



EESTI RAUDTEE
pidevas liikumises



SISUKORD

AJALUGU	6
NÕUKOGU ESIMEHE PÕÖRDUMINE	7
JUHATUSE ESIMEHE-TEGEVDIREKTORI PÕÖRDUMINE	9
EESTI RAUDTEE ROLL ÜHISKONNAS	11
STRUKTUUR	12
FAKTE EESTI RAUDTEE KOHTA	13
KAUBAVEDU	14
Turundusteenistus	15
Veomahud ja kaubagrupid	16
Veoliigid	17
Olulisemad töösuunad	18
Veokorraldus	19
Hinnapoliitika	
Transporditeenistus	20
Töetehnoloogia	21
Raudteeinfrastruktuuri kasutamine	
Personal	
Veeremiteenistus	23
Tapa depood	26
Eesmärgid	
Investeeringud	
Majandusnäitajad	
INFRASTRUKTUUR	28
Infrastruktuuriteenistus	29
Kapitaalremondi osakonna projektid	
Peamised tegevusvaldkonnad	
Koostatud projektid	
Raudtee keskremont	30
Raudtee tõsteremont	
Jaamateede pikendamine	31
Järeletootmine	
Raudteehooldustehnika	
Kinnisvaraamet	32
Kinnisvara haldamine ja hooldamine	
Ehitused ja rekonstrueerimised	
Olulisemad 2003. aastal lõpetatud objektid	
Kinnisvara hooldus	
Maakorraldus	33
Side- ja turvanguamet	34
Telekommunikatsiooniprojektid	
Signalisatsiooni ja blokeeringute projektid	
Raadio ja veeremikontrolli jaoskonna tööd	
Tehnilise toe jaoskonna projektid	
Infotehnoloogiateenistus	36

OHUTUS	37
Tööohutus	38
Liiklusohutus	39
Riskianalüüs ja tegutsemine hädaolukorras	
KESKKOND	40
Keskkonnaosakonna projektid	41
TÖÖTAJAD	42
RAHVUSVAHELISED SUHTED	44
FINANTSTEENISTUS	46
Raamatupidamise aastaaruanne	47
Kasumiaruanne	
Omakapitali muutuste aruanne	48
Bilanss	49
Rahavoogude aruanne	50
Raamatupidamise aastaaruande lisad	51
Lisa 1: Raamatupidamise arvestuspõhimõtted	
Lisa 2: Finantsriskide juhtimine	55
Lisa 3: Müügitulu	56
Lisa 4: Kaubad, materjal ja teenused	
Lisa 5: Mitmesugused tegevuskulud	57
Lisa 6: Tööjõukulud	
Lisa 7: Finantstulud ja –kulud (neto)	
Lisa 8: Dividendide tulumaks	58
Lisa 9: Omakapital	
Lisa 10: Materiaalne põhivara	59
Lisa 11: Varud	60
Lisa 12: Nõuded ja ettemaksed	
Lisa 13: Raha ja raha ekvivalendid	
Lisa 14: Võlakohustused	61
Lisa 15: Võlad tarnijatele ja muud lühiajalised kohustused	62
Lisa 16: Maksude ettemaksed ja maksuvõlad	
Lisa 17: Riskimaandamisinstrumendid	
Lisa 18: Potentsiaalsed kohustused	63
Lisa 19: Lepingulised kohustused	
Lisa 20: Kasutusrent	64
Lisa 21: Korrigeeritud kasum	65
Lisa 22: Tehingud seotud osapooltega	
Lisa 23: Bilansikuupäeva järgsed sündmused	
Nõukogu ja juhatuse liikmete allkirjad	66
Kasumi jaotamise ettepanek	
AUDIITORI JÄRELDUSOTSUS	67

AJALUGU

24. oktoobril 1870 avati Tallinna ja Narva vahel Eesti esimene raudteeliin. Eesti Raudtee oli sündinud.

