena tegutsetud vaid 16 kuu jooksul. Samas ei ole kõik meie eesmärgid veel kaugelki saavutatud ja me ei tohi loorberitele puhkama jääda. Ees seisab palju raskeid katsumusi, seda nii käesoleval aastal kui ka edaspidi. Ma olen veendunud, et meil on kõik vajalikud teadmised ja oskused ning ka soov saada parimaks raudteeks Euroopas.

Lugupidamisega

Herbert H. Payne

TURUNDUSTEENISTUS

Pärast Eesti Raudtee erastamist läbi viidud koosseisu optimeerimist kujundasime tulemustele orienteeritud müügiüksuse struktuuri, formuleerisime teenistuse eesmärgid ning nende hindamise kriteeriumid.

2003. aastal peab suurenema kliendihaldurite roll koostöö korraldamisel raudtee teenistuste vahel. Teenuste hulga vähendamise, tootearenduse ja e-teenuste rakendusala laiendamisega soovime luua eeldused klienditeeninduse kvaliteedi parandamiseks. Võtame kasutusele meetmed kõikide teenuste eest tasumise lepingulisele alusele viimiseks. Oleme 2003. aastaks endale ambitsioonikad eesmärgid seadnud ning teeme kõik nendeni jõudmiseks.

Turundusteenistuse poolt 2002. aastal tehtud töö tulemustest annavad aga kõige selgema ülevaate alltoodud arvud.

Ain Kaljurand

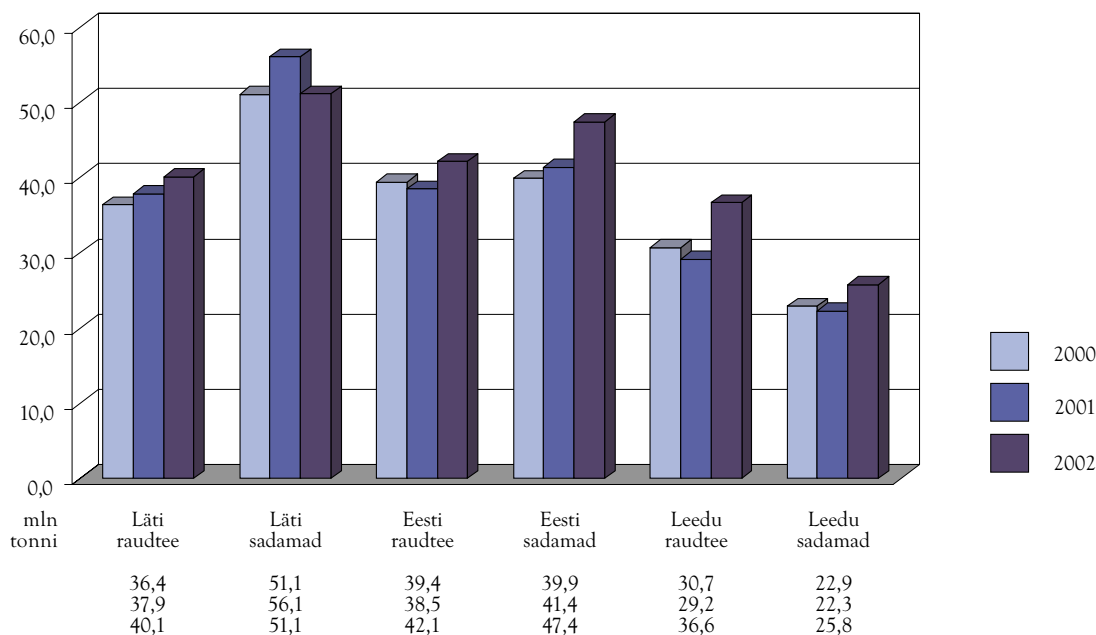
turundusdirektor



Makromajanduslik ülevaade ja lähiriikide transpordipoliitika

Eesti Raudtee teenindab põhiliselt SRÜ riikide ja Euroopa riikide vahelist transpordikoridori. Tooraine turuhindade kõikumine on avaldanud kõige otsesemat mõju kaubaveomahtudele.

Märtsis algas dollari nõrgenemine, mida majandusanalüütikud olid oodanud juba mitu aastat. USA ei suutnud enam oma majanduskasvu rahastada ülejäänud maailma arvelt, majanduse kasvunäitajate



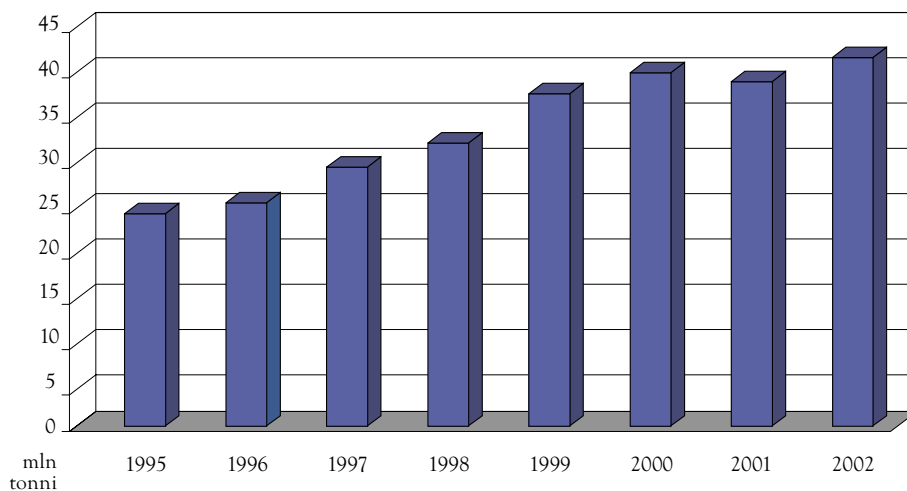
ja aktsiaturgude ebakindlus ning usaldamatus ettevõtete poolt avaldatud kasuminäitajate suhtes töid kaasa tõsise surve dollarile nii euro kui teiste suuremate valuutade suhtes.

Venemaa, kes on otsustanud olla majanduslikult sõltumatu, on ehitanud Balti mere rannikule mõned uued sadamad ja kehtestanud nendele uutele väljaveokanalitele suhteliselt soodsad transpordihinnad. Ometi arenes Venemaa majandus kiiremini nendest investeeringutest ja seetõttu nii Eesti Raudtee kui naaberraudteede veomahud kasvasid jõudsalt.

2002. aastal vedasid Balti riikide raudteed kokku 118,8 mln tonni kaupa, mis on 13,2 mln tonni võrra enam kui 2001.aastal. Riikide lõikes jagunesid mahud järgmiselt:

Eesti	42,1 mln t	(+3,6 mln t)
Läti	40,1 mln t	(+2,26 mln t)
Leedu	36,6 mln t	(+7,46 mln t)

Seega vedasid Balti riikide raudteed kokku u 13 mln tonni enam kaupa kui 2001. aastal, sellest üle 7 mln tonni ehk 60% veeti aasta viimases kvartalis. Põhjuseks on aasta lõpu rasked jääolud Läänemerele, mis pidurdasid laadimist Venemaa sadamates ja suurendasid kaubavoogusid Baltimaade suunal.



**Tallinna raudteejaam
2002. aasta kevadel.**



Tooted ja kaubagrupid

Kaubaveod Eesti Raudteel

2002. aastal oli Eesti Raudtee kaubaveomaht 42,1 mln tonni. Eelmise aasta veomahust oli see 3,65 mln tonni e 9,5% suurem.

Eesti Raudtee enda kaubaveomaht kasvas aastaga ligi 14%, ulatudes kokku 32,54 mln tonnini. Kaubaveo-operaatori LinkOil veod olid kokku 9,59 mln tonni, jäädes eelmisele aastale 3% alla.

Naftasaadused

Ligi 70% veomahust andsid 2002. aastal naftasaadused, ulatudes kokku 29,46 mln tonnini. 2001. aasta veomaht ületati 3,95 mln tonni võrra e 15,5%.

Peamiseks kaubaartikliks oli masuut, mille veomaht moodustas ligi poole naftasaaduste veomahust. 13,88 mln tonnine veomaht oli 2001. aasta veomahust üle 28% suurem. Teiseks suuremaks kaubaartikliks oli toorõlid ja nafta 7,16 mln tonnise veomahuga, suurenedes eelmise aastaga võrreldes 31,3%.

Naftasaaduste veomahust pärines 95,3% Venemaalt, 1,7% Valgevenest ja 1,1% Leedust.

Ligi 9,8 mln tonni naftasaadusi laaditi Kiriši-Zavodskaja jaamas. Teisteks suuremateks lähtejaamadeks olid Novojaroslavskaja jaam 6,5 mln ja Stenkino 2 jaam 5,7 mln tonniga.

Põlevkivi

Põlevkivi veomaht oli 2002. aastal 3,33 mln tonni. Võrreldes eelmise aastaga vähenes maht 1,74 mln tonni e 34,3%.

Veomahu languse tingis Eesti Energia poolt 2001. aasta augustis avatud Ahtme-Viivikonna raudteelõik, mis ühendas Põlevkiviraudtee võrgu Eesti Elektri jaamaga. Samas tuleb märkida, et võrreldes 2001. aasta lõpuga oli 2002. aasta lõpp põlevkiviveol 6%-ga positiivsel poolel.

Veoliikide kaupa jagunes põlevkivi veomaht järgmiselt: 2,61 mln tonni kohalikes vedudes ja 0,71 mln tonni importvedudes.

Väetised

Väetiste veomaht kasvas 2002. aastal 20,5%, ulatudes kokku 2,73 mln tonnini. Ligi 37% sellest moodustasid seguväetised, mille veomaht suurenes 0,83 mln tonnilt 1,30 mln tonnini. Väetiste veomahu kasvu mõjutas raudtee vagunipargi kohta rendilepingute sõlmimine oluliste vedajatega.

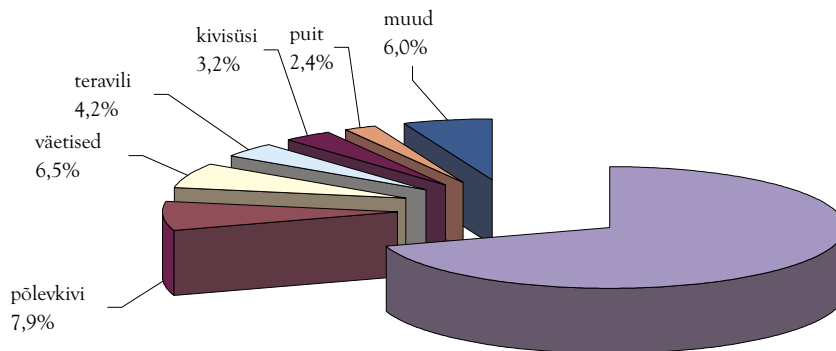
Suurimaks laadimisjaamaks oli Novgorod-Na-Volhove 1,55 mln tonniga.

Teravili

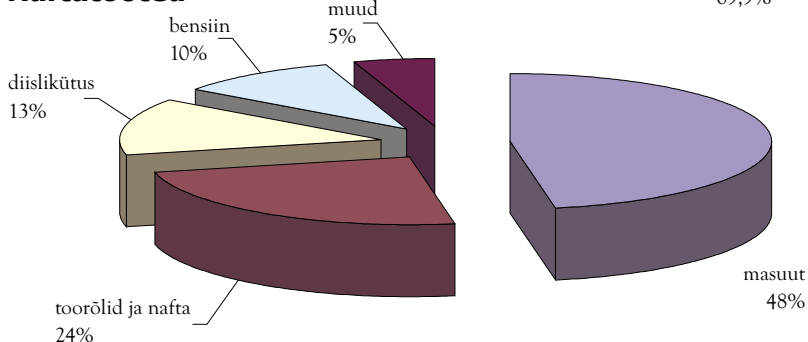
2002. aastal oli teravilja veomaht 1,75 mln tonni, mis ületas eelmise aasta mahtu 8,4 kordselt. Sellise olulise hüppe taga oli Venemaa ja Kasahstani põllumajanduse olukorra paranemine, mistõttu hakkas teravili esmakordselt liikuma idast läände.

Põhiliseks veoartikliks oli nisu 1,12 mln tonniga. Ligi 0,5 mln tonni veeti rukist.

Kaubagrupid



Naftatooted



Asukohamaade järgi jagunes teraviljavedu järgmiselt – 0,91 mln tonni Venemaalt, 0,61 mln tonni Kasahstanist ja 0,12 mln tonni Ukrainast. Kasahstanist saabunud teraviljast moodustas nisu 81%, Venemaalt tulnud teraviljast 60%.

Mineraalsed kütused (tahked)

Tahkete kütuste veomaht oli 2002. aastal 1,33 mln tonni, jäädes eelmisele aastale alla 3%-ga. Üle 91% tahkete kütuste veomahust andis kivisüsi, mille mahud suurenesid eelmise aastaga võrreldes 1,2%. Samas vähenes pigi ja kooksi vedu üle 32%.

Ligi 80% tahketest mineraalkütustest tuli Venemaalt ja veomaht sealt suurenes 73%. Ülejäänud pärineb Kasahstanist ja sealt tulev kaubavoog vähenes 2001. aastaga võrreldes 61%.

Puit ja puittooted

Eesti Raudteel veeti 2002. aastal puitu 1,0 mln tonni, millega jäädi eelmisele aastale 0,46% alla.

Kõige rohkem paranes puidu import, suurenedes aastaga 15,4% ja ulatudes 490 tuh tonnini. Kohalik puiduvedu andis 370 tuh tonni veomahtu, vähenedes aastaga 7%. Transiidina veeti puitu 140 tuh tonni (-22,8%).

Kui enamasti veetakse raudteel ümarpuitu, siis transiitvedude suurimaks kaubaartiklikliks oli vineer. Ligi 55% veetavast puidust pärines Venemaalt ja 7,2% Valgevenest.

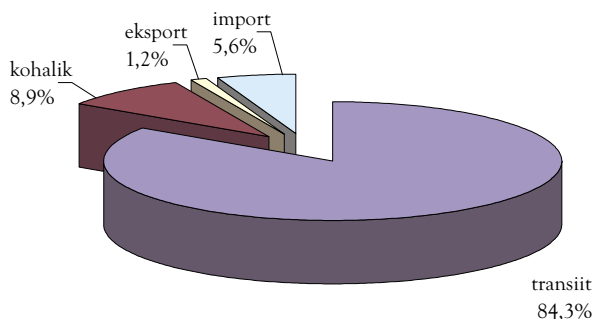
Konteinerveod

Konteinerveodude maht aastal 2002 oli 4145 TEU: vastavalt 20-jalaseid konteinereid 2527 ja 40-jalaseid konteinereid 809. Võrreldes 2001. aastaga langes maht koguarvult 827 TEU võrra, 20-jalaste konteinerite maht vähenes 36,3% (3966 konteinerit aastal 2001) ning 40-jalaste konteinerite maht kasvas 60% (503). Veomahu koguarvu vähenemine oli seletatav 20-jalastes konteinerites veetud alumiiniumiveoste suundumisega Venemaa sadamatesse tariifipoliitika muudatuste tagajärjel. Konteinerites veetavate teiste kaubagruppide osas suurenes veomaht 8,3%.

2003. aastal jätkuvad läbirääkimised Venemaa esindajatega (TM) Muuga - Moskva suunal konteiner-rongi käivitamiseks. Põhiprobleemiks on sobiva(te) sihtjaama(de) ja terminali(de) leidmine Moskvast, mis tagaks tõrgeteta tollivormistuse ning kauba kohaletoometamise kliendile.

Muud kaubad

Muude kaubagruppide all olid suurima veomahuga puistekaubad, metallid ja keemiakaubad. Puistekaupade vedu ulatus 525 tuh tonnini, suurenedes 3%. Metallide vedu vähenes aastaga 41%, olles kokku 690 tuh tonni. Keemiakaupade veomaht 440 tuh tonni oli 2001. aasta omast 11% väiksem.



Veoliikide analüüs

Transiitvedude maht suurenes aastaga 18,1%, ulatudes 35,53 mln tonnini. Kohalike vedude maht jäi eelmise aasta mahule 28,7% alla, olles kokku 3,74 mln tonni. Importvedude maht 2,34 mln tonni oli eelmise aasta omast 8,8% väiksem ja eksportvedude maht vähenes 11,7% (veomaht kokku 515 tuh tonni).

Eestisse saabuvatest veostest tuli ligi 35 mln tonni Venemaalt, sealt pärit veoste maht suurenes 2001. aastaga võrreldes 17,4%. Kasahstanist saabuvate veoste maht ulatus 1 mln tonnini, suurenedes 40%. Suuremate kaubaveomahtude poolest paistsid veel silma Valgevene (660 tuh tonni ja -45%), Leedu (560 tuh tonni ja +27%) ja Ukraina (550 tuh tonni, kasv kaks korda).

Eestist laaditi Venemaa suunale 300 tuh tonni, Läti suunale 220 tuh tonni ja Ukrainasse 175 tuh tonni kaupa.

Hinnapoliitika

Rahvusvahelise Raudtee Koostööorganisatsiooni (OSŽD) liikmena on Eesti Raudtee rahvusvaheliste kaubaveotariifialaste kokkulepete - Rahvusvahelise Raudtee Transiitariifi Kokkulepe (MTT), Ühine Transiitariifi Kokkulepe (ETT) ja SRÜ riikide raudteeadministratsioonide tariifikokkulepe - liige.

Eesti Raudtee kaubaveoteenuste tariifide ülesehituse prioriteediks on viimastel aastatel valitud lihtne, kliendisõbralik ja "läbipaistev" tariifistruktuur, kus kõikide kaubaveoliikide puhul (transiit-, eksport-, import- ja kohalikud veod) kehtivad ühtsed tariifiarvestuse põhimõtted. Kõik kaubaveotariifid, nende arvestamise kord ja lisamaksud on koondatud ühte dokumenti - Eesti Raudtee kaubaveomaksete arvestamise juhendisse. Juhendi sisu on tehtud kättesaadavaks Eesti Raudtee veebileheküljel www.evr.ee.

Meie kliente peaks rahuldama selline tariifipoliitika, kus mitmeid aastaid järjest jäävad püsima ühed ja samad tariifi arvestamise lähenemisviisid ning baasveotasumäärad ise ei ole muutunud juba viimased viis aastat.

Eesti Raudtee osalemine ühistes rahvusvahelistes kokkulepetes võimaldab Eesti Raudteel, Eesti klientidel, sh kaubatootjatel ja välismaa klientidel omada informatsiooni ühises rahvusvahelises tariifiruumis. Klient saab Eesti Raudtee abiga kohalike tariifitingimuste kõrval informatsiooni ka naaberriikide ja kaugemal asuvate raudteede kehtivatest tariifipoliitikatest ning nende kaubaveotariifidest ja tariifitingimustest, sh eritingimustest selleks, et luua perspektiive ja valida majanduslikult põhjendatud ning otstarbekaid kaubaveomarsruute ja soodsamaid tingimusi.