15. novembril 1918 moodustati Eesti Vabariigi teedeministri käskkirjaga Eesti Vabariigi Raudtee - EVR.

1940. aastal lülitati EVR Nõukogude Liidu raudteevõrku.

Pärast taasiseseisvumist 1991. aastal hakkas Eesti Raudtee sõjalise rolli asemel täitma tähtsat transiidikanali funktsiooni.

Riigiettevõtte Eesti Raudtee moodustati jaanuaris 1992.

1997. aasta augustis kujundati riigiettevõtte ümber aktsiaseltsiks Eesti Raudtee.

Aprillis 2000 kuulutas Eesti Erastamisagentuur välja Eesti Raudtee 66% aktsiate erastamiskonkursi.

30. aprillil 2001 sõlmis Eesti Erastamisagentuur konkursi võitja Baltic Rail Services OÜ-ga erastamislepingu.

31. augustil 2001 tasus BRS aktsiate eest 1 miljard krooni, saades Eesti Raudtee aktsiate kontrollpaki omanikuks.

See oli Euroopa esimene vertikaalselt integreeritud raudtee erastamine.

NÕUKOGU ESIMEHE PÖÖRDUMINE

2003. aastal oli AS Eesti Raudtee jätkuvalt edukas. Ettevõtte tuli toime esimese kvartali raskete oludega ja aasta vältel teenitud kasum suurenes veidi vähenenud tegevustulemi juures 65,3% . Meie tegevussuhtarvuk (tegevuskulude ja tulemi suhe) oli 64,7% ja see asetab meid maailma kasumlikemate raudtee-ettevõtete hulka.

Tulemused oleksid võinud olla palju paremad, kui ei oleks olnud jääprobleeme, mis jaanuaris ja veebruaris takistasid vedu Eesti sadamate kaudu. Tagajärjeks oli kauba liikumine sadamatesse, mis suutsid pakkuda tõhusat jäämurdmisteenu. Selle probleemi mõju oli tuntav terve aasta vältel. Tulevalt neist asjaoludest ei suutnud AS Eesti Raudtee saavutada oodatud tulude kasvu ning praegugi peame me jätkama jõupingutusi kaotatud kaubaveomahtude tagasivõitmiseks. Seetõttu hindame praeguse valitsuse lubadust tagada tulevikus jäälohkumistööde vajalik maht.

2003. aastal saavutasime väga häid tulemusi ohutuse osas. Võrreldes 2002. aasta heade tulemustega vähenes tööõnnetuste tõttu kaotatud tööpäevade arv veel 51,9%. Muret tekitavad suur õnnetuste arv raudteeülesõitudel ja meie territooriumil kõrvaliste isikutega juhtunud õnnetused. Üritame nende arvu vähendada, tõhustades raudteeülesõitude signalisatsioonisüsteemide tööd, teavitades avalikkust ja tehes koostööd kohalike ametkondadega.

2003. aastal aset leidnud olulistest sündmustest vääriski veel nimetamist nõukogude päritolu vedurite väljavahetamine firma General Electric 74 veduriga. Pärast mõningatest kohanemiskustest ülesäämist töötab uus veduripark väga hästi ja on aidanud oluliselt kaasa meie raudtee läbilaskevõime suurendamisele. Paranenud on vagunite ringlusaeg ja meie klientidele pakutav teenus. GE vedurid on vastanud kõikidele meie ootustele ja praeguseks on meie käsutuses kõige ajakohasem veduripark kogu 1520 mm rööpmelaiusega raudteevõrgul.