Olulised töösuunad

Müügiüksuse poolt eelmisel aastal alustatud kliendihaldurite süsteemi sissetöötamine jätkus, klientidele tutvustati uusi elektroonilisi lahendusi ja võeti koostöös kasutusele teenuste kinnitamise, arvete edastamise, plaanide tellimise ja vagunite jälgimise teenuste osutamine Interneti kaudu. Jätkati pikaajaliste tariifide täiustamist lepinguliste klientide jaoks.

Arendusüksuse tähtsamad projektid 2002. aastal olid:

- Eesti Raudtee Interneti-põhises kliendiliideses ER-arve realiseeriti järgmised uued funktsioonid:
 - arvete ja teenuste koondkaartide esitamine kliendile (speditööriile);
 - importveoplaanide tellimine kliendi poolt;
 - kliendi aadressil saabuvate vagunite päring (Eesti piires).
- Realiseeriti lõplikult lisateenuste automaatne arvestus Vagunite Jälgimise Süsteemist saadavate andmete alusel.
- Töötati välja lepinguliste klientide tariifide kujundamise meetodika ja vastav tariifimudel, mis arvestab olulisi makromajanduslikke indekseid, tööjõu hinna muutusi, amortisatsiooni, kasumiülesannet, lepingulisi kohustusi, muid välistegureid, vagunite kuuluvust, vagunite liike ja veokaugusi.
- Alates jaanuarist alustati turuülevaadete regulaarse koostamisega ja tegevuskeskkonna olulisemate sündmuste refereerimisega juhtkonnale ning aasta lõpust raudtee siseõrgu kaudu kogu töötajaskonnale.

Turundusteenistuse veoeskirjade grupp tegeles aasta jooksul aktiivselt materjalide ettevalmistamisega Eesti Raudtee kodulehekülje täiustamiseks kaubaveoga seotud kasuliku teabega (kaubaveomaksete arvestamise juhend, kaupade harmoniseeritud nomenklatuur, tariifijuhendi nr 4 raamatud nr 2 (SRÜ ja Balti riikide raudteejaamad) ja nr 3 (transiitpunktidevahelised tariifikaugused), ohukaartide nimistu, plommsulgurite kasutamise kord, raudteedel tegutsevate speditööride nimekirjad, teiste riikide raudteede veotingimused jm). Ülalnimetatud teave on paigutatud raudtee koduleheküljele 2003. aasta jaanuaris, kavas on kodulehekülje edaspidine täiustamine (sh SMGS).

Paralleelselt olemasoleva piirituletuse tehnoloogia tõhustamisega alustas 2002. aasta lõpus tööd Eesti Raudtee ja Tolliameti ühine töögrupp eesmärgiga võtta tollivormistusel kasutusele rohkem infotehnoloogilisi lahendusi, mis võimaldaksid vähendada pabertechnoloogia osakaalu tööprotsessides ja parandaksid vastastikust infovahetust. Jätkati piirijaamade infrastruktuuri ja rajatiste ajakohastamist veterinaar- ja fütosanitaarkontrolli nõuete täitmiseks, mis tulenevad eelkõige Eesti Vabariigi astumisest

Euroopa Liitu 2004. aastal. Ajakohastamise käigus ehitati uued kahetasandilised kontrolllestakaadid Tartu ja Valga piirijaama ning alustati Narva piirijaama 120 meetri pikkuse kontrolllestakaadi projekteerimist. Kava kohaselt peaksid Eesti Raudtee piirijaamad vastama 2003. aasta lõpuks suuremate kaubagruppide (puit- ja puittooted, teravili) Eesti tolliterritooriumile sisseveo miinimumnõuetele.

Muuga sadam 2002. aasta suvel.



TRANSPORDITEENISTUS

Transporditeenistus võib pidada 2002. aastat igati edukaks, tulime toime kiires tempos kasvava veomahuga. Samal ajal kujunes läinud aasta ka suurte ümberkorralduste aastaks: jätkus kaubaveoprotsessi optimeerimine, mille eesmärgiks oli klientide parem teenindamine, veoprotsessi kiirendamine ning veokulude vähendamine.

Aasta tähtsamaid sündmusi oli Ameerikast pärit vedurite saabumine ja töölerakendamine. Tänu võimsamatele veduritele suurenesid rongide pikkus ja kaal ning pikenesid vedurite teeninduspiirkonnad. Kõik see võimaldas aastaga suurendada vedurite tootlikkust 12,2%.

Vedurite töö ümberkorraldamisega saime korraldada ümber rongide sorteerimistöö, viies selle Tapa jaamast üle Ülemiste jaama - lähemale põhilistele sihtjaamadele Muuga, Maardu, Tallinn ja nende juures töötavatele klientidele, tagades klientide vajaduste operatiivsema rahuldamise.

Suurema kaubaveomahu läbilaskmiseks piiril täiustati koostöös Vene Föderatsiooni Oktoobriraudteega Narva - Jaanilinn ja Orava - Petseri ühtset töötehnooloogiat.

Transporditeenistuses töötati välja ja rakendati ööpäevane rongi- ja kaubaveotöö planeerimise kord, mis oluliselt parandas info liikumist ning koostööd Eesti Raudtee ja klientide vahel.

Jätkus transporditeenistuse struktuuri täiustamine, uues struktuuris jaotati allüksused direktori asetäitjate vahel. Jaamatöö korraldamise osakonnas moodustati jaamatöö piirkonnad: Tallinna, Tapa, Narva, Tartu, Valga piirkond, mille tulemusena allutati väiksemate piirkonnajaamade juhtimine ja kontroll tugijaamadele. See võimaldas vähendada juhtimiskulutusi ning tagada parema info liikumise ja operatiivsuse. Struktuuri muudatustega täpsustati teenistusesiseseid alluvussuhteid.

Sergei Fedorenko

transpordidirektor



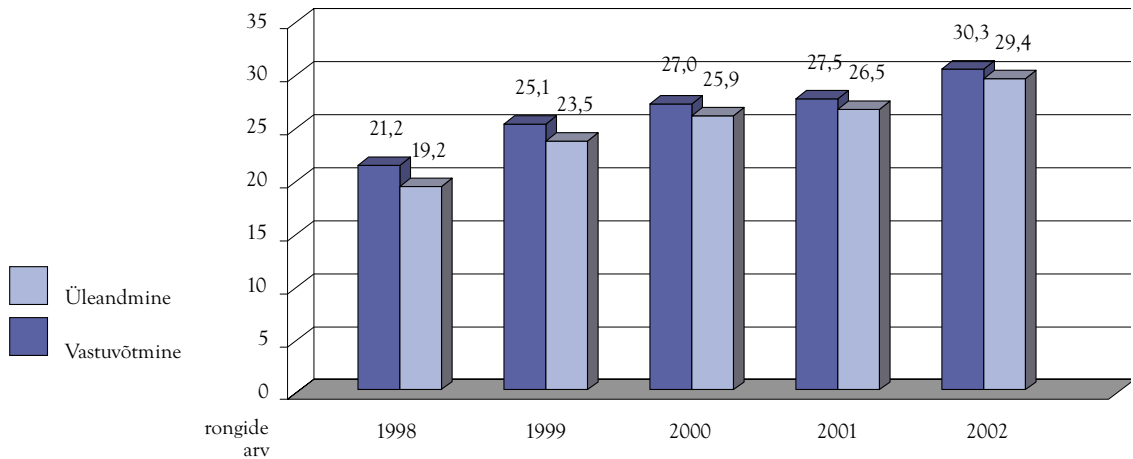
Põhinäitajad

2002. aastal võeti keskmiselt vastu 30,3 rongi ööpäevas, mis on võrreldes 2001. aastaga suurenenud 2,8 rongi võrra ehk 10,2%. 1998. aastast alates on see näitaja aasta-aastalt tõusnud. Viimase viie aasta jooksul on ööpäevas vastuvõetud rongide keskmine arv suurenenud 21,2-lt 30,3-ni, mis teeb kasvuprotsentiks 42,92. Tõusnud on läänesuunaliste rongide keskmine brutokaal. Kui 1998. aastal oli rongi keskmine brutokaal 3288 tonni, siis 2002. aastaks oli see näitaja suurenenud 4329 tonnini (kasv 31,66%).

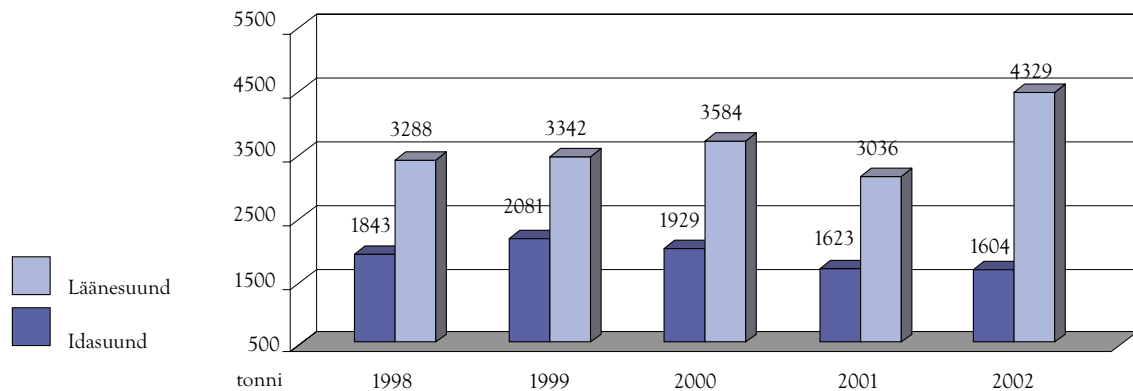
Tänu liikluskorraldusala töö kvaliteedi pidevale paranemisele ja rongikaalu suurenemisele on jõudsalt kasvanud vedurite ööpäevane tootlikkus. Viimase viie aasta jooksul on veduri tootlikkus suurenenud 43,1% - 1 040 700 brutotonnkilomeetri ööpäevas.

Kui kaubaveomaht Eesti Raudteel kasvas viie aasta jooksul 34%, siis kaubavoo töötlemine Muuga jaamas kasvas 107% (1998 - 10 793,6 tuh tonni, 2002 - 22 385,5 tuh tonni).

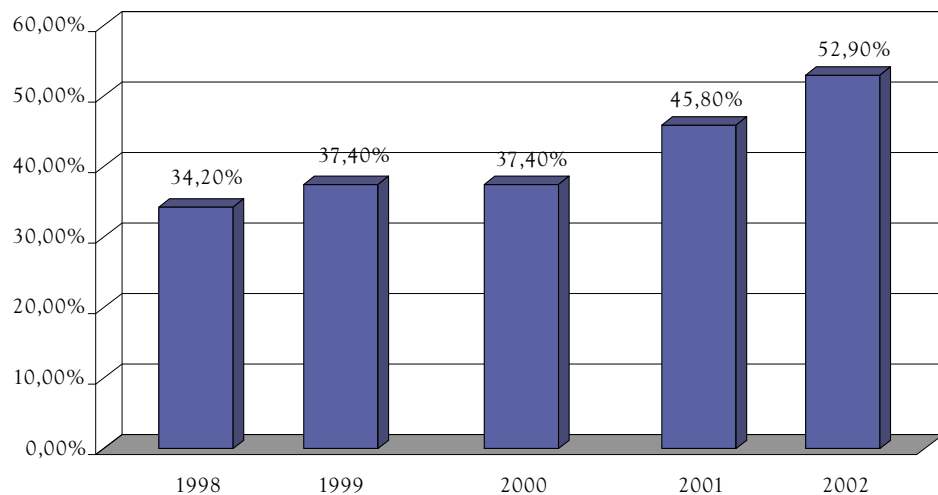
Rongide vastuvõtmine ja üleandmine (keskmiselt ööpäevas) 1998-2002



Kaubarongi brutokaal ida- ja läänesuunal



Muuga jaama osa kogu kaubavoost 1998-2002



Reisijatevedu

Eesti Raudtee infrastruktuuril oli käigus kokku 159 reisirongi (koos reservrongidega ja Tallinn-Tallinn-Väike, Tartu- Elva, Orava, Valga liinidel), sh rahvusvahelisi ronge oli käigus kaks paari, Edelaraudtee ronge oli käigus üheksa paari (18 rongi ilma reservrongideta), Elektriraudtee ronge oli käigus 48 paari (93 + 3 reservrongi).

Liiklusgraafiku täitmine

Reisijateveo-ettevõtja	Täitmise protsent
AS EVR Ekspress	99,4
Edelaraudtee AS	99,6
Elektriraudtee AS	99,8
Keskmiselt	99,7

Eesti Raudtee pakub koostöös reisijateveo operaatoritega elanikkonnale väga kindlat ja graafikujärgset reisijateveoteenust.

2002. aastal oli käigus seitse erirongi:

- 31. mail Tallinn-Narva Edelaraudtee rongikoosseisuga (Kuningas Arthuri Gala);
- 29. juunil - 01. juulil Ukraina Raudtee erirong Džerelo (Hollandi Kuninglik Raudteelaste Klubi);
- 31. augustil Tallinn - Klooga-Rand Edelaraudtee rongikoosseisuga;
- 18. septembril Tallinn - Aegviidu 10-vaguniline elektrirong;
- 10.-14. ja 16.-20. detsembril Edelaraudtee Jõulurong Tallinn-Rakvere;
- 31. detsembril Venemaa Raudtee turismirong Moskva-Tallinn.

Muuga raudteejaam 2002. aasta suvel.





INFRASTRUKTUURITEENISTUS

2002. aastal toimusid infrastruktuuriteenistuses mitmed struktuurimuudatused - teenistusega liideti kinnisvaraamet, mis varem oli administratiivteenistuse koosseisus, ning ühendati kapitaalremondi osakond arendusosakonnaga. Side- ja turvanguametis muudeti samuti oluliselt struktuuri ning vähendati juhtimistasemeid. Nende muutustega seoses lihtsustus otsustamisprotsess ja vähenes erinevate kooskõlastamiste vajadus.

Teemajanduses alustati erinevate Põhja-Ameerikas äraproovitud tehnoloogiate kasutamist. Näiteks hangiti uudseid hooldusautosid, mis võimaldavad liikuda rööbasteedel ning teostada teede korrashoidu väiksemate kulutustega ja väiksema tööjõuga. Alustati rööbaste määrimise tehnoloogia juurutamist, mis omakorda vähendab rööbaste kulumist, kütusekulu ning müra.

Seoses ameerika veduritega juurutati side- ja turvanguametis veduri turva- ja signalisatsiooniseade V.E.P.S., mis on vene ja ameerika analoogidest tunduvalt kvaliteetsem ja odavam. Seadme arendus jätkub 2003. aastal.

Kaido Simmermann

infrastruktuuridirektor

Kapitaalremondi osakond

Aasta 2002 oli restruktureeritud kapitaalremondi osakonna (endised arendusosakond ja kapitaalremondi osakond ühendati) esimene tööaasta. Osakonna peamised tegevusvaldkonnad:

- Projekteerimistööde tegemine, sh geodeetiline mõõdistamine ja geoloogilised uuringud
- Projektide kooskõlastamine ja tehniliste tingimuste väljastamine
- Raudtee suuremate remontide ettevalmistamine ja tööde järelevalve
- Jaamateede pikendamiste ettevalmistamine ja tööde järelevalve

2002. aastal kujunes oluliseks lisategevuseks ka raudteede lihtsustatud pikiprofiilide ja jaamade skeemide albumite koostamine ja trükkimine.

2002. aasta lõpuks oli osakonnas 16 töötajat, mis on nelja inimese võrra vähem, kui aasta algul.

Põhiliste töödena võib välja tuua:

Projekteerimine

Koostatud teeprojekte kokku 46 objektile, sh

- toppimis-rihtimistöde tarbeks 21 lõigul, kokku 20,9 km ulatuses
- pöörmete paigalduseks 4 tk
- platvormide renoveerimiseks 6 tk
- teede keskremondiks ja pikendamiseks 7 objektile, kokku 23,7 km ulatuses

- sildade remondiks 4 tk
- eskiisprojekte 4 tk

Projektide kooskõlastamine ja tehniliste tingimuste väljastamine:

- 136 objekti kohta

Raudtee kapitaalremont

Kapitaalremondi lõigud 2002. aastal:

- **Soldina jaam** (01.04. - 14.04.02) - remonditi 1,5 km peateed, sh 5 pöörme vahetus ja 1 pöörme demonteerimine
- **Auvere - Soldina jaamavahe** (19.04. - 21.06.02) - remonditi 5,75 km lõik, jaamavahe esimesed 0,8 km (sh 1 ülesõidukoht ja 3 silda) olid remonditud 2001. aastal

Peatöövõtja: AS EVR Koehne, 2001. aastal riigihanke tulemusena sõlmitud lepingu alusel

Tööde eesmärk:

- rongide liikumiskiiruste suurendamine kuni 90 km/h kauba- ja 120 km/h reisirongidele
- hooldustööde vajaduse vähendamine, raudtee elementide ja veeremi kulumise vähendamine ning kasutusea pikendamine
- tee vastavuse tagamine teljekoormusele 32 tonni
- muldkeha niiskusrežiimi normaliseerimine
- pikkrööbastega tee ehituseks vajalike tingimuste tagamine

Raudtee kapitaalremondil toimub kogu raudtee pealisehitise väljavahetamine uue vastu, muldkeha tugevdamine ja külmakerkeohtlike pinnaste väljavahetamine vastavalt vajadusele, ülesõidukohtade remont, veeviimarite ning raudtee maa-ala korrastamine.

Raudtee keskremond

Keskremondi lõigud 2002. aastal:

Tööde maht 2002. aastal oli kokku 41,6 km, sh

- Kehra ja Raasiku jaamade I peateed, kokku 2,1 km
- Kohtla-Jõhvi jaamavahe, 1,7 km
- Rakke jaama peatee, 1,16 km, sh kahe pöörme vahetus
- Raasiku-Kehra jaamavahe I peatee, 7,9 km
- Lagedi-Raasiku jaamavahe I peatee, 7,6 km
- Kehra - Aegviidu jaamavahe I peatee, 9,64 km
- Kiltsi - Rakke jaamavahe, 5,0 km
- Kiltsi jaama I peatee, 0,97 km
- Tapa - Kadrina jaamavahe, 5,7 km

Peatöövõtja: AS EVR Koehne, 2000. aastal riigihanke tulemusel sõlmitud lepingu alusel

Tööde eesmärk:

- rongide liikumiskiiruste kuni 90 km/h kauba- ja 120 km/h reisirongidele tagamine
- kogu teekonstruksiooni kasutusea pikendamine ja kapitaalremondi tähtaja edasilükkamine 10-15 aasta võrra
- ballastiprisma drenivate omaduste ja kandevõime parandamine (nn lirtsmete probleemi lahendamise) ballastikihi läbisõelumisel masinaga RM-80



Esti Raudtee hi-rail-auto Ülemiste koostejaamas 2002. aasta kevadel

- rööpalukkude likvideerimine
- pikkrööbastega tee ehituseks vajalike tingimuste tagamine
- muldkeha niiskusrežiimi normaliseerimine
- raudtee maa-ala korrastamine
- ülesõidukohtade remont

Lisaks eeltoodule toimus 2001. aastal Kilti - Rakke - Vägeva - Pedja - Jõgeva - Kaarepere remonditud lõikudel järeloppimine raudtee geomeetria korrastamiseks, kokku 46 km ulatuses.

Raudtee remonditööde intensiivsus on äärmiselt suur, põhilised tööd toimuvad maksimaalselt 10-12 tunniste liikluskatkestuste ajal, mille jooksul renoveeritakse 500-750 meetrised raudteelõigud. Seda on võimalik saavutada üksnes oma ala asjatundjate ja kõige ajakohasema tehnika abil.



Tallinna raudteejaam 2002. aasta suvel.

Elektrivõrgud

Elektrivarustuse tagamine

Raudteetarbijate elektrivarustuse häireteta kindlustamiseks jätkusid tööd elektrivarustusseadmete töökindluse parandamisel. Amortiseerunud seadmete väljavahetamise ja ennetusremontide käigus vahetati muu hulgas 200 lahkliilit 10 kV õhuliinidel, kontaktvõrgu mastidele viidi üle 14,5 km automaatblokeeringu 10 kV õhuliini, Raasiku ja Järve veoalajaamades asendati vananenud seadmed.

Elektrivõrkude hoolduspersonali operatiivsus suurenes ja töötingimused paranesid tänu üheksa vananenud tööauto väljavahetamisele ajakohaste vastu.

Kõik see oli eelduseks elektrivõrkudele seatud eesmärkide saavutamisel. Rongide hiline mine elektrikatkestuste tõttu vähenes 40% ja rongiliiklust mõjutavate rikete arv 30%.

Elektrivõrkude töö efektiivsust suurendas projekti "Elektriseadmete üleviimine kaugjuhtimisele energiadispetšeri juurest" realiseerimine, mille käigus viidi kaugjuhtimisele üle 30 objekti.

Teeamet

Teeameti arengut aastal 2002 iseloomustab eelkõige uudsete teejärelevalveseadmete ja tehnoloogiate juurutamine. Osteti kaks rööbasteedel liikuvat veoautot, mille peamine eesmärk on Eesti Raudtee tööbrigadidega väiksemate korrashoiutööde tegemine. Tee visuaalse kontrolli optimeerimiseks varustati kolme teameistri autod raudteel liikumiseks ratastega. Seoses sellega on perspektiivis kaotada tee inspekteerimine jalgsi. Esialgu on uuendus katseliselt kasutusel Tapa-Narva teelõigul.

Edu korral loodetakse uudne teejärelevalve süsteem sajaprotsendiliselt rakendada 2004. aasta alguses. Selleks ajaks on kavas varustada kõik Eesti Raudtee teepiirkonnad uut tüüpi autodega.

Aasta lõpus soetati rööbaste ultrahelikontrolliks uued defektoskoobid, mis võimaldavad endisest tõhusamalt leida rööbaste varjatud sisedefekte.

Alustati rööbaste määrimise tehnoloogia juurutamisega, mis vähendab rööbaste kulumist ja pikendab nende kasutusiga. 2003. aastal käivitub rööbaste regulaarne määrimine.

Teeameti üldist tööd iseloomustab eelkõige kulude optimeerimine ning vahendite paigutamine prioriteetsetesse kohtadesse. Teelõigud jagati nende tähtsuse järgi kategooriateks, lisaks suleti mitmed tarbetud jaamateed. Kategooriate järgi pööratakse esmatähtsatele lõikudele rohkem tähelepanu, sinna suunatakse rohkem rahalisi vahendeid, parandatakse tee seisukorda. Vähem prioriteetsete lõikude seisukorda hoitakse aga nõutaval minimaalsel tasemel.

Korrashoiutööde eelarve täitmise täpsus on kasvanud aasta-aastalt. 2002. aastal täideti see 99,4 protsendiliselt, mis näitab tööde õigeaegset ja plaanipäraselt korraldamist. Suurematest tööd väärrib mär-

kimist seitsme silla remont. Vahetati ligikaudu 33 000 liiprit, toppimismasinaga parandati raudtee geomeetria ligi 155 km ulatuses.

Kasutusele on võetud mitmed uued ja vastupidavamad teematerjalid, mis parandavad tee üldist seisundit ja pikendavad selle kasutusiga. Ehitati rööbaste kokkukeevitamise liini, mis võimaldab taaskasutada senisest enam rööpaid ja valmistada kuni 150 m pikkrööpaid. Kohaliku tootmise kasutamine aitab kokku hoida kulusid, kuna varem osteti sisse juba kokkukeevitatud rööpaid.

Side- ja turvanguamet

2002. aastat võib iseloomustada kui väga jõulist uute tehnoloogiate kasutuselevõtu ja juurutamise aastat. Jätkus uue tehnoloogia juurutamine kõikides tehnoloogilistes allüksustes ning töökorralduse optimeerimine efektiivsuse suurendamise eesmärgil. Püstitatud ülesannete täitmise eelduseks oli side- ja turvanguameti täielik restruktureerimine, mille käigus likvideeriti administratiivse alluvusega Tallinna ja Tartu raudteeside jaoskonnad ning mindi üle otsestele tehnoloogilistele alluvussuhetele.

Uue struktuuri juurutamisega vähenes signalisatsiooniseadmete keskmine rikkekõrvaldusaeg 46 minutit võrra 4,7 tunnini, mis andis olulise panuse infrastruktuuri üldise rikkekõrvaldusaja vähenemisse 5,6 tunnilt 3,8 tunnile, suurendades seeläbi oluliselt Eesti Raudtee läbilaskevõimet.

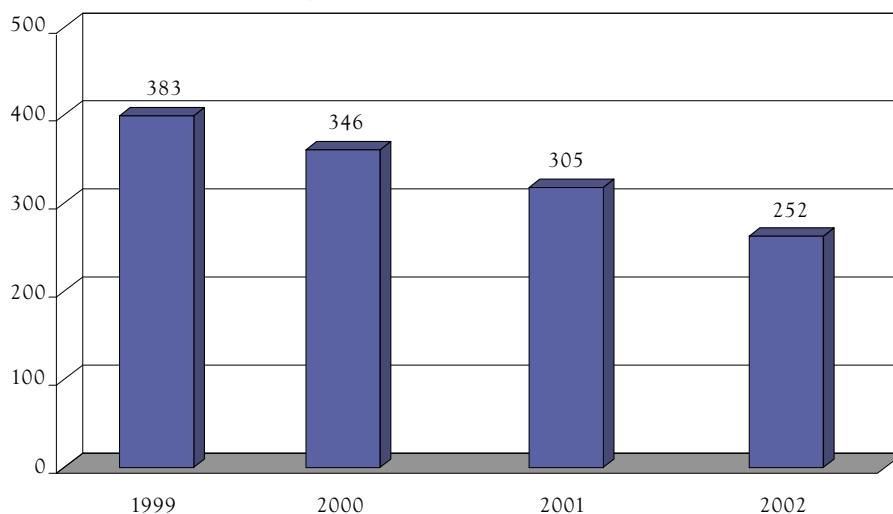
Telekommunikatsiooni seadmete vallas alustati suuremahuliste fiiberoptiliste kaablimagistraalide ehitusega Eesti Raudtee peamistele raudteeliinidele. Kasutusele võetud aparatuur ja seadmed võimaldavad vahendada kuni STM-16 formaadiga andmesidet. Kokku rajati üle 100 km fiiberoptilisi sidemagistraale, mis andis võimaluse arendada elektrivõrkude alajaamade juhtimissüsteemi SCADA ning suurendada andmesidemahte, parandades ühtlasi selle kvaliteeti. Fiiberoptilise magistraali rajamine ning selle ühendamine Narvas Venemaa andmesideoperaatoriga loob eeldused meie ja Venemaa raudtee-ettevõtjate vahelise andmesidevahetuse intensiivistamiseks ning Eesti Raudtee tsentraliseeritud liiklusjuhtimissüsteemi rajamiseks.

Lähtudes Eesti Vabariigi telekommunikatsiooniteenuseid reguleerivatest õigusaktidest, lülitati süsteemi spetsiaalsed seadmed (SS7), mille käikuandmisel 2003. aastal avaneb Eesti Raudtee sideklientidel võimalus abonentnumber virtuaalselt ühe operaatori haldusalast teisele üle kanda.

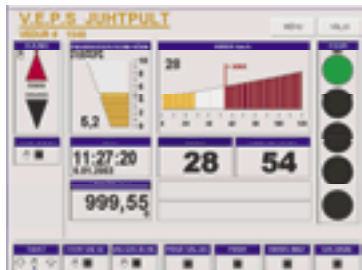
Veeremi kontrolli ja raadioside alal oli 2002. aasta eriti progressiivne. Paigaldati ja seadistati 16 ülekuumenenud veeremi rattalaagrite ja pidurite temperatuuride kontrollisüsteemi *Hot-Box*, millega lõpetati sisuliselt 2,5 aastat väldanud suurprojekt. Selle projekti lõppedes võime öelda, et Eesti Raudtee omab Euroopa kõige modernsemat, võrgust hallatavat, 26 mõteseadme koosnevat süsteemi, mis tagab täieliku veeremi teljelaagrite ja pidurite tehnilise seisukorra kontrolli iga 28-35 km järel. Oluliselt liiklusohutust suurendanud süsteem on kahe aasta jooksul fikseerinud enam kui 60 ohtlikku pidurite ja teljelaagrite ülekuumenemise juhtumit.

Raadioside seadmete vallas alustati *SmartTrunk* raadiosidevõrgu lõpliku arhitektuuri väljaehitust. Paigaldati neli regionaalserverit, mis omavaheliste ühenduste kaudu muudavad Eesti Raudtee raadiovõrgus olevad raadiosideadmed mobiilseks ning kättesaadavaks üle kogu infrastruktuuri. 2002. aastal tarnitud C36-7 tüüpi vedurid varustati kohe eelmainitud uue raadiosidetehnoloogiaga ning praeguseks hetkeks on Eesti Raudteel kasutusel juba üle 1700 raadiosideadme. 2003. aastal oleme planeerinud täieliku ülemineku *SmartTrunk*-raadiosidesüsteemile.

Töötajate arv side- ja turvanguameti



Kuna Ameerikast tarnitud C36-7-tüüpi veduritel puudusid vajalikud signalisatsioon- ja turvanguseadmed, tuli need lihtsalt välja töötada. Kolm kuud pärast esimeste vedurite saabumist oli Eesti Raudtee side- ja turvanguameti spetsialistide juhtimisel veduri elektrooniline pardasignalisatsiooni süsteem V.E.P.S. välja töötatud. Süsteem osutus kvaliteetseks seadmekomplektiks, mis veenis vedurite turvalisuses nii Eesti Vabariigi riiklikke institutsioone kui ka paljusid Vene raudteede spetsialiste. 2002. aastal paigaldati juba 66 V.E.P.S.-süsteemi. Tööd jätkuvad 2003. aastal ning selle süsteemiga varustatakse kõik C36-7I ja C30-7A-tüüpi vedurid.

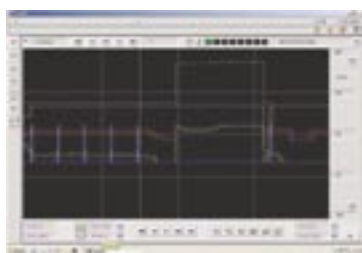


2003. aasta alguseks on välja töötatud juba tarkvara ja raudvara arhitektuuri kolmas versioon koos andmete dešifreerimise ja mahalaadimise võrgulahendusega. Järgnevatel aastatel ühendatakse V.E.P.S.-iga uued raadiosidevõrgu funktsioonid, mis loovad uue taseme veeremile lähetatava informatsiooni valikul.

Turvanguseadmete uuendusprojekti käigus vahetati välja 11 ülesõidusignalisatsiooni, millega lõpetati tõkkepuudega varustatud ülesõidusignalisatsioonide 3-aastane renoveerimisprogramm. Projekti käigus vahetati välja ka 14 ülesõidu automaatsignalisatsiooni, mille uus versioon on võrguhalduskeskne ning tagab probleeminformatsiooni kohese saabumise sidadispetšerile.

Turvanguseadmete hooldusprotsesside kvaliteedi parandamiseks rajati Ülemiste jaama tipp tehnoloogial baseeruv diagnostikakeskus. Ühtse arvutivõrgu baasil rajatud seadmeпарк annab võimaluse teostada vajalikud releele hooldustööd 35% vähema tööjõuga.

2003. aastal rakenduva uue tsentraliseeritud liiklusjuhtimissüsteemi rajamisega algab Eesti Raudtee kogu signalisatsioonisüsteemi uuendusprogramm.



Kinnisvaraamet

Kinnisvaraameti tegevus 2002. aastal seisnes raudteele vajalike hoonete ja rajatiste rekonstrueerimises, erinevate projektide läbiviimises ning raudteemaa haldamise korraldamises. Töö eesmärgiks on hoonete ja rajatistel töötavate inimeste ohutuse tagamine.

- Ameerika päritolu vedurite hooldustööde tõhustamiseks rekonstrueeriti Muugal asuv hooldusremondibaas. Vedurite hooldustöid on optimaalne teostada veoõla lõpus, st lõppjaamas. Muuga jaam on Eesti Raudtee lõppjaamadest suurim ning seetõttu annab hooldusremondibaasi üleviimine sinna suurima efekti, vähendades oluliselt vedurite tühisõite ja suurendades seeläbi vedude mahtu.
- Ohutuse tagamiseks rekonstrueeriti kõrged reisiplatvormid Kulli ja Vikipalu peatustes, Nõmme ning Balti jaamas korrastati platvormide äärekonsoole. Lõuna-Eestis rekonstrueeriti madalad reisiplatvormid koos valgustuse rajamisega Palupera jaamas ning Vana-Kuuste, Kiidjärve, Variku, Aiaaia ja Mõneku peatuspunktid.
- Osutati tehnilist abi Koidula jaama projekteerimisel ja koostati Raudteeametile alusandmed reisiplatvormide projekteerimis- ja ehitusnormide koostamiseks.
- Projekteeriti:
 - Ülemiste jaama prožektorvalgustus;
 - Ülemiste jaama elektrivõrgud;
 - Ülemiste jaama kontaktliinid;
 - Tartu jaama videosüsteemide elektritoiteliinid.
- Sõlmiti 87 projekteerimis-, remondi- ja ehituslepingut 42 344 768 krooni suuruses summas.
- Võeti vastu lõpetatud projekteerimis-, remondi- ja ehitustööd 86 lepingu alusel 41 168 714 krooni suuruses summas.
- Seoses uue tehnoloogia ja töökorralduse rakendamisega raudtee struktuuriüksustes vähendati hoonete ja rajatiste arvu 179 võrra.
- Viidi Ülemiste jaama üle side- ja turvanguameti tehnokontrolli keskus ehitusmaksumusega 1,9 mln krooni.
- Juurutati uus hoonete ja nende lähiümbruse koristusstandard, mille käigus korraldati ümber koristusega seotud töötajate töö.
- Maakorraldusgrupi töö tulemusel on praeguseks riigi omandisse jäetud 4235 ha maad, mis moodustab kogu 4548,4 ha suurusest raudteemaast 93,1 % ning mis jaguneb üheksa maakonna lõikes.

Katastris on registreeritud u 300 moodustatavast raudteemaa üksusest 235 katastriüksust kogupindalaga 3985 ha, mis moodustab raudteemaast 87,6%. Kinnistatud on 1251,5 ha e 29% raudteemaast.

Keskkonnaosakond

Keskkonnaosakonna töö on suunatud Eesti Raudtee keskkonnavalase töö koordineerimisele ja ISO 140001 standardil põhineva keskkonnajuhtimissüsteemi väljatöötamisele.

- 2002. aastal viidi kõikide ohtlike jäätmete kogumine keskkonnaosakonna kontrolli alla. Jätkati ohtlike jääkainete utiliseerimist ja tehti ettevalmistusi keskkonnaohtlike objektide likvideerimiseks. Likvideeriti Raasiku masuudikompleks.
- 2002. aastal toimunud 37 keskkonnaohtliku juhtumi korral koordineeriti keskkonda ohustavate reostusjäätmete kogumist ja utiliseerimist.
- Korraldati kasutusest kõrvaldatud puitliiprite koristust ja utiliseerimist Aruküla, Valingu, Niitvälja, Laoküla, Kulna, Jaanika, Ülemiste ja Aegviidu jaamas.
- Kasutuslubade saamiseks ja ohuolukordade väljaselgitamiseks korraldati lenduvate orgaaniliste ühendite, müra, välisõhku eralduvate saasteainete ja vee uuringuid.
- Ohutusosakonna poolt Paldiski, Tartu, Narva, Tapa, Rakvere ja Jõgeva jaamas korraldatud õppustel hädaolukorras tegutsemiseks instrueeriti töötajaid võimalikest keskkonnariskidest.

Osaleti rahvusvahelisel õppusel VARES 2002 (raudteeõnnetustes tegutsemine) Valga jaamas.

Vanade reostuskollete võimalike likvideerimismeetodite väljaselgitamiseks jätkati koostööd Taani Keskkonnakaitseagentuuri ja firmaga Krüger.

Muuga raudteejaam 2002. aasta suvel.





VEEREMITEENISTUS

Veeremiteenistus töötas 2002. aastal veduripargi väljavahetamise tähe all. Suure osa meie spetsialistide jõupingutustest moodustas ettevalmistus USA vedurite tulekuks ja käikuandmiseks. Töötati välja vajalik tehniline dokumentatsioon ja suheldi intensiivselt firmaga General Electric vedurite ettevalmistamise ajal Mehhiko tehastes.

Samal ajal suutsime siiski vana, nõukogude päritolu veduriparki hoida käigus sel määral, et kindlustasime kaubaveod enne uute vedurite saabumist ning ka nende eksploatatsiooniks ettevalmistamise ajal.

Oli huvitav ja õpetlik aasta.

Oskar Kalmus

veeremiteenistuse direktor

Kui raudtee infrastruktuuriteenistus kindlustab selle, millel vedada, siis veeremiteenistus tagab, millega vedada. Kõik raudtee ülejäänud teenistused ja ametid tegelevad kas korraldustöö, side, turvangu või muu taolisega.

Raudtee veovõime tagamiseks ja suurendamiseks muretsesid raudtee uued omanikud 2002. aastal USA-st 74 seal kasutatud vedurit, mis kohandati Eestis kasutatavale rööpmelaiusele ja meie töötin-gimustele. Veeremiteenistuse üheks mahukamaks ülesandeks oli nende vedurite töökorda seadmine ja liiklusesse juurutamine. Selle eesmärgi saavutamiseks viidi läbi remondi- ja vedurimeeskondade täiendõpe. Seoses remondimahtude vähenemisega ja ümberstruktureerimisega likvideeriti 321 ja loodi juurde 35 töökohta.

Veeremiteenistuse koosseisu liideti 1. aprillist 2002 Eesti Raudtee päästerong.

Vedurimajandus

2002. aastal oli põhieesmärgiks vahetada nõukogude päritolu veduripark välja Ameerika vedurite vastu.

Esimesed kümme C36-7-tüüpi vedurit saabusid laevaga *Annegret Vene*-Balti sadamasse 28. mail 2002, viimane partii vedureid jõudis Eestisse 2003. aasta alguses. Uued vedurid alustasid tööd 2002. aasta juuni lõpus.

1. jaanuaril 2002 oli veeremiteenistuse arvel 92 vedurit (130 üksust). 2002. lõpuks kõrvaldati liiklusest 23 vedurit 2M62, 14 vedurit M62 ja 14 vedurit ČME3. Liiklusesse võeti kõik aasta jooksul saabunud 64 ameerika vedurit.

Kuna kõikide ameerika vedurite tehnohooldused ja tankimised on plaanis teha ainult Tallinna ja Muuga depoo, siis juunis 2002 alustati Muuga depoo ehitustöödega, mis lõppesid 2003. aastal.

Ameerika vedurite kasutuselevõtu ja vene vedurite osatähtsuse vähenemise tõttu suurenes vedurihoolduste maht Tallinna veduridepoos 42,3%, Muuga depoos 30,8% ning Tapa veduriremondidepoos vähenes 22,7%. Lõpetati vedurite hooldamine ja tankimine Narva ja Valga vedurite THP-des.

Eesti Raudtee veduripargi andmed

seisuga 31. detsember 2002

Veduriseeria	C36-7i	C30-7Ai	2TE116	ČME3
Arv	56	8	15	34
Ehitustehas	GE	GE	Lugansk	ČKD
Ehitusaasta	1985	1984	1981-99	1980-87
Rattapaaride valem	C-C	C-C	2x C-C	C-C
Diiselmootorite arv ja nimivõimsus, kW	1x 2684	1x 2237	2x 2250	1x 993
Pöörlemissagedus, p/min	1050	1050	1000	750
Töötaktide arv	4	4	4	4
Silindrite asetus ja arv	V-16	V-12	V-16	R-6
Silindrite läbimõõt, mm	228,6	228,6	260	310
Kolvikäik, mm	266,7	266,7	260	360
Silindrite maht, l	175,2	131,4	221	163,2
Jõuülekanne tüüp	~/=	~/=	~/=	~/=
Töömass*, tf	175	174	2x 138	123
Pikkus, m	20,7	20,7	2x 18,2	17,2
Piirkiirus, km/h	112	112	100	95
Min kõveriku raadius, m	83	83	125	80
Veojõud siduril, kN	431	431	2x 248	226
kiiruse juures, km/h	17,7	14,1	24,4	11,4
Kütusevaru, l	17410	14100	2x 7860	6000
Jahutusüsteemi maht, l	1382	1325	2x 1250	1100
Mootoriõli maht, l	1439	1135	2x 1250	650
Liivavaru, kg	2550	2040	2x 1166	1500



Märkus. * Töömass on töökorras veduri mass koos 67% kütuse- ja liivavaruga.

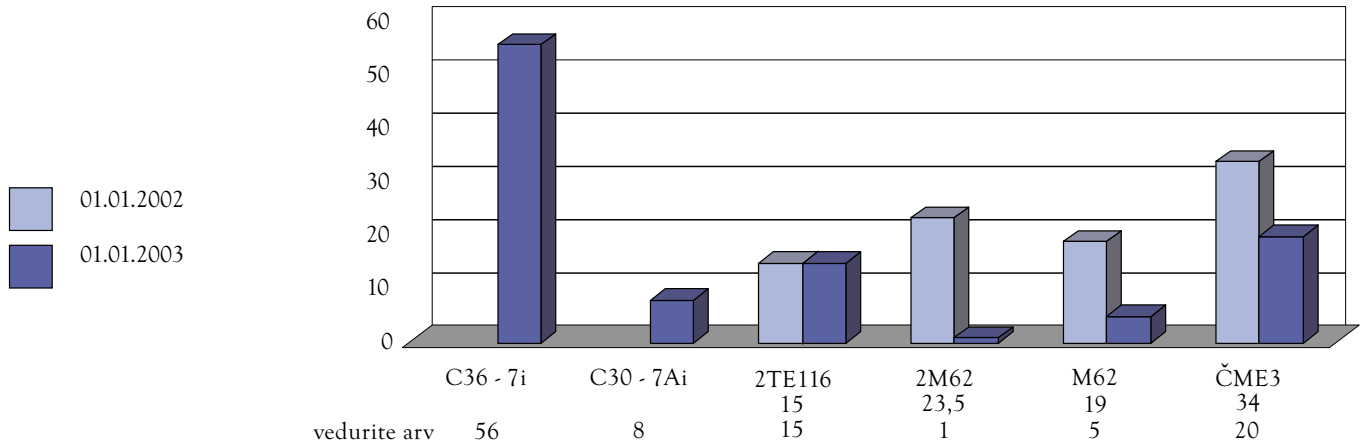
Tabelis toodute kõrval oli 31.12.2002 seisuga inventarpargis veel 19 vedurit M62 (1470 kW), neist liiklemisest kõrvaldatud 11 ja 19 kaksikvedurit 2M62 (2x1470 kW), neist on liiklusesse jäänud vaid üks. Olemas on veel üks remonti vajav L-seeria (tüüp 1E) auruvedur.

Vagunimajandus

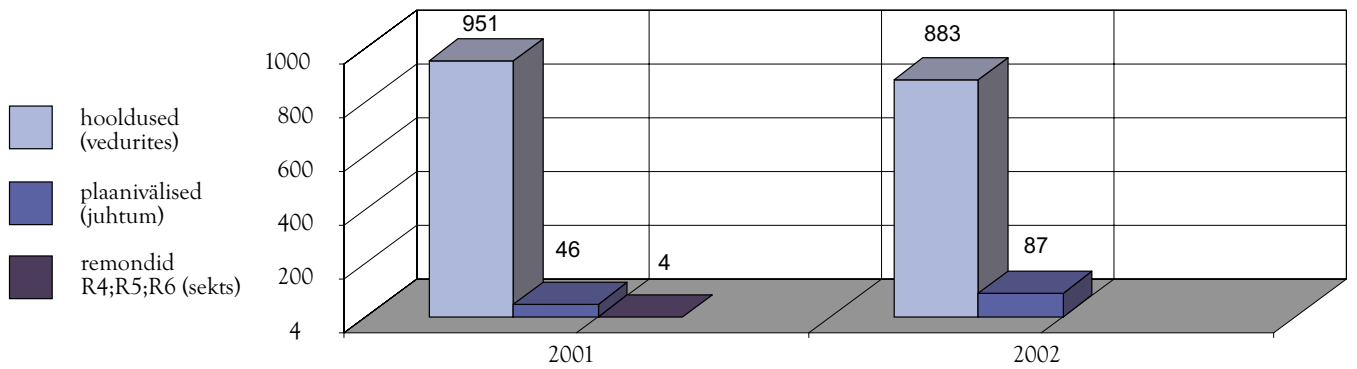
Eesti Raudtee omandis oli 2002. aasta alguses 3563 vagunit, aasta lõpuks jäi 3448 kaubavagunit. Aasta jooksul remonditi ja värviti 1830 vagunit, neist 409 vagunit remonditi kapitaalselt.

1. aprillist 2002 liideti Narva jaama ja Balti SEJ vagunite THP-d.

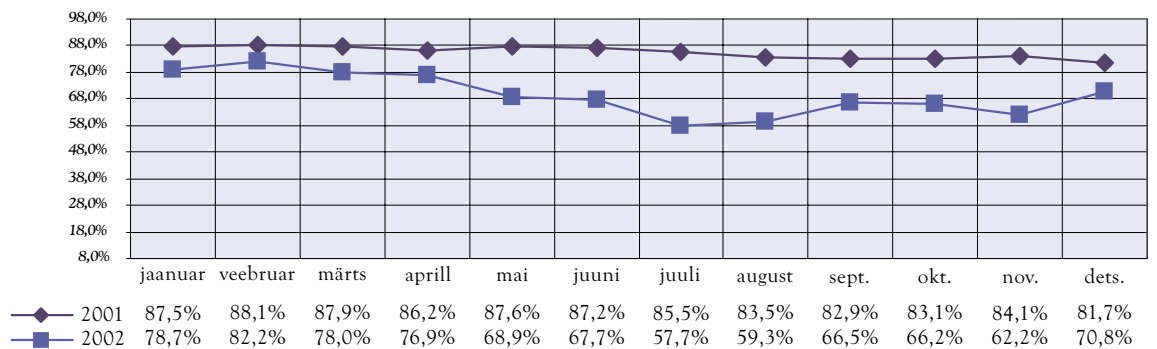
Veduripargi muutus 2001-2002



Vedurite hoolduste ja remontide mahud



Veduripargi väljavahetamisega kaasnenud vedurite ekspuatatsioonivalmiduse muutus 2001-2002







PERSONALITEENISTUS

Eesti Raudtee tegevuseesmärgid 2002. aastal olid kõrgemad kui kunagi varem, nende saavutamine nõudis pingsat tööd ja uute oludega kohanemist.

Eesti Raudtee eduka toimimise võtmeküsimuseks 2002. aastal oli koostöö. Kõik me mõistame, et püstitatud ülesanded suudame täita üksnes erinevaid valdkondi ja üksusi ühendades ning ühtseid põhimõtteid rakendades. Juhtkonna toel ja eestvedamisel paranes oluliselt koostöö, üksuste juhid sulandusid ühtseks, edukat koostööd tegevaks meeskonnaks. Kindlasti kiirendasid seda protsessi meeskonnatöö- ja juhtimisalaseid teadmisi süvendavad koolitused. Tihenes suhtlemine ametiühingute liidritega, mõlemad osapooled mõistsid konsensuse saavutamise vajalikkust kõikides töötajate heaolu puudutavates küsimustes.

Eesti Raudtee tugevaim konkurentsieelis on inimkapital. Ettevõtte juhtkond soovib raudteel luua õhkkonna, kus julgetakse katsetada uusi ideid ja kus teadvustatakse, et ainsaks takistuseks nii ettevõtte kui ka isiklike eesmärkide saavutamisel on loovuse piiratus. Enamiku probleemide lahendamine ning eesmärkide saavutamine eeldab loominguilist ja riskivalmidust.

Personaliteenistuse töö oli meie ette seatud ülesannetest tingituna üsna pingeline - töötajate arvu vähendamise protsessi juhtimine on väga ebapopulaarne ja eneseületamist nõudev tegevus. Töötajate arvu oluline vähendamine tekitas paratamatult lisakohustusi nii neile, kes vastutasid otseselt töötajate arvu vähendamise eest, kui ka tööd jätkavatele raudteelastele, kuid me saime oma ülesannetega hästi hakkama.

Merike Ellervee

personalidirektori kohusetäitja

1. jaanuaril 2002 oli AS-is Eesti Raudtee 4020 töötajat. 2002. aastal oli kavas töötajate arvu vähendada 670 võrra. Tegelikult vähenes töötajate arv 2002. aasta lõpuks 826 võrra, jõudes 2003. aasta 1. jaanuariks 3194-ni.

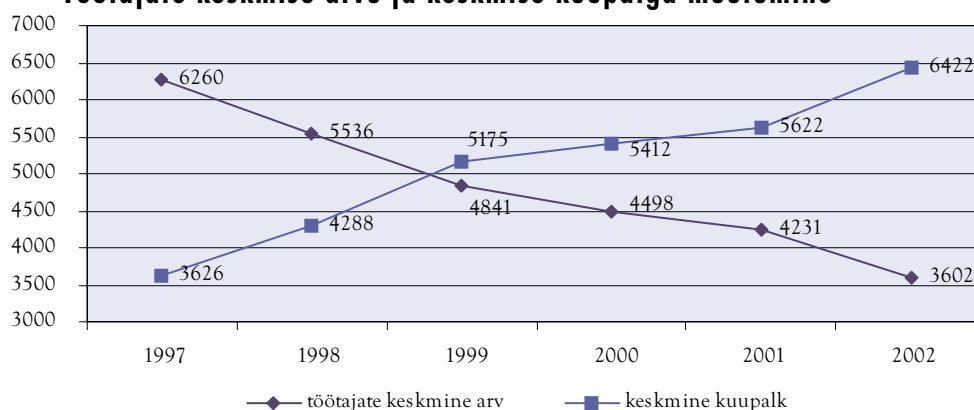
Töötajate keskmine arv oli 2002. aastal 3602, mis oli 629 võrra väiksem kui eelmisel aastal. Keskmine kuupalk tõusis eelmise aastaga võrreldes 800 krooni võrra. Viimase viie aastaga on töötajate keskmine arv vähenenud 2658 inimese võrra ning keskmine kuupalk tõusnud 2796 krooni võrra.

2002. aastal vähendatud ametikohtade loetelus on 167 nimetust. Enim lõpetati töölepinguid koristus- töödega seotud töötajatega (127) seoses uue koristusstandardi kehtestamisega, lukkseppadega (75) seoses töö ümberkorraldamisega ning ülesõidukorraldajatega (36) seoses ülesõitude automatiseerimisega.

Koondatud töötajatele on lisaks seadusega ette nähtud hüvitistele kehtestatud mitmeid lisahüvitisi. Koondatud töötajatele täiendavate sotsiaalsete hüvede tagamiseks sõlmiti Eesti Raudtee, Eesti Raudteelaste Ametiühingu ja Eesti Vedurimeeste Ametiühingu vahel 24.12.2001 sotsiaalprogramm, mis käsitleb koondatavatele töötajatele lisarahade ja toetuste maksmist, ümberõppe korraldamist ning ka täiendavaid tagatisi allesjäävatele töötajatele. Vastavalt 14.12.2001 Eesti Raudtee ja Eesti Raudteelaste Ametiühingu vahel sõlmitud kokkuleppele maksab ettevõtte koondatavatele töötajatele lisaks seaduses ettenähtud hüvitistele lisahüvitisi kuni nelja kuupalga ulatuses.

3. septembril 2002 sõlmiti Vabariigi Valitsuse, Eesti Raudtee, Eesti Raudteelaste Ametiühingu ja Eesti Vedurimeeste Ametiühingu vahel kokkulepe 2002. aastal Eesti Raudtee reorganiseerimise käigus koondatava töötajute täiend- ja ümberõppe kohta, mille kohaselt kohustub ettevõtte tegema koostööd Tööturuametiga töötajate ümberõppe kavandamiseks, looma võimalused kutsenõustamise ja tööturukoolituse läbiviimiseks oma ruumides ja võimaldama koondatavatele töötajatele vaba aega töö otsimiseks. Vabariigi Valitsus kohustub Tööturuameti kaudu korraldama koondatutele tööturukoolitust ja ümberõpet, maksma ümberõppe stipendiumi ja kuni 100 000 krooni elamispinna soetamise toetust.

Töötajate keskmise arvu ja keskmise kuupalga muutumine



Koondatavate töötajate koolitusvajaduse väljaselgitamiseks töötati koostöös Tööturuametiga välja küsitlusleht, korraldati kutsesuundumise koolitusi ja tutvustati võimalusi turvafirmas töötamiseks.

2002. aastal töötati välja juhtide motivatsioonisüsteem ja selle põhimõtetest lähtuvalt kollektiivlepingute läbirääkimiste käigus ka üldine töötajate motivatsioonisüsteem, mille järgi maksti 2002. aasta tulemuslikkuse eest preemiat 2003. aasta I kvartalis. Palgasüsteemi korrigeerimise valdkonnas hinnati HAY- süsteemi järgi finantsteenistuse töötajate ametikohad ja infrastruktuuriteenistuse dispetšerite ning teemati operaatorite ametikohad. Käesoleval ajal toimub kõikide Eesti Raudtee ametikohtade järjestamine töö keerukuse, kvalifikatsiooninõuete ja vastutuse järgi.

Koolitusvallas pandi rõhk juhtimistegevuse arendamisele ja korraldati tippjuhtidele strateegia- ja meeskonnatöölaseid koolitusi ning keskastmejuhtidele funktsionaalsete üksuste koostöö koolitus ettevõtte strateegiliste eesmärkide saavutamiseks. Lisaks osales suur osa töötajatest infotehnoloogia-, esmaabi-, tööohutusosalasel, eesti ja inglise keele koolitusel.

2002. aastal sõlmis Eesti Raudtee kaks kollektiivlepingut – Eesti Vedurimeeste Ametiühinguga (EVA) 5. aprillil ning Eesti Raudteelaste Ametiühinguga (ERAÜ) 13. mail. Juhatuse otsusega laiendati Eesti Raudtee ja ERAÜ vahelise kollektiivlepingu tingimusi kõikide Eesti Raudtee põhikohaga töötajate suhtes, välja arvatud EVA liikmed, ning Eesti Raudtee ja ERAÜ vahelise kollektiivlepingu puhkusetootusi EVA liikmetele. Eesti Raudtee ja EVA vahelise kollektiivlepinguga kehtestatud kuupalga ja tunnitasu alammäärasid laiendati kõikide Eesti Raudtee põhikohaga töötavate vedurijuhtide, vedurijuhiabiide, instruktorvedurijuhtide ja depookorraldajate suhtes.

Vastavalt kokkuleppele ERAÜ-ga tunnistati 1. juunist 2002 kehtetuks 1993. aastal Eesti Raudtee ja Eesti Raudteelaste Ametiühinguliidu vahel sõlmitud kokkulepe usaldusisikute arvu osas. Uue, 14. juunil 2002 sõlmitud kokkuleppe kohaselt on Eesti Raudtee struktuuriüksustes valitud 48 usaldusisikut. Efektivsema koostöö saavutamiseks kohustus ERAÜ usaldusisikute arvu veelgi vähendada.

Üldise töökorralduse ühtlustamiseks töötati välja mitmeid protseduurireegleid ja juhendeid. Kehtestati puhkuse vormistamise protseduurireeglid, kinnitati töötajate tööaja arvestuse vormid ning vormi täitmise juhend ühtse tööaja arvestamise tagamiseks, ametijuhendite koostamise ja kinnitamise kord, vedurimeeste töö- ja puhkeaja reguleerimise kord, soodustingimustel vanaduspensionile õigust andvate tervist kahjustavate ja raskete töötingimustega Eesti Raudtee ametikohtade loetelu. Töötati välja uus personalikoolituse kontseptsioon ja koolitusel osalemise protseduurireeglid.

Korraldati töötajate arvamusküsitlus info liikumise tõhususe ja operatiivsuse kohta Eesti Raudteel. Saadud ettepanekuid arvestatakse Eesti Raudtee info liikumise parandamisel, intraneti tõhustamisel ja kirjaliku personalipoliitika koostamisel.



OHUTUSOSAKOND

Ohutusel on olnud ja on edaspidi esmatähtis osa kõigis Eesti Raudtee ettevõtmistes. Ohutusosakond jälgib, et ohutus oleks Eesti Raudtee kõikide majandusprotsesside lahutamatu osa. Hea meel on märkida, et viimastel aastatel on ohustehniline olukord üldiselt paranenud. Õnnetusjuhtumite (raudteeõnnetused, töötraumad) juurdlemise käigus ja ettevõtte struktuuriüksuste auditite läbiviimisel on ilmnenud puudujääke, mille kõrvaldamiseks tuleb palju vaeva näha. Liiklus- ja tööohutuse tagamisel on võtmeküsimusteks töö tehnoloogiast täpne kinnipidamine ja raudne töödistsipliin.

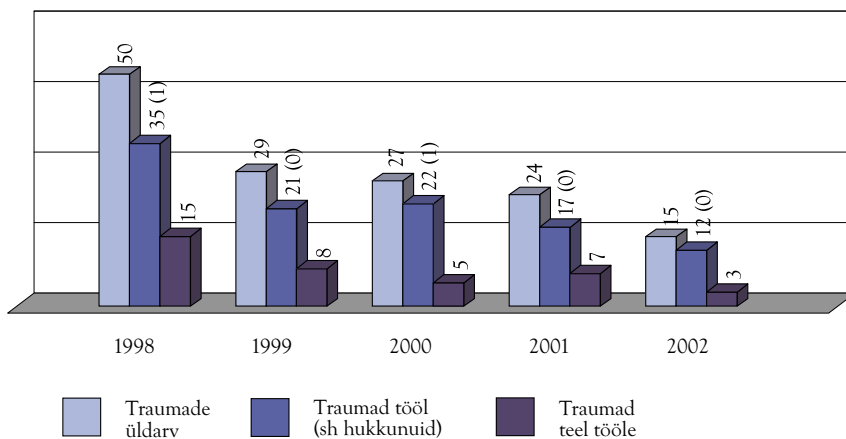
Osakonna 2002. aasta põhitegevuseks oli uue tehnika rakendamisel ja raudtee efektiivsuse suurendamisel ohutusnõuete täitmise kontrollimine, võimalike ohutusosalaste probleemide tõstatamine ja nendele küsimustele vastuste leidmine. Koostöös teiste teenistustega osales ohutusosakond 2002. aastal C-tüüpi vedurite töösserakendamisel, veduri turvanguüsteemi V.E.P.S. väljatöötamisel, veeremi teljelaagrite ja pidurite temperatuuride määratud parameetritest kõrvalekaldumise *Hotbox*-kontrollüsteemi täielikul väljavahetamisel ning *SmartTrunk*-raadiosüsteemi juurutamisel. Liiklusohutuse kindlustamiseks on rakendamisel V.E.P.S.-süsteemi täiendatud versioon ja kavas on täiustada ka *Hotbox*-kontrollüsteemi.

Käesoleva aasta ambitsioonikate kavade elluviimisel ja uue tehnika kasutuselevõtul on liiklusohutuse nõuete tagamiseks vaja eelnevalt uuendada tehnoloogiaid, korrastada normdokumentatsiooni, pidevalt korraldada töötajate koolitust ja väljaõpet ning tagada teabe õigeaegne liikumine.

Ivan Kappanen

ohutusdirektor

Töötraumad aastatel 1998-2002



Tööohutus

Ohutusosakonna ja teenistuste vahelise koostöö tulemusena on tööohutuse valdkonnas saavutatud töötraumade arvu märgatav vähenemine. Aastal 2002 registreeriti Eesti Raudteel 15 töötraumat, võrreldes 2001. aastaga (24 juhtumit) vähenes traumade arv 37,5%, sealhulgas töötamisel juhtunud traumade arv kahanes 17-lt 12-le ehk 29,4%. Tööteel juhtus kolm traumat, aastal 2001 oli juhtumeid seitse. Raskeid traumasid oli kaks, neist üks oli seotud tööga raudteel. Surmaga lõppenud juhtumeid aastal 2002 ei olnud, samuti ei tuvastatud aasta jooksul kutsuhaigusi.

Liiklusohutus

2002. aastal toimus 74 raudteeõnnetust ja liiklusohutlikku olukorda tekitavat juhtumit. Nende arv võrreldes 2001. aastaga (109 juhtumit) vähenes 33%. Suurema osa juhtumitest moodustasid veeremi mahaminekud, sh rongides 2 ja manöövritöödel 30, pöörmete läbilõikamised ja kokkupõrked jaamades manöövritöödel.

Aasta jooksul toimus Eesti Raudtee ülesõidukohtadel 14 rongi ja autode kokkupõrget. Tuleb märkida, et kõikides kokkupõrgetes olid süüdi autojuhid, kes sõitsid oma hooletuse tõttu rongidele ette. Kehavigastusi said kuus inimest ning kõikides kokkupõrgetes said vigastada autod, vedurid ja raudteeinfrastruktuur.

Aasta jooksul toimus 16 veeremi pealesõitu raudteel viibinud inimestele, võrreldes aastaga 2001 vähenes juhtumite arv nelja võrra. Surmavaid vigastusi sai 12 inimest, neist kaks last. Eesti Raudtee alustas 2002. aastal kampaaniat "Ära mängi raudteel," mis jätkub ka 2003. aastal.

Raudteeõnnetustes sai aasta jooksul kannatada 22 inimest ja neist hukkus 12. 2001. aastaga võrreldes vähenes kannatanute arv kahe ja hukkunute arv ühe inimese võrra.

Riskianalüüs ja tegutsemine hädaolukorras

Ohutuse tagamiseks koostati 2002. aastal Valgamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa hädaolukorra lahendamise plaanid. Objektide riskianalüüsid ja hädaolukorra lahendamise plaanid kooskõlastati kohalike päästeteenistustega.

Võimalike kahjustuste ja riskide vähendamiseks ning ennetamiseks on pidevalt toimunud hädaolukorra lahendamisele kaasatavate töötajate koolitus. Sellised õppused on läbi viidud koos vastava maakonna päästeteenistustega.

2002. aastal toimusid niisugused õppused Jõgeva, Tapa, Paldiski ja Elva jaamas. Lisaks nendele toimus Valga jaamas rahvusvaheline kriisireguleerimise ja päästealane õppus VARES 2002, millel osales ka Eesti Raudtee oma tehnikaga.

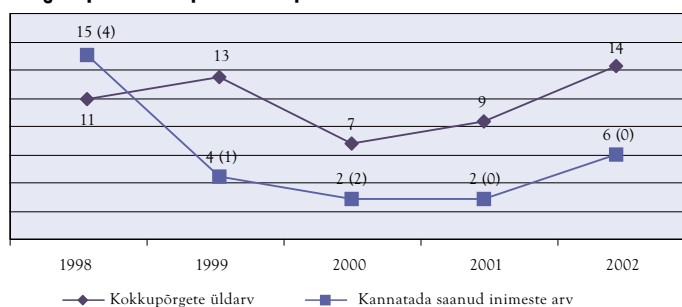
Tehniline normdokumentatsioon

Ettevõtte juhatause otsusega moodustati 2002. aasta sügisel Eesti Raudtee tegevust reguleerivate dokumentide korrastamise komisjon, mille tööd juhib ohutusdirektor. Komisjoni ülesandeks on Eesti Raudtee tegevust reguleerivate dokumentide korrastamine nende otstarbekusest ja asjakohasusest lähtuvalt.

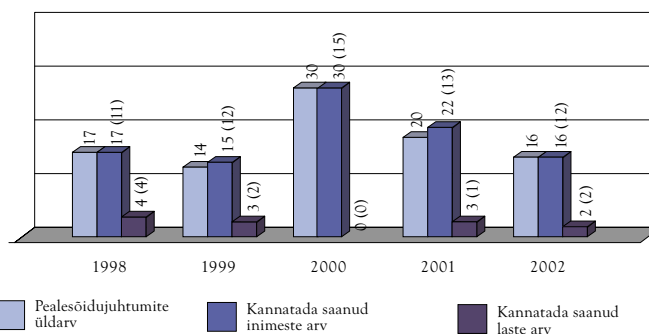
Transpordi ja Logistika Kutsenõukoguga koostöös jätkati kutsesstandardite väljatöötamist. 2002. aastal koostati rongikoostaja I, II ja vedurijuhi abi II kvalifikatsioonitaseme kutsesstandardid. Alustatud on pörmeseadja, vanempörmeseadja ja jaamakorraldaja kutsesstandardi väljatöötamisega.

2002. aastal moodustati raudtee standardimisala tehniline komitee, mille tegevuse eesmärgiks on Eesti standardite ettevalmistamine ning aktiivne osalemine rahvusvahelises raudteelas koostöös.

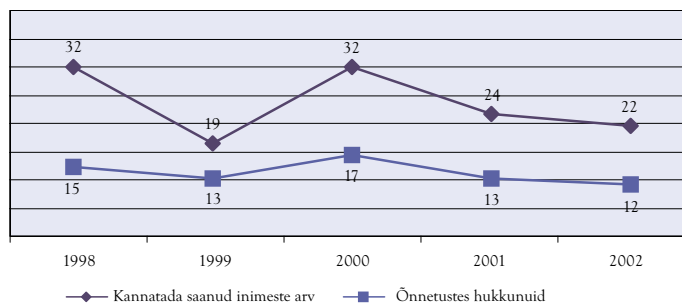
Rongide ja autotranspordi kokkupõrked

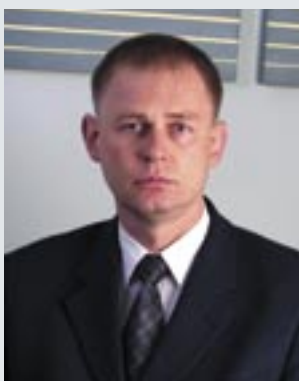


Pealesõidujuhtumid aastatel 1998-2002



Kannatada saanud inimeste arv





INFOTEHNOLOOGIATEENISTUS

Eesti Raudtee töös on kindla koha leidnud nüüdisaegsed tehnoloogiad, ilma milleta Eesti Raudtee efektiivselt toimida ei saaks.

Raudteefirma töös on vedude tegeliku korraldamise kõrval üha suurem tähtsus vedude planeerimisel ja seda nii lähemas kui kaugemas perspektiivis. Transpordiahela erinevad lülid on omavahel väga tihedalt seotud ning mis tahes muudatus selle ühes lülis põhjustab paratamatuid kõrvalekaldeid ka ahela muudes osades. Transpordiahelat aitavad “tasakaalus hoida” erinevad infosüsteemid, mis võimaldavad muudatustest partnereile võimalikult operatiivselt teada anda.

Infotehnoloogial on oluline osa tänapäeva raudteetöös ning me püüame olla oma ülesannete kõrgusel.

Meelis Kukk

infotehnoloogiadirektor

2002. aastal jätkus kõikide Eesti Raudtee jaoks oluliste infosüsteemide edasiarendamine, nende töökindlamaks ja kasutajasõbralikumaks muutmine.

Vaguniälgimissüsteem (VJS)

VJS-is töötati välja ja rakendati töösse uus vaguniliikumisinfor klientidele edastamise süsteem, mis on senisega võrreldes paindlikum ning võtab arvesse erinevate klientide nõudmisi. Näiteks võib vastavalt kliendi soovile edastada talle kas kõik tema vaguni liikumisega seotud protseduurid või ainult teatud koondaruanded. Samuti on võimalik valida erinevate andmeedastusviiside vahel. Kiiresti saavutas klientide hulgas populaarsuse oodatavate vagunite ja veoste jälgimine veebilehe kaudu.

Müügisüsteem KVIS

KVIS-is realiseeriti import- ja meretransiidvedude plaanide tellimine/kooskõlastamine veebilehe kaudu. See võimaldab kliendil mugavalt ja asukohast olenemata vahetada tellimusi puudutavat infot. Samuti on nüüd võimalik lühikese aja jooksul “läbi mängida” erinevaid tellimusstsenaariume, mis paber kandjat kasutades oleks võtnud mõeldamatult palju aega.

Finants- ja personalisüsteem Concorde XAL

2002. aastal täiendati Concorde'i projekti ja lepingu dimensiooniga, mis aitab senisest paremini jälgida eelarve ja lepinguliste kohustuste täitmist.

IT infrastruktuur ja tugisüsteemid

Kui eelnevatel aastatel toimus Eesti Raudtee arvutivõrgu laienemine ja arvutitöökohtade arvu suurendamine, siis 2002. aastal jäi nende töökohtade arv samaks. Ekstensivse laienemise asemel oli põhitähelepanu kvaliteedi parandamisel. Nii näiteks loodi Narva, Tartusse ja Valka põhikanalitest sõltumatud tagavarakanalid, mis muudavad arvutivõrgu oluliselt töökindlamaks. Võrgu läbilaskevõime suurendamiseks vahetati võrguseadmeid võimsamate vastu. Suurema jõudlusega ja töökindlamate seadmete vastu vahetati välja mitme olulise infosüsteemi serverid.

Oluline oli ka kvaliteetsemate andmeedastuskanalite kasutuselevõtt Eesti Raudtee ja naaberraudteede vahel.

Raudtee arvutikasutajate probleemide kiiremaks ja efektiivsemaks lahendamiseks täiendati olemasolevat HelpDeski süsteemi lisamoodulitega (kasutajaõiguste haldamine, serverite kaughaldus).

**Annegreti pardal mahalaadimist
ootav GE vedur 29. mail 2002.**





RAHVUSVAHELISED SUHTED

Eesti Raudtee on juba üle 130 aasta olnud osa Euroopa raudteevõrgustikust ning võtab oma huvide tagamiseks aktiivselt osa rahvusvaheliste raudtee-organisatsioonide tööst.

Eesti Raudtee eelkäija Eesti Vabariigi Riigiraudtee oli Rahvusvahelise Raudteeliidu - UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) asutajaliige ning selle organisatsiooni töös osaleb Eesti Raudtee tänini. Väga tähtis on meie jaoks olnud osalemine UIC Pariisi peakorteris asuva East-West Task Force töös, mille eesmärgiks on kiirendada raudteede integratsiooni üle kogu Euroopa. UIC-ga on väga tihedalt seotud ka Euroopa Raudteede Ühendus - CER (Community of European Railways), mille liige me oleme 1990. aastate algusest ja mille kaudu me suhtleme erinevate Euroopa Liidu asutustega.

Eesti Raudtee välissuhete osakonna töö eesmärgiks on ka edaspidi jälgida tähelepanelikult maailma transpordisektoris toimuvat ning tagada ettevõtte juhtkonnale otsuste langetamiseks vajalik informatsioon.

Peeter Kapten

välissuhete osakonna juhataja

Eesti Raudtee on teinud oma vahetu naabri ja kindla partneri Oktoobriraudteega tihedat koostööd juhtkondade ja iga tasandi spetsialistide vaheliste kontaktide teel. Mitmel korral on mõlema poole transpordi- ja veeremiteenistuste esindajad kohtunud ühisnõupidamistel, kus on arutatud piirijaamade töötehnoloogia täiustamise küsimusi selleks, et suurendada piirijaamade läbilaskevõimet 22 rongipaarini ööpäevas Narva jaamas ja 15 rongipaarini Petseri jaamas.

Koos on lahendatud viisataotluse küsimusi.

2002. aasta jooksul vormistati sissesõiduväisa enam kui 100-le Oktoobriraudtee töötajale ja ligi 180 viisat Eesti Raudtee töötajatele, kes peavad oma ametikohustuste täitmisel ületama riigipiiri.

Jätkusid kontaktid Venemaa Teedeministeeriumiga. Nii toimus 7. oktoobril 2002 Eesti Raudtee nõukogu esimehe Edward A. Burkhardti kohtumine Venemaa teedeministri Gennadi Fadejeviga. 13.-14. detsembril tegi aga Eesti Raudteele vastuvisiidi Venemaa teedeministri esimene asetäitja Vadim Morozov. Kummagi kohtumise ajal vahetasid pooled informatsiooni Eesti ja Venemaa raudteedel teoksil olevatest reformidest, arutasid poolte valmisolekut meie riikide vahelist raudteeühendust puudutavatele valitsustevahelistele kokkulepetele allakirjutamiseks, arutlusel olid ka piirijaamade tehnilise ja tehnoloogilise arengu perspektiivid.

Eesti Raudtee võttis 2002. aastal osa Raudteetranspordi Nõukogu istungitest:

31. istung - 14.-15. veebruar, Kišinjov

32. istung - 30.-31. mai, Biškek

33. istung - 22.-23. oktoober, Bakuu.

Istungitel arutati rahvusvahelise raudteeühenduse veondusprotsessi täiustamise küsimusi ja võeti vastu mitmed olulised normdokumendid, sealhulgas eeskiri kaupade veoks raudteel lahtisel veeremil, eeskiri konkursside korraldamiseks teaduslike uuringute ja katse-konstrueerimistööde teostamiseks.

Kinnitati mitmed meetodilised juhised ja muud juhendid, mis puudutavad vagunite numbrilise loendamise korraldamist, konteinerrongide koostepalani arvutusi ning tehti muudatusi kaubavagunite eksploatatsiooni, numbrilise arvestuse ja kasutustasu arvestamise eeskirjas ja riikidevahelise reisiveotariifi kokkuleppe juurde kuulvas määrustikus jm.

Nimetatud dokumentide väljatöötamisest võtsid aktiivselt osa Eesti Raudtee spetsialistid oma raudtee huve arvestavate ettepanekutega.

Eesti Raudtee spetsialistid võtsid osa Raudteetranspordi Standardimisalase Riikidevahelise Tehnilise Komitee ja vagunimajanduse komisjoni tööst.

Lisaks sellele osales Eesti Raudtee Siberit läbivate vedude koordineerimise nõukogu töös konteinerveoste mahu suurendamise küsimuste osas, võttes 28.-30. oktoobril osa Jerevanis toimunud XI tariifilase konverentsi istungist.

Vastavalt OSŽD tööplaanile, mis kinnitati 22.-26. aprillil Berliinis toimunud peadirektorite XVII konverentsil, jätkus Eesti Raudtee töö Raudteede Koostööorganisatsioonis. Eelmise aasta lõpust esindab OSŽD Komitees Eestit Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi töötaja Anne Niinepuu. Jüri Olde pöördus tagasi tööle ministeeriumi.

**Tallinna raudteejaam
2002. aasta suvel.**





FINANTSTEENISTUS

Erastamisjärgse äriplaani elluviimine 2002. aastal kulges edukalt. Ettevõtte äritulud suurenesid 2001. aastaga võrreldes 9,7%, ulatudes 1 772,6 mln kroonini. Kasum enne amortisatsioonieraldiste, intresside ja maksude mahaarvamist moodustas 520,6 mln krooni (2001. aastal 361,4 mln krooni), mis ligikaudu vastas kavandatule.

Vastavalt äriplaanile tehti veeremisse ja infrastruktuuri investeeringuid kogusummas 741 mln krooni. Tehtud investeeringud võimaldavad jätkata raudtee moderniseerimist, suurendada läbilaskevõimet ja aitavad kaasa käitamise efektiivsemaks muutmisele tulevikus.

Lisaks tegevusest saadud sularahale finantseeris neid investeeringuid pikaajalise laenuga ka Rahvusvaheline Finantskorporatsioon (IFC). Aasta jooksul saime laenu 15,0 mln USD ja 30,0 mln EUR. Laen võimaldas ettevõttel pankadele ära maksta lühiajalised võlad ja parandada finantseerimise tähtaegu nii, et need rohkem vastaksid pikaajalise planeerimise nõuetele, mis on raudtee-ettevõtluses vajalik. Hoolimata pikaajaliste intressikandvate kohustuste suurenemisest, vastasid ettevõtte kapitali struktuuri iseloomustavad finantssuhtarvud laenulepingutes kehtestatud kriteeriumidele.

Aasta jooksul maksis ettevõtte aktsionäridele 180 mln krooni dividende jaotusplaani järgi, mis oli koostatud selleks, et minimeerida maksuseaduse muudatuste mõju ettevõttele. Vaatamata dividendide maksmisele, suurenes ettevõtte omakapital ja likviidsus võrreldes 2001. finantsaasta lõpuga.

Kuigi Eesti Raudtee on saavutanud suhteliselt lühikese ajaga häid finantstulemusi, ei ole täielikuks rahuloluks põhjust. Me jätkame võimaluste otsimist äritulude suurendamiseks, kulude edasiseks optimeerimiseks, mittevajalikust põhivarast loobumiseks ja majandusriskide maandamiseks.

Finantsteenistus näeb oma panust ettevõtte edasise arengusse kuluarvestuse meetodite täiustamises, juhtimisinformatsiooni operatiivses edastamises, rahakäibe ja käibekapitali efektiivses juhtimises ning riskimaandamise algatustes, et vähendada kapitalikulusid.

Stephen Archer

finantsdirektor

Finantsaruanded

Kasumiaruanne

	Lisa	2002 EEK	2001 EEK
ÄRITULUD			
Realiseerimise netokäive	1	1 751 265 189	1 604 588 429
Muud äritulud		21 373 145	10 677 000
Kokku äritulud		1 772 638 334	1 615 265 429
ÄRIKULUD			
Kaubad, toore, materjal ja teenused	2	655 590 791	704 018 689
Mitmesugused tegevuskulud	3	163 042 084	142 040 089
Tööjõukulud	4	410 081 026	388 867 157
sh palgakulu		307 453 597	292 654 254
sotsiaalmaksud		102 627 429	96 212 903
Põhivara kulum ja väärtuse langus	10	298 588 923	167 124 748
Muud ärikulud		23 361 462	18 939 806
Kokku ärikulud		1 550 664 286	1 420 990 489
ÄRIKASUM		221 974 048	194 274 940
Finantstulud			
Kasum sidusettevõtte müügist	9	6 775 194	0
Muud intressi- ja finantstulud		1 380 821	324 138
Kasum valuutakursi muutustest		48 229 357	6 251 746
Kokku finantstulud		56 385 372	6 575 884
Finantskulud			
Intressikulud		62 696 494	52 248 715
Kahjum valuutakursi muutustest		4 312 453	4 347 550
Muud finantskulud		1 579 140	0
Kokku finantskulud		68 588 087	56 596 265
ARUANDEAASTA PUHASKASUM		209 771 333	144 254 559

Omakapitali muutuste aruanne

	Aksiakapital EEK	Aazio EEK	Reservid EEK	Eelmiste perioodide jaotamata kasum EEK	Aruandeaasta kasum EEK	Kokku EEK
2001. aasta						
Lõppsaldo 31.12.2000	300 000 000	204 723 102	8 478 758	175 359 572	37 892 106	726 453 538
Kantud reservkapitali 2000. a puhaskasumist	0	0	1 894 605	0	-1 894 605	0
Dividendid 2000. a eest	0	0	0	0	-2 841 908	-2 841 908
2000.a. jaotamata kasum	0	0	0	33 155 593	-33 155 593	0
Aruandeaasta puhaskasum	0	0	0	0	144 254 559	144 254 559
Lõppsaldo 31.12.2001	300 000 000	204 723 102	10 373 363	208 515 165	144 254 559	867 866 189
2002. aasta						
Lõppsaldo 31.12.2001	300 000 000	204 723 102	10 373 363	208 515 165	144 254 559	867 866 189
Kantud reservkapitali 2001. a puhaskasumist	0	0	7 212 728	0	-7 212 728	0
Dividendid 2001. a eest	0	0	0	-42 958 169	-137 041 831	-180 000 000
Aruandeaasta puhaskasum	0	0	0	0	209 771 333	209 771 333
Lõppsaldo 31.12.2002	300 000 000	204 723 102	17 586 091	165 556 996	209 771 333	897 637 522

Ertevõtte aksiakapital on 300,000,000 krooni, mis koosneb 30,000,000 üheliigilisest lihtaktsiast nimiväärtusega 10 krooni aktsia kohta. 2002. aastal aksiakapital ei muutunud. Kõigi aktsiate eest on täielikult tasunud. Põhikirjas lubatud maksimaalne lihtaktsiate arv on 120 miljonit ja maksimaalne aksiakapital 1,2 miljardit krooni.

Kohustuslikku reservkapitali suurendatakse igal aastal 5% võrra antud aasta kasumist, kuni reserv jõuab 10%-ni registreeritud aksiakapitalist. Kohustuslikku reservkapitali ei saa dividendidena välja maksta, seda saab kasutada aksiakapitali suurendamiseks ja kahjumite korvamiseks.

Bilanss

AKTIVA (vara)	Lisa	31.12.02 EEK	31.12.01 EEK
KÄIBEVARA			
Raha ja pangakontod	5	15 938 282	7 389 436
Nõuded ostjate vastu		82 767 810	88 454 788
sh ostjatelt laekumata arved		112 141 801	110 788 491
ebatõenäoliselt laekuvad arved	6	-29 373 991	-22 333 703
Mitmesugused nõuded		2 898 520	25 747 569
sh nõuded sidusettevõttele		0	1 180 316
muud lühiajalised nõuded		2 898 520	24 567 253
Ettemakstud tulevaste perioodide kulud		32 424 576	11 063 363
sh maksude ettemaksed ja tagasinõuded	7	22 080 863	4 143 536
muud ettemakstud tulevaste perioodide kulud		10 343 713	6 919 827
Varud	8	110 186 032	150 326 266
sh tooraine ja materjal		103 689 560	150 062 372
ettemaksed hankijatele		6 496 472	263 894
KÄIBEVARA KOKKU		244 215 220	282 981 422
PÕHIVARA			
Pikaajalised finantsinvesteeringud		849 264	7 211 018
sh sidusettevõtte aktsiad	9	0	5 724 806
mitmesugused pikaajalised nõuded		849 264	1 486 212
Materiaalne põhivara	10	2 149 876 474	1 713 777 325
sh maa ja ehitised		1 575 962 575	1 382 787 641
masinad ja seadmed		1 454 576 899	941 146 345
muu inventar, tööriistad, sisseseade		26 593 930	21 314 368
põhivara akumuleeritud kulum		-1 057 268 406	-782 777 606
lõpetamata ehitus		135 765 406	30 282 142
ettemaksed materiaalse põhivara eest		14 246 070	121 024 435
PÕHIVARA KOKKU		2 150 725 738	1 720 988 343
AKTIVA KOKKU		2 394 940 958	2 003 969 765

PASSIVA

	Lisa	31.12.02 EEK	31.12.01 EEK
LÜHIAJALISED KOHUSTUSED			
Võlakohustused	11	135 458 624	391 515 782
sh pikaajaliste liisingkohustuste tagasimaksed järgmisel perioodil		74 419 191	78 027 004
pikaajaliste pangalaenude tagasimaksed järgmisel perioodil		29 017 403	72 880 157
lühiajalised laenud krediidasutustelt		32 022 030	240 608 621
Ostjate ettemaksed toodete ja kaupade eest		260 051	82 234
Võlad hankijatele		189 727 672	158 886 859
sh hankijatele tasumata arved		189 727 672	158 886 859
Mitmesugused võlad		0	492 019
sh võlad sidusettevõtetele		0	492 019
Maksuvõlad	7	2 737 866	7 412 050
Viitvõlad		81 151 673	65 267 600
sh võlad töövõtjatele		47 778 777	38 543 783
intressivõlad		3 066 763	2 233 124
muud viitvõlad		30 306 133	24 490 693
Muud ettemakstud tulevaste perioodide tulud		35 906 674	38 323 142
LÜHIAJALISED KOHUSTUSED KOKKU		445 242 560	661 979 686
PIKAAJALISED KOHUSTUSED			
Pikaajalised võlakohustused	11	1 052 060 876	474 123 890
sh liisingkohustused		177 206 446	242 904 394
pangalaenud		874 854 430	231 219 496
PIKAAJALISED KOHUSTUSED KOKKU		1 052 060 876	474 123 890
KOHUSTUSED KOKKU		1 497 303 436	1 136 103 576
OMAKAPITAL			
		897 637 522	867 866 189
sh aktsiakapital		300 000 000	300 000 000
aažio		204 723 102	204 723 102
kohustuslik reservkapital		17 586 091	10 373 363
eelmise perioodide jaotamata kasum		165 556 996	208 515 165
aruandeaasta kasum		209 771 333	144 254 559
PASSIVA KOKKU		2 394 940 958	2 003 969 765

Rahavoogude aruanne

	Lisa	2002 EEK	2001 EEK
Rahavood äritegevusest			
Korrigeeritud kasum	16	565 154 649	301 926 327
Makstud intressid		-61 862 855	-51 831 038
Saadud intressid		1 380 821	324 138
Rahavood äritegevusest kokku		504 672 615	250 419 427
Rahavood investeerimistegevusest			
Põhivara soetus ja täiendus		-689 364 753	-346 961 231
Põhivara müük		5 009 244	4 875 315
Sidusettevõtte müük		12 500 000	0
Rahavood investeerimistegevusest kokku		-671 855 509	-342 085 916
Rahavood finantseerimistegevusest			
Saadud pikaajalist pangalaenu		716 567 035	0
Pikaajaliste laenude tagasimaksed		-72 147 327	-51 016 658
Kapitalirendi põhiosa tagasimaksed		-79 370 753	-77 685 797
Makstud dividendid		-180 000 000	-2 841 908
Saadud lühiajalist pangalaenu		0	248 459 087
Lühiajalise pangalaenu tagasimaksed		-168 459 088	-80 000 000
Faktooringu tagasimaksed		0	-30 025 999
Rahavood finantseerimistegevusest kokku		216 589 867	6 888 725
Raha ja rahaekvivalentide muutus		49 406 973	-84 777 764
Raha ja rahaekvivalentide liikumine			
Aasta alguseks:			
raha		7 389 436	42 150 889
arvelduskrediit		-72 880 157	-22 863 846
kokku		-65 490 721	19 287 043
Raha ja rahaekvivalentide muutus			
Aasta lõpuks:			
raha	5	15 938 282	7 389 436
arvelduskrediit		-32 022 030	-72 880 157
kokku		-16 083 748	-65 490 721

Raamatupidamise arvestuspõhimõtted

Arvestusmeetodid ja hindamisalused

AS Eesti Raudtee (Ettevõtte) 2002. aasta raamatupidamise aastaaruanne on koostatud kooskõlas Eesti Vabariigi hea raamatupidamistavaga ja rahvusvahelise finantsaruandluse standarditega (IFRS), kasutades soetusmaksumuse printsiipi, välja arvatud käesolevates meetodites toodud erandjuhtudel. Ettevõtte juhtkond usub, et finantsvara ja -kohustuste tegelik väärtus ei erine oluliselt nende bilansilisest väärtusest.

Raamatupidamise aastaaruanne on koostatud Eesti kroonides, välja arvatud juhud, kus muu valuuta on eraldi näidatud.

Tulude arvestus

Veoteenuste müügitulu kajastatakse vastavalt riikidevahelisele kokkuleppele kaubavedude alal. Tulu kirjendatakse siis, kui sellele tekib vastavalt lepingule õigus. Kauba saabumisel kajastatakse tulu veose vastuvõtmise päeval sihtjaamas. Kauba väljasaatmisel kajastatakse tulu veose teesaatmise päeval lähtejaamast. Teenuste müügiga teenitud tulu kajastatakse peale teenuse osutamist.

Ettemaksena laekunud lepingutasud kantakse tulusse proportsionaalselt veomahule tonnides.

Välisvaluutas toimunud tehingute kajastamine

Välisvaluutas toimunud tehingute kajastamisel on võetud aluseks tehingu toimumise päeval ametlikult kehtinud Eesti Panga valuutakursid. 31. detsembri 2002 seisuga välisvaluutas fikseeritud varad ja kohustused on ümber hinnatud Eesti kroonidesse bilansipäeval ametlikult kehtinud Eesti Panga valuutakurside alusel. Välisvaluutatehingutest saadud kasum ja kahjum on kajastatud kasumiaruandes vastava perioodi tuluna ja kuluna.

Peamiste välisvaluutade kursid olid 31. detsembril järgmised:

	2002	2001
CHF	10,77159 EEK	10,55755 EEK
GBP	24,05584 EEK	25,63898 EEK
EUR	15,64664 EEK	15,64664 EEK
USD	14,93642 EEK	17,69182 EEK

Materiaalne põhivara

Materiaalne põhivara näidatakse soetusmaksumuses miinus kulum. Materiaalne põhivara jaotatakse järgmistesse kategooriatesse:

- maa ja ehitised (maa, hooned, rajatised, raudtee, ülekandeliinid);
- masinad ja seadmed (veerem, autod, arvutustehnika, seadmed);
- muu inventar ja sisseseade (tööriistad, kontoritehnika);
- lõpetamata ehitus;
- ettemaksed põhivara eest.

Kõik hooned ja rajatised kajastatakse põhivarana, olenemata nende soetusmaksumusest. Ülejäänud varad loetakse põhivaraks siis, kui nende väärtus ületab 10,000 krooni ja nende eeldatav kasutusiga on pikem kui üks aasta. Kui materiaalse põhivara eeldatav neto realiseerimismaksumus on püsivalt madalam jääkväärtusest, on vastav vara esitatud hinnatuna eeldatavas neto realiseerimismaksumuses.

Raudteeluse maa omanik on riik ja seda maad ei ole Ettevõtte bilansi üle antud. Hoonetealune maa võetakse arvele põhivarana, kui see on kantud kinnistusraamatusse.

Vastavalt Eesti Vabariigi Teede- ja Sideministeeriumiga saavutatud kokkuleppele on AS-il Eesti Raudtee õigus kasutada maad raudteeteenuste osutamiseks 50 aastat ja tal on õigus pikendada seda kasutusaega 99 aastani.

Materiaalse põhivara täiendused võetakse põhivarana arvele, kui nendega seoses viiakse konkreetse vara oma-

dused kvalitatiivselt uuele tasemele või kui on võimalik tõestada, et tehtud kulutustega vastavuses olevad tulud tekivad olulises osas tulevastel perioodidel.

Amortisatsiooninormid

Põhivara amortiseeritakse lineaarsel meetodil. Amortisatsiooni arvestamisel on aluseks amortisatsiooninorm, mis väljendub põhivara kasuliku elueana aastates, nii nagu on toodud alljärgnevalt:

Põhivara grupid	Aastad
Hooned	8-50
Rajatised	3-50
Ülekandeliinid	8-50
Raudtee	8-50
Veerem	3-15
Autod	3 - 8
Kontoritehnika	3 - 5
Seadmed	3-15
Muu inventar ja tööriistad	3 - 5
Arvutustehnika	3 - 5

Maad ei amortiseerita.

Põhivara täienduste (parenduste) kasulikud eluead on samad mis vastaval põhivaragrupil.

Rendid

Ettevõtte on rendilevõtja:

Kapitalirendiks loetakse materiaalse põhivara rent, kus ettevõttele tulevad üle peamised omandusega seotud kohustused ja tulud. Kapitalirendi tingimustel renditud vara võetakse bilansis arvele turuhinnas või minimaalsete rendimaksete nüüdiseväärtuses - kumb on madalam. Rendimaksed jaotatakse kohustuse ja finantskulude vahel, et intressikulu määr oleks netoinvesteeringu jäägist lähtuvalt konstantne. Vastav rendikohustus (ilma intressideta) näidatakse bilansis muu pikaajalise kohustusena. Intressi osa rendimaksest näidatakse kasumiaruandes kuluna.

Rendid, kus peamised omandusega seotud kohustused ja tulud jäävad rendileandjale, on kasutusrendid. Kasutusrendi maksed (miinus rendileandjalt saadud soodustused) näidatakse kasumiaruandes lineaarselt kuluna.

Ettevõttele ei ole tühistamatuid liisinglepinguid.

Ettevõtte on rendileandja:

a) Kapitalirent

Kapitalirendi korral näidatakse liisingmaksete nüüdiseväärtus bilansis nõudena. Kogunõude ja nõude nüüdiseväärtuse vahe näidatakse tulevaste perioodide finantstuluna. Intressitulu jagatakse rendiperioodide vahel konstantse tulumäära alusel netoinvesteeringu jäägist lähtuvalt.

b) Kasutusrent

Kasutusrendile antud varad näidatakse bilansis materiaalse põhivarana. Kulumit arvestatakse nende kasuliku eluea jooksul analoogselt muu sarnase varaga. Renditulu (miinus rendilevõtjale antud soodustused) näidatakse kasumiaruandes lineaarselt tuluna.

Sidusettevõtted

Investeeringud sidusettevõtetesse on kajastatud kapitaliosaluse meetodil. Sidusettevõtted on ettevõtted, kus AS Eesti Raudtee omab 20% kuni 50% hääleõiguslikest aktsiatest või mida Ettevõtte saab oluliselt mõjutada, kuid mida ta ei kontrolli. Omavahelistest tehingutest tekkinud realiseerimata kasumid elimineeritakse Ettevõtte osaluse ulatuses sidusettevõttes, realiseerimata kahjumid elimineeritakse samuti, välja arvatud juhul, kui tehingust on näha, et üle antud vara väärtus on vähenenud. Kui investeeringu tegelik väärtus on oluliselt langenud, tehakse täiendavaid allahindlusi.

Varud

Varud võetakse arvele soetusmaksumuses, mis koosneb kõigist ostuga seotud kuludest ja muudest otsestest väljaminekutest, milleta varud ei oleks praeguses asukohas ja olukorras. Varude arvestamisel kasutatakse kaalutud keskmise hinna meetodit. Varud hinnatakse bilansis lähtudes sellest, mis on madalam, kas soetusmaksumus või neto realiseerimismaksumus.

Nõuded ostjate vastu

Ostjatelt laekumata arved on bilansis hinnatud lähtuvalt tõenäoliselt laekuvatest summadest. Iga kliendi laekumata arveid hinnatakse eraldi, arvestades olemasolevat informatsiooni kliendi maksevõime kohta. Ebatõenäoliselt laekuvad arved on bilansis alla hinnatud summani, mis tõenäoliselt laekub (allahindlus kajastatakse bilansis eraldi real "Ebatõenäoliselt laekuvad arved"); lootusetud nõuded kantakse bilansist välja).

Raha ja raha ekvivalendid

Rahavoogude aruandes koosnevad raha ja raha ekvivalendid kassas olevast sularahast, arvelduskontode jääkidest ja teistest lühiajalistest kõrge likviidsusega investeeringutest ning arvelduskrediidist. Bilansis on arvelduskrediit kajastatud laenua lühiajaliste kohustuste all.

Kohustused

Pikaajaliste kohustustena on bilansis kajastatud kohustused, mille maksetähtaeg on hiljem kui üks aasta peale bilansikuupäeva. Ülejäänud kohustused on kajastatud lühiajalistena.

Puhkusetasu kulu on kajastatud kohustuse tekkimise perioodil, see tähendab siis, kui töötajal tekib nõudeõigus. Väljateenitud puhkusetasu või selle muutus on kasumiaruandes kajastatud kuluna ning bilansis arvele võetud lühiajalise kohustusena.

Eraldistena kajastatakse bilansis aruandeperioodil või eelnevatel perioodidel tekkinud kohustusi, millel on seaduslik või lepinguline alus, mis nõuab tulevikus varast loobumist ja mille maksumust saab usaldusväärselt määrata, kuid mille lõplik maksumus või maksetähtaeg ei ole kindlalt fikseeritud. Eraldiste hindamisel on lähtutud juhatuse hinnangust, kogemustest ja vajadusel ka sõltumatute ekspertide hinnangutest.

Lubadused, garantiid ja muud kohustused, mis teatud tingimustel võivad tulevikus muutuda kohustuseks, on avalikustatud aastaaruande lisades potentsiaalsete kohustustena.

Tulumaks

Bilansis ei kajastata potentsiaalset tulumaksukohustust Ettevõtte vaba omakapitali suhtes, mis kaasneks vaba omakapitali väljamaksmisel dividendidena. Maksimaalne võimalik tulumaksukohustuste summa, mis võiks kaasneda kogu vaba omakapitali väljamaksmisega dividendidena, on toodud lisas 12.

Dividendidelt makstav tulumaks kajastatakse dividendide deklareerimisel kasumiaruandes kuluna.

Laenud

Intressid kajastatakse kasumiaruandes kuluna tekkepõhiselt.

Laenud kajastatakse algselt saadud summas, millest on maha arvatud tehingukulud. Järgnevatel perioodidel väljendatakse laenud amortiseeritud maksumuses, kasutades tegeliku intressimäära meetodit; laenu algsumma (millest on maha arvatud tehingukulud) ja võla tagastamisväärtuse vahe kajastatakse laenuperioodi kestel kasumiaruandes.

Ettevõtte restruktureerimisega seotud eraldised

Restruktureerimisega seotud eraldisi kajastatakse sel perioodil, mil Ettevõttel tekib kas juriidiline või konstruktiivne kohustus (ingl. k. "constructive obligation"). Hüvitised, mida makstakse töötajatega töösuhte lõpetamisel, kajastatakse alles pärast seda, kui asjaomaste töötajate esindajatega on saavutatud kokkulepe koondamise konkreetsete tingimuste ja koondatavate töötajate arvu osas ja kui töötajaid on konkreetsetest tingimustest isiklikult teavitatud. Ettevõtte pideva tegevusega seotud kuludele ei tehta eelnevaid eraldisi.

Finantsriski juhtimine

Finantsriski faktorid

Oma tegevuse tõttu ohustavad Ettevõtet mitmesugused finantsriskid, sealhulgas mõjud, mis tulenevad muutustest võla- ja väärtpapierituru hindades, valuuta vahetuskurssides ja intressimäärades. Ettevõtte üldine riskijuhtimise programm koondab tähelepanu finantsturgude ettearvamatusetele ja püüab leevendada selle võimalikke negatiivseid mõjusid Ettevõtte finantstulemustele.

Riskijuhtimisega tegeleb rahahalduse osakond, mis viib ellu juhatuse poolt heaks kiidetud poliitikat.

Valutakursirisk

Ettevõtte tegutses rahvusvahelises mastaabis ja on avatud erinevatele välisvaluutakursi riskidele, eelkõige seoses USA dollari ja Šveitsi frangiga.

Et maandada riski, millal see iganes võimalik on, tasakaalustab Ettevõtte välisvaluutas oleva klienditulu samas vääringus olevate kulutustega.

Ettevõtte võib teatud positsioonide riski maandamiseks suurendamiseks kasutada tuletisinstrumente, nagu näiteks valutavahetuslepinguid ja intressivahetuslepinguid.

Intressirisk

Ettevõtte sissetulek ja äritegevuse rahavood ei sõltu eriti palju intressimäärade muutustest turul. Ettevõttel ei ole suuremahulisi intressi kandvaid varasid. Ettevõtte võtab vahetevahel muutuva intressimääraga laene ja võib kasutada intressivahetuslepinguid, et maandada rahavoogude riski tulevaste intressimäärade puhul. Intressivahetuslepingute majanduslik efekt põhineb sellel, et ujuvkursiga võlad konverteeritakse fikseeritud kursiga võlgadeks. Intressivahetuslepingud võimaldavad Ettevõttel võtta pikaajalisi ujuva intressimääraga laene ning vahetada need laenude vastu, mille püsiv intressimäär on madalam, kui see oleks täna püsिमääraga võetud laenude puhul. Intressivahetuslepingutes lepib Ettevõtte teiste osapooltega kokku, et konkreetsete ajavahemike järel (tavaliselt on selleks kvartal) vahetatakse fikseeritud nominaalse intressimäära ja ujuvate intressimäärade vahe, mis on arvatud kokkulepitud põhisummalt.

Krediidirisk

Ettevõttes ei ole nimetamisväärsed krediidiriski kontsentratsiooni. Ettevõttes järgitakse põhimõtteid, mis tagavad teenuste ja toodete müügi neile klientidele, kelle usaldusväärsus on varasema käitumisega tõestatud.

Likviidsusrisk

Ettevõtte hoiab oma käsutuses piisaval määral raha ja likviidseid väärtpabereid, tal on finantseerimisvõimalused piisavate jätkuvate krediidiliinide näol ning ta on võimeline sulgema turupositsioone. Põhitegevuse dünaamilise iseloomu tõttu töötab rahahalduse osakond selle nimel, et jätkuvate krediidiliinide lahtihoidmisega oleks tagatud paindlik finantseerimine.

Raamatupidamise aastaaruande lisad

Lisa 1: Realiseerimise netokäive

AS Eesti Raudtee peamiseks tegevusaladeks on kaubavedu raudteel ja raudtee infrastruktuuriteenuste pakkumine.

Realiseerimise netokäive tegevusalade lõikes	2002	2001
Kaubaveoteenused	1 363 884 493	1 234 216 472
Infrastruktuuri kasutamine	265 732 551	254 545 090
Muud teenused	121 648 145	115 826 867
Kokku	1 751 265 189	1 604 588 429

Realiseerimise netokäive geograafilises lõikes	2002	2001
Venemaa	50 347 862	39 149 682
Ukraina	2 901 948	3 021 754
Läti	5 370 094	4 544 277
Valgevene	4 254 562	3 229 909
Leedu	1 870 808	1 243 775
Kasahstan	1 445 579	1 843 655
Muud riigid	1 001 344	1 706 142
Kokku	67 192 197	54 739 194

Ülejäänud netokäive toimus Eesti Vabariigis

Lisa 2: Kaubad, materjal ja teenused

	2002	2001
Müüdud kaupade ja teenuste omahind	18 099 397	14 734 669
Infrastruktuuri materjalid	40 999 648	54 074 506
Veeremi materjalid	20 529 335	36 373 064
Muud materjalid	4 345 097	3 991 456
Töövahendid	9 016 603	9 004 274
Kütus ja määrdeained	188 884 523	203 376 167
Tehnoloogiline elekter	11 695 267	11 512 152
Hoolduskulud	105 782 559	151 690 430
Raudteevadude teenused	256 238 362	219 261 971
Kokku	655 590 791	704 018 689

Lisa 3: Tegevuskulud

	2002	2001
Masinate, seadmete ja sõiduautode kasutamise kulud	12 926 673	13 979 063
Kommunaalkulud	16 721 421	15 651 241
Side- ja kontorikulud	30 162 943	32 184 140
Lähetus- ja müügikulud	7 496 372	10 477 444
Töötajatega seotud kulud	10 907 753	11 557 682
Juhtimis- ja konsultatsioonikulud	42 446 063	17 981 096
Mitmesugused teenused	18 040 481	18 116 360
Muud tegevuskulud	24 340 378	22 093 063
Kokku	163 042 084	142 040 089

Lisa 4: Tööjõukulud

	2002	2001
Töötasu	286 604 414	281 443 361
Töölepingu lõpetamine	20 849 183	11 210 893
Sotsiaalmaksud	102 627 429	96 212 903
Kokku	410 081 026	388 867 157

Töötajate keskmine arv 2002. aastal oli 3602 (2001: 4231), sh osalise tööajaga 10 (2001: 26).

Lisa 5: Raha ja selle ekvivalendid

	2002	2001
Pangakontod	15 924 850	999 393
Üleöödeposiit	0	6 337 359
Muu raha	13 432	52 684
Kokku	15 938 282	7 389 436

Rahavoogude aruandes on raha ja selle ekvivalendid kajastatud järgnevalt:

Raha ja pangakontod	15 938 282	7 389 436
Arvelduskrediit (Lisa 11)	-32 022 030	-72 880 157
Kokku	-16 083 748	-65 490 721

Lisa 6: Ebatõenäoliste laekumiste liikumine

	2002	2001
Aasta alguseks (ostjad)	-22 333 703	-21 341 303
Aasta alguseks (sidusettevõtte)	-9 338 325	-8 461 710
Aasta alguseks (kokku)	-31 672 028	-29 803 013
Kulusse kantud (ostjad)	-9 709 574	-14 128 277
Kulusse kantud (sidusettevõtte)	0	-876 615
Bilansist mahakantud	10 687 532	11 658 179
Laekunud raha	1 320 079	1 477 698
Aasta lõpuks (ostjad)	-29 373 991	-22 333 703
Aasta lõpuks (sidusettevõtte)	0	-9 338 325
Aasta lõpuks (kokku)	-29 373 991	-31 672 028

Lisa 7: Maksud

	31. detsember 2002		31. detsember 2001	
	Ettemaks	Maksuvõlg	Ettemaks	Maksuvõlg
Üksikisiku tulumaks	11	0	0	7 005
Sotsiaalmaks	0	2 693 357	0	7 030 957
Erisoodustuste tulumaks	0	1 125	0	39 111
Tulumaks mitteresidentidele tehtud väljamaksetelt Eestis osutatud teenuste eest	6 417	0	0	276 071
Välisesinduse maksud Venemaal	0	43 384	0	58 906
Käibemaks	22 072 536	0	4 143 536	0
Töötuskindlustusmaks	1 850	0	0	0
Kogumispensionimaks	49	0	0	0
Kokku	22 080 863	2 737 866	4 143 536	7 412 050

Lisa 8: Varud

2002. aasta varude inventuuri käigus tehti allahindlus materjalidele ja varuosadele 7,384,786 (2001: 3,727,960) krooni suuruses.

31. detsembri 2002 seisuga oli AS Eesti Raudtee varusid vastutaval hoiul EVR Koehne käes 9,516,843 krooni väärtuses.

Lisa 9: Investeeringud sidusettevõtetesse

AS Eesti Raudtee müüs detsembris 2002 kõik oma aktsiad sidusettevõttes AS EVR Express.

AS EVR Expressi aktsiakapital oli 30,000,000 krooni, mis koosnes 300,000 100-kroonise nimiväärtusega aktsiast. Nendest 49% ehk 147,000 aktsiat kuulus AS-ile Eesti Raudtee. Enne müüki oli investeeringu raamatupidamisväärtus 5,7 miljonit krooni. Müügihind oli 12,5 miljonit krooni ja nii sai ettevõtte 2002. aastal kasumit 6,8 miljonit krooni.

Lisa 10: Põhivara

	Maa ja ehitised	Masinaid ja seadmed	Muu inventar	Ertemaksed põhivara eest	Lõpetamata ehitus	Kokku
Soetusmaksumus 31.12.2001	1 382 787 641	941 146 345	21 314 368	121 024 435	30 282 142	2 496 554 931
Sissetulek						
Soetamine	0	411 621 191	856 271	0	328 350 398	740 827 860
Üleviitud põhivara	196 899 921	128 087 246	4 658 332	-106 778 365	-222 867 134	0
Sissetulek kokku	196 899 921	539 708 437	5 514 603	-106 778 365	105 483 264	740 827 860
Väljaminek						
Müük	372 043	9 056 604	0	0	0	9 428 647
Maha kantud	3 352 944	17 221 279	235 041	0	0	20 809 264
Väljaminek kokku	3 724 987	26 277 883	235 041	0	0	30 237 911
Soetusmaksumus 31.12.2002	1 575 962 575	1 454 576 899	26 593 930	14 246 070	135 765 406	3 207 144 880
Akumuleeritud kulum 31.12.2001	430 479 637	335 353 706	16 944 263	0	0	782 777 606
Kulumi suurenemine						
Arvestatud kulum põhivara	55 091 578	89 003 908	2 412 814	0	0	146 508 300
Väärtuse langus	1 429 060	150 607 770	43 793	0	0	152 080 623
Kulumi suurenemine kokku	56 520 638	239 611 678	2 456 607	0	0	298 588 923
Kulumi vähenemine						
Müüdid põhivara kulum	107 371	6 270 292	0	0	0	6 377 663
Maha kantud põhivara kulum	2 754 969	14 779 839	185 652	0	0	17 720 460
Kulumi vähenemine kokku	2 862 340	21 050 131	185 652	0	0	24 098 123
Akumuleeritud kulum 31.12.2002	484 137 935	553 915 253	19 215 218	0	0	1 057 268 406
JÄÄKMAKSUMUS						
Jääkmaksumus 31.12.2001	952 308 004	605 792 639	4 370 105	121 024 435	30 282 142	1 713 777 325
Jääkmaksumus 31.12.2002	1 091 824 640	900 661 646	7 378 712	14 246 070	135 765 406	2 149 876 474

Kapitaliseeritud põhivara täienduste kogusumma 2002. aastal oli 208,411,245 krooni, millest 167,925,130 krooni lisandus gruppi "Maa ja ehitised" ja 40,486,115 krooni gruppi "Masinaid ja seadmed".

Ertevõtte juhatus vaatas üle põhivara majanduslikult kasulikult kasutatavate 2002. aastal alates jaanuarist 2002. aastal amortisatsiooniarvestuse korda. Mitme raudtee komponendi (fiiprite, rööbaste ja killustiku) amortisatsiooniperioodi suurendati 10 aastalt 15-50 aastani, vastamaks paremini vara tegelikule kasulikule eluale. Muudatuste tulemusena oli 2002. aasta kulum 48 miljoni krooni võrra väiksem, kui oleks olnud vanade amortisatsioonimäärade järgi.

Osade vedurite raamatupidamisväärtust vähendati 2002. aastal 150 miljoni krooni võrra, et see vastaks nende turuväärtusele.

Kapitalirent

Kapitalirendi vara soetusmaksumus ja kulum sisaldub käesoleva lisa esimese tabeli andmetes.

	Maa ja ehitised	Masinad ja seadmed	Muu inventar	Kokku
Kapitalirendi vara soetusmaksumus				
seisuga 31. detsember 2001	14 662 232	606 598 087	404 572	621 664 891
Sissetulek 2002	0	11 130 236	0	11 130 236
Väljaminek 2002	-7 767 622	-81 641 078	-44 402	-89 453 102
31. detsember 2002	6 894 610	536 087 245	360 170	543 342 025
Kapitalirendi vara akumuleeritud kulum				
seisuga 31. detsember 2001	2 080 945	119 062 554	201 573	121 345 072
Kulum 2002	703 491	48 342 608	118 509	49 164 608
Kulumi vähenemine 2002	-1 837 151	-49 348 165	-38 001	-51 223 317
31. detsember 2002	947 285	118 056 997	282 081	119 286 363
Kapitalirendi vara jääkmaksumus				
31. detsember 2001	12 581 287	487 535 533	203 000	500 319 819
31. detsember 2002	5 947 325	418 030 248	78 089	424 055 662

Kapitalirendi kohustused, intressimäärad ja perioodi intressikulu on esitatud lisas 11.

Lisa 11: Laenud

Pangalaenud ja liisingkohustused 31.12.2002

Laenu- ja liisingkohustused

	Saldo 31.12.2002	sh pikaajaline osa	sh lühiajaline osa	Maksetähtaeg	Intressimäär
EIB (16 mln EUR)	221 460 137	202 202 734	19 257 403	31.05.14	keskmine intress 6,09%
IFC (15 mln USD; 30,025 mln EUR)	672 651 696	672 651 696	0	15.06.11	6 kuu LIBOR+3,375%
Kommertsipanga laen (40 mln EEK)	9 760 000	0	9 760 000	25.09.03	8,30%
Kommertsipanga laen (arvelduskrediit)	5 195 272	0	5 195 272	08.12.03	6,00%
Kommertsipanga laen (arvelduskrediit)	26 826 758	0	26 826 758	31.12.03	5,75%
Pangalaenud kokku	935 893 863	874 854 430	61 039 433		
Liisingkohustused	251 625 637	177 206 446	74 419 191	2002-2014	7,85%
Kokku võlakohustused	1 187 519 500	1 052 060 876	135 458 624		

2002. aastal kanti kulusse liisinglepingute intressi 21,384,000 krooni ja pangalaenude intressi 41,312,494 krooni.

Pangalaenud ja liisingkohustused 31.12.2001

Laenu- ja liisingkohustused

	Saldo 31.12.2001	sh pikaajaline osa	sh lühiajaline osa	Maksetähtaeg	Intressimäär
EIB (16 mln EUR)	240 716 899	221 459 496	19 257 403	31.05.14	keskmine intress 6,09%
Kommertsipanga laen (2,556 mln EUR)	39 452 131	0	39 452 131	08.12.07	6 kuu EURIBOR+2,5%
Kommertsipanga laen (5,113 mln EUR)	79 999 987	0	79 999 987	03.12.03	7,25%
Kommertsipanga laen (40 mln EEK)	23 200 000	9 760 000	13 440 000	25.09.03	8,30%
Kommertsipanga laen (5 mln USD)	88 459 100	0	88 459 100	27.02.02	6,15%
Kommertsipanga laen (arvelduskrediit)	72 880 157	0	72 880 157	02.12.02	6,15%
Pangalaenud kokku	544 708 274	231 219 496	313 488 778		
Liisingkohustused	320 931 398	242 904 394	78 027 004	2002-2014	7,85%
Kokku võlakohustused	865 639 672	474 123 890	391 515 782		

2001. aastal kanti kulusse liisinglepingute intressi 27,851,574 krooni ja pangalaenude intressi 24,397,141 krooni.

31. detsember 2001

	< 1 aasta	1-5 aastat	Üle 5 aasta	Kokku
Pangalaenud	313 488 778	86 789 613	144 429 883	544 708 274
Liisingud kokku	98 639 867	243 507 517	37 030 351	379 177 735
sh liisingintressi kohustused	20 612 863	36 094 381	1 539 093	58 246 337
liisingkohustused	78 027 004	207 413 136	35 491 258	320 931 398
31. detsember 2002	< 1 aasta	1-5 aastat	Üle 5 aasta	Kokku
Pangalaenud	58 546 968	430 743 515	446 603 380	935 893 863
Liisingud kokku	89 398 602	201 570 259	0	290 968 861
sh liisingintressi kohustused	14 979 411	24 363 813	0	39 343 224
liisingkohustused	74 419 191	177 206 446	0	251 625 637

31. detsembril 2002 oli ettevõttel kasutamata arvelduskrediidilimiit 77,977,970 krooni ulatuses.

Euroopa Investeerimispanka (EIB) laen on võetud rahandusministereiumi alllaenuuna, millel on riigi garantii.

Laen International Finance Corporation'ilt on tagatud hüpoteebiga kinnisvarale Pikk 36 (70 miljonit krooni), kommertsipandiga (950 miljonit krooni) ja registreeritud pantidega mitmetele hoonetele.

Kõigi teiste laenude ja kapitalilendide tagatiseks on lepingutes märgitud "kõik ettevõtte varad", kuid ührtki vara ei ole registreeritud registerpandina.

Lisa 12: Tulumaks

Kehitava tulumaksuseaduse alusel ei maksa Eestis registreeritud äriühing tulumaksu mitte teenitud, vaid jaotatud kasumilt. Nimetatud seaduse § 50 alusel maksustatakse alates 2003. aasta 1. jaanuarist äriühingu poolt väljamakstud dividendid tulumaksuga, olenemata dividendide saajast. Maksumäär on 26/74 väljamakstud dividendi summalt.

Bilansis ei kajastata potentsiaalset tulumaksukohustust Ettevõtte vaba omakapitali suhtes, mis kaasneks vaba omakapitali dividendidena väljamaksmisel. Dividendide maksmisega kaasnev tulumaks kajastatakse dividendide väljakuulutamise hetkel kasumiaruandes kuluna.

Ettevõtte jaotamata kasum seisuga 31. detsember 2002 moodustas 375,328,329 (2001: 352,769,724) krooni. Maksimaalne võimalik tulumaksukohustuse summa, mis kaasneb kogu jaotamata kasumi väljamaksmisel dividendidena, on 131,872,116 (2001: 123,946,119) krooni.

Lisa 13: Potentsiaalsed kohustused

AS Eesti Raudtee on oma tegevusega põhjustanud keskkonnareostust, mida tuleb võibolla tulevikus hüvitada. Kuna ettevõttele ei ole esitatud kahjuhindamise kalkulasioone ega ka rahalisi nõudeid, ei ole seetõttu võimalik usaldusväärselt määrata keskkonnareostusest tulenevaid potentsiaalseid kulusid.

Pankrotis olev Valga Külmvagunite Depoo on 30.11.1997 esitanud 22,4 miljoni krooni suuruse hagi AS Eesti Raudtee vastu, mis on esialgu vähendatud 1000 kroonini. Lisaks on eelnimetatud depoo esitanud arveid kogusummas 13,8 miljonit CHF, mida AS Eesti Raudtee ei tunnista. Raudtee juhtkonna hinnangul on ülalnimetatud nõuded alusetud. Juhtkonna arvates ei teki ettevõttele Valga Külmvagunite Depoo nõudega seoses olulisi kulusid.

A. Krimanov (kütusetarnija S.K.K. nõude esindaja) on AS Eesti Raudtee vastu esitanud 6 miljoni krooni suuruse viivisenõude hilinenud makse eest. Tallinna Linnakohus lõpetas 13. novembri 2002 määrusega menetluse ja mõistis A. Krimanovilt AS Eesti Raudtee kasuks välja kohtukulud. Samal päeval esitas A. Krimanov Tallinna Ringkonnakohtule erikaebuse. Ühtki kohtuvaidlusest tulenevat kohustust bilansis ei kajastatud, kuna juhatuse hinnangul on nimetatud kohustuse realiseerumine ülimalt ebatõenäoline.

AS Salvete (kütusetarnija) on 2002. aastal esitanud AS Eesti Raudtee vastu kaks hagi kogusummas 3,9 miljonit krooni. AS Eesti Raudtee juhatuse peab neid nõudeid alusetuteks. AS Eesti Raudtee on ise esitanud AS Salvete vastu hagi summas 3,1 miljonit krooni.

Lisaks eespoolkirjeldatud nõuetele on AS Eesti Raudtee vastu seisuga 11. märts 2003 esitatud 23 hagi, millest 14 on alla 40,000 krooni, 4 nõuet on vahemikus 140,000 kuni 401,000 krooni ja 5 nõuet on hinnata.

AS Eesti Raudtee on 2002. aastal riikidevahelise vagunipargi kasutamise lepingu alusel arvestanud Venemaa Raudteeministeeriumile ühisparti vagunite kasutustasu 154,2 miljonit krooni ja teinud väljamakseid ühtekokku 143,2 miljonit krooni eest.

AS Eesti Raudtee ei ole nimetatud tasudelt kinni pidanud tulumaksu vastavalt riikidevahelisele lepingule, mille Eesti Vabariik ja Vene Föderatsioon sõlmisid 21. septembril 1991. Leping sätestab koostööpõhimõtted ja vastastikused suhted transpordi valdkonnas. Eesti Vabariigi Valitsus ja Vene Föderatsiooni Valitsus leppisid kokku, et reisijate ja kaupade vedu, mida ühe lepingupoole vedajad teise lepingupoole territooriumil kokkuleppe alusel teostavad, ning transpordivahendid nendeks vedudeks, vabastatakse maanteedega või teiste ühenduste kasutamise või korrashoiuga, transpordivahendite valdamise või kasutamisega seotud maksudest ja riigilõivust, samuti ka maksudest ja riigilõivudest vedudest saadavate tulude ja kasumi pealt.

Eesti Vabariigi Põhiseaduse kohaselt, kui Eesti seadused või muud aktid on vastuolus Riigikogu poolt ratifitseeritud välislepinguga, rakendatakse välislepingu sätteid. 21.09.1991 Eesti Vabariigi ja Vene Föderatsiooni vahel sõlmitud leping avaldati Riigi Teatajas 23. märtsil 1995. Vastavalt eelviidatud Riigi Teataja sõnastusele on allkirjastatud "Kokkulepe Eesti Vabariigi Valitsuse ja Vene Föderatsiooni Valitsuse vahel koostööpõhimõtete ja vastastikuste suhete kohta transpordi valdkonnas" ning see jõustus 21. septembril 1991.

Riigikogu ei ole ülalnimetatud lepingut ratifitseerinud ning seega on antud leping Eesti Rahandusministeeriumi arvates juriidiliselt kehtetu. Eesti Välisministeerium on aga teisel arvamusel ning on kinnitanud AS-ile Eesti Raudtee, et Ettevõttel on juriidiline alus mitte pidada kinni tulumaksu Venemaa Raudteeministeeriumile makstavatelt tasudelt.

Lisa 14: Lepingulised kohustused

2000. aastal sõlmiti AS Eesti Raudtee ja AS EVR Koehne vahel 7-aastane raamleping killustiku puhastuseks kogumaksumusega 608,7 miljonit krooni. 31. detsembri 2002 seisuga oli kohustuse jääk 448,6 miljonit krooni.

2002. aastal sõlmiti AS Eesti Raudtee ja General Electric Company vahel 5-aastane leping vedurite diisel-mootorite kapitaalremondiks kogumaksumusega 156,8 miljonit krooni (10,5 miljonit USD). 31. detsembri 2002 seisuga oli kohustuse jääk 79,2 miljonit krooni (5,3 miljonit USD).

Lisa 15: Kasutusrendi maksed

Kasutusrendi tingimustel rentis AS Eesti raudtee 2002. aastal transpordivahendeid ja ruume. Kokku tasuti rendimakseid 16,266,314 (2001: 5,228,351) krooni.

AS Eesti Raudtee sai 2002. aastal tulu kasutusrendile andmisest 18,168,644 (2001: 6,913,187) krooni.

Ettevõttel on hulgaliselt kasutusrendi lepinguid, mida tavaliselt pikendatakse igal aastal, ja seega ei ületa lepingujärgsete kohustuste pikkus ühte aastat.

Lisa 16: Rahavood äritegevusest

	Lisa	2002 EEK	2001 EEK
Aruandeaasta kasum		209 771 333	144 254 559
Korrigeerimised:			
Põhivara kulum	10	146 508 300	166 220 377
Põhivara väärtuse langus	10	152 080 623	904 371
Põhivara müügi kasum		-1 958 258	-4 472 796
Kahjum põhivara likvideerimisest		1 963 048	1 127 512
Kasum sidusettevõtte müügist	9	-6 775 194	0
Ebatõenäoliselt laekuvad arved	6	9 709 574	15 004 892
Varude mahakandmine	8	7 384 786	3 881 615
Muud finantstulud ja -kulud		62 894 814	50 020 382
Valuutakursi muutuste kasum (kahjum)		-43 916 904	1 904 196
Käibekapitali muutus:			
Varude muutus		32 755 448	-23 581 898
Äritegevusega seotud nõuete muutus		-2 534 760	-16 636 790
Äritegevusega seotud kohustuste muutus		-17 778 595	-31 141 094
Äritegevusega seotud viitvõlgade muutus		15 050 434	-5 558 999
Korrigeeritud kasum		565 154 649	301 926 327

Lisa 17: Tehingud seotud osapooltega

Tehinguteks seotud osapooltega loetakse tehinguid ema-, tütar- ja sidusettevõtjatega, aktsionäridega, nõukogu ja juhatuse liikmetega, töötajate, nende lähikondsetega ja firmadega, milles nad omavad olulist osalust.

Sidusettevõttega EVR Express toimusid järgmised tehingud:

Müüdnud teenused	2002	2001
Infrastruktuuri kasutamine	7 816 480	10 625 502

AS Eesti Raudtee vahendas EVR Ekspressi arveldusi reisijateveo osas 2002. aastal summas 6,524,463 (2001: 9,318,545) krooni.

Ostetud teenused		
Mitmesugused teenused	751 250	1 405 234

Aasta lõpu bilanss		
Nõuded sidusettevõttele	1 214 233	1 180 316
Kohustused sidusettevõttele	928 095	492 019

AS Eesti Raudtee müüs oma sidusettevõtte AS EVR Ekspress aktsiad 2002. aasta detsembris (vt lisa 9).

AS Eesti Raudtee enamusaktsiate omanik on Baltic Rail Services OÜ. Viimase omanikeks on Ganiger Invest OÜ, Jarvis Estonia BV, Rail World Estonia LLC, Railroad Development Corporation ja EEIF Rail BV.

Aasta jooksul on ettevõtte arvestanud nende seotud osapooltega seotud kuludeks 33,233,781 (2001: 12,287,128) krooni suuruse summa juhtimise ja teenuste eest, mida osutati erastamislepingu sätete kohaselt. 31. detsembril 2002 oli 7,192,689 (2001: 10,370,514) krooni sellest summast kontol Muud viitvõlad ja 1,526,870 (2001: 1,916,614) krooni kontol Hankijatele tasumata arved. Juhtkonna hinnangul ei ole tehingutes seotud osapooltega kasutatud turuhindadest oluliselt erinevaid hindu.

2002. aastal maksti juhatuse liikmetele tasu 3,1 miljonit krooni (2001: 5,1 miljonit krooni).

Lisa 18: Bilansikuupäeva järgsed sündmused

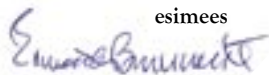
Ettevõtte sõlmis 27. veebruaril 2003 ametiühingutega kokkuleppe kuni 380 töötaja koondamiseks 2003. aastal. See on töötajate arv, keda ettevõtte võib koondada. Lepe ei määranud kindlaks konkreetseid isikuid ega ametikohti ja 2002. aastal ei tehtud vastavat kulueraldist.

Nõukogu ja juhatuse liikmete allkirjad

Nõukogu

Edward Arnold Burkhardt

esimees



Guido Sammelseg

esimehe asetäitja



Andrew Smith



Andrus Kuusmann



Henry Posner III



Jüri Käo



Marek Uusküla



Oleg Harlamov



Juhatus

Herbert Houston Payne

esimees



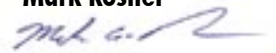
Riivo Sinijärvi



Stephen Charles Archer



Mark Rosner



Kaido Simmermann



Majandusaasta kasumijaotuse ettepanek

AS Eesti Raudtee juhatus tegi aktsionäride üldkoosolekule ettepaneku jaotada 2002. aasta puhaskasum 209,771,333 krooni alljärgnevalt:

5% kasumist reservkapitali

10 488 567 krooni

dividendideks

96 210 000 krooni

eelmiste perioodide jaotamata kasumisse

103 072 766 krooni

AUDIITORI JÄRELDUSOTSUS

AS Deloitte & Touche Audit
Roosikrantsi 2
10119 Tallinn
Reg.kood 10687819

Tel: +372 6 406 500
Fax: +372 6 406 503

**Deloitte
& Touche**

AUDIITORI JÄRELDUSOTSUS

AS-i Eesti Raudtee aktsionäridele:

Oleme auditeerinud AS-i Eesti Raudtee (edaspidi "Firma") bilanssi seisuga 31. detsember 2002 ning vastavat kasumiaruannet, rahakäibe aruannet ja omakapitali liikumiste aruannet. Nende finantsaruannete õigsuse eest vastutab Firma juhatas. Meie vastutame arvamuse eest, mida avaldame finantsaruannete kohta meie auditi põhjal. Firma finantsaruanded seisuga 31. detsember 2001 on auditeeritud teiste audiitorite poolt, kelle märkusteta järelauditus nende finantsaruannete kohta on väljastatud 28. märtsil 2002.

Meie audit on läbi viidud vastavalt Rahvusvaheliste Auditeerimisstandarditele. Nimetatud standardite kohaselt planeerime ja viime oma auditi läbi saamaks piisavat kinnitust asjaolule, et finantsaruanded ei sisalda olulisi vigu ning valeandmeid. Audit hõlmab tõendusmaterjalide, millel põhinevad finantsaruannetes ja nende lisades esitatud näitajad, väljavõtetist kontrolli. Samuti hõlmab audit hinnangu andmist kasutatud arvestuspõhimõtetele ja juhtkonna poolt tehtud olulisematele raamatupidamislikele hinnangutele ning seisukoha võtmist finantsaruannete üldise esitusviisi suhtes. Usume, et meie poolt läbiviidud audit annab piisava aluse arvamuse avaldamiseks.

Oleme seisukohal, et finantsaruanded kajastavad olulises osas õigesti ja õiglaselt Firma finantsolukorda seisuga 31. detsember 2002, vastava aruandeaasta majandustegevuse tulemust, rahakäivet ja omakapitali liikumisi kooskõlas Rahvusvaheliste Finantsaruandluse Standarditega ja Eesti raamatupidamise seadusega.



Villu Vaino

Vannutatud audiitor

25. märts 2003

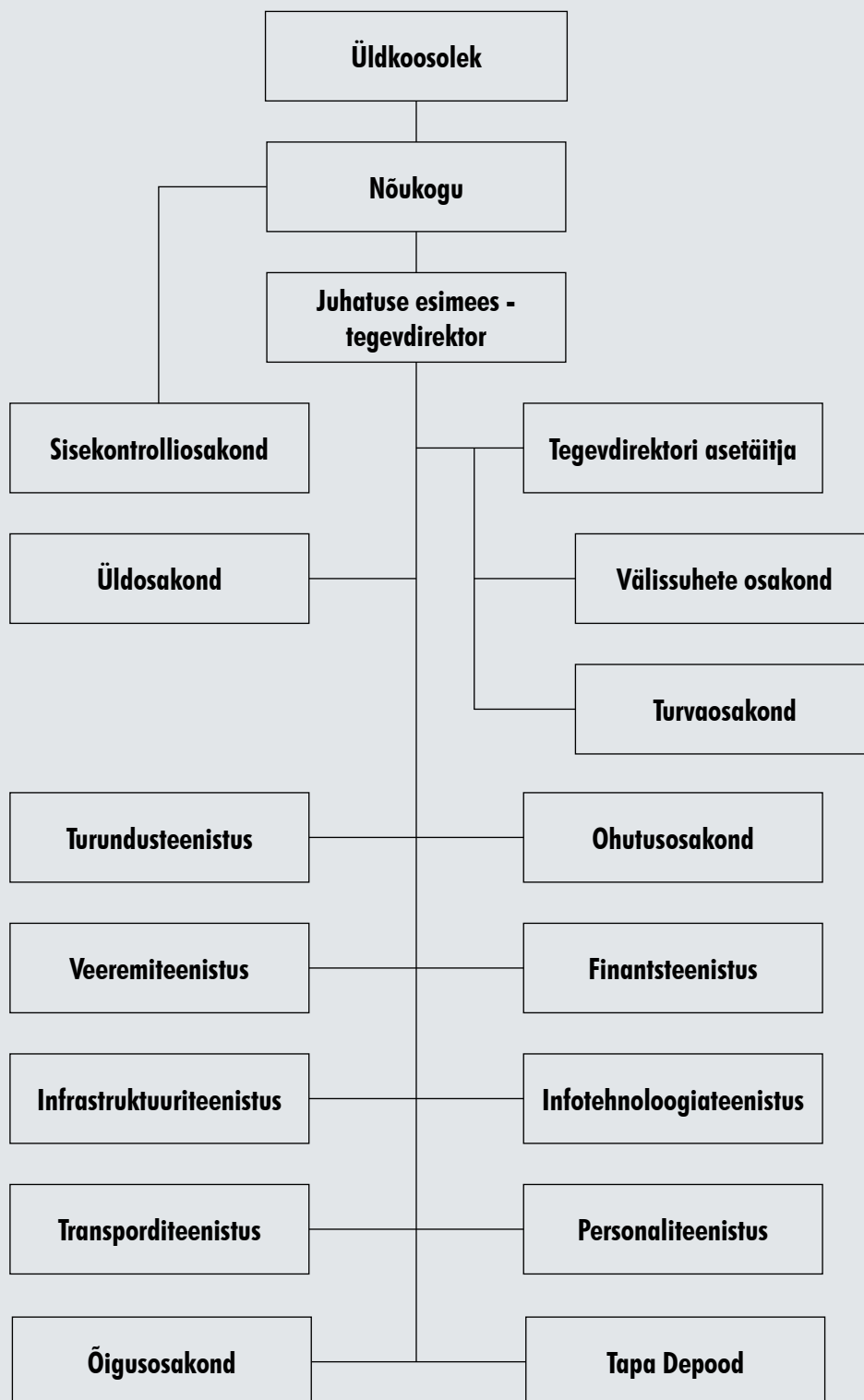


AS Deloitte & Touche Audit

Deloitte
Touche
Tohmatsu

STRUKTUUR

Kinnitatud AS Eesti Raudtee juhatuse
23.07.2002 otsusega nr 38/2, muudetud
juhatuse otsusega nr 61/7 21.01.2003





ПЕТРОЕН 143 62
КР 32 ОП 703
2 12 57 28 12 00-02
ПРОЕКТ

AS Eesti Raudtee
Pikk 36, 15073 Tallinn
Tel (0) 615 8610
Faks (0) 615 8710
E-post raudtee@evr.ee