2003. aastal oli oluliseks sammuks ka AS Eesti Raudtee International Finance Corporation'ilt (IFC) võetud laenu refinantseerimine Nordea Panga poolt juhitud konsortsiumilt võetud 50 miljoni krooni laenuga. Refinantseerimise tulemusena vähenes AS Eesti Raudtee poolt makstav intressimäär 187,5 baaspunkti võrra ning laenu tagasimakseperiood pikenes viie aastani, lisades seeläbi täiendavaid vahendeid AS Eesti Raudtee ambitsioonikate investimisplaanide elluviimiseks. IFC-taolise valit-sustevahelise arengupanga poolt antud laenu asendamine täielikult erasektori rahastatud laenuga on oluliseks saavutuseks nii AS Eesti Raudtee kui ka IFC jaoks ning annab tunnistust AS Eesti Raudtee paljutootavast tulevikust, mida algselt tunnustas IFC ning nüüd ka rahvusvaheline pangandussektor.

2003. aastal investeeris AS Eesti Raudtee infrastruktuuri 256 miljonit krooni, veeremisse 223 miljonit krooni ja muudesse projektidesse 19 miljonit krooni. Oleme tulnud jätkuvalt toime erastamislepingu sõlmimise ajal võetud investimiskohustuste täitmisega. Meie poolt tehtavate investeeringute maht on sama suurte raudtee-ettevõtete seas ainulaadne ning võimaldab meil täita täies ulatuses oma lubadust tagada Eesti riigile toimiva raudtee olemasolu, mis avaldab positiivset mõju riigi majanduskasvule ja öitsengule.

Olen eriti rõõmus suurenenud tööviljakuse, vaguniringluse kiirenemise ja raudtee läbilaskevõime suurene-mise üle 2003. aastal. Kõigis neis valdkondades õnnestus meil ületada eelmiste perioodide tulemusi ning astuda pikk samm meie eesmärgi suunas – saavutada kõigis valdkondades rahvusvaheliselt liidripositsioon.

Olles rahul 2003. aasta töötulemustega, peame me siiski tunnistama, et mitmed küsimused vajavad veel lahendamist. 1. mail 2004 ühines Eesti Euroopa Liiduga. Uus olukord loob meile uusi või-



malusi, kuid muudab alates 2004. aastast ka õigusruumi, milles me tegutseme. Koostöös Eesti Vabariigi valitsusega taotleme raudteega seotud projektidele Euroopa Liidu fondide toetust ning jätkub koostöö sadamate arendamise ja muude transpordiprojektidega, mis toovad kasu kogu riigile. Eesti kiire majanduskasv ja Venemaalt meie suunal kulgev transiit pakub meile tohutuid võimalusi ning oleme valmis uute ülesannetega toime tulema.

Venemaa majandus on saavutanud kiire arengu ning see loob uusi võimalusi ka Eesti Raudteele. Jälgime tähelepanelikult Venemaa raudteereformi ning teeme kõik endast oleneva, et säilitada oma häid suhteid meie kolleegidega idas ka pärast reformi elluviimist.

2003. aasta lõpus hakkas Eesti Raudtee nõukogu kaaluma võimalusi ettevõtte aktsiate börsile viimiseks. Meie nõustajad on märku andnud, et praegune turusituatsioon on selleks väga soodne ja et Eesti Raudtee head erastamisjärgsed töötulemused on loonud olukorra, kus me oleme börsile viimiseks ideaalne kandidaat. Jätkame tööd selles suunas ka 2004. aastal ning selle projekti elluviimiseks on vajalik meie mõlema aktsionäri toetus. Võimalust saada edukaks, Tallinna Börsil noteeritud raudtee-ettevõtteks tuleks vaadelda kui järgmist olulist sammu Eesti muutumisel vaba turumajandusega riigiks ja kui tunnustust tulevikku vaatavale valitsusele, kes mõne aasta eest algatas ettevõtte erastamisprotsessi.

AS Eesti Raudtee nõukogu nimel tänan ma meie aktsionäre, juhtkonda ja töötajaid eelmisel aastal ülesnäidatud toetuse, püüdlikkuse ja tööpanuse eest. Nende jõupingutused tagavad meile edasiliikumiseks hea positsiooni.

Lugupidamisega

Edward A. Burkhardt

JUHATUSE ESIMEHE-TEGEVDIREKTORI PÖÖRDUMINE

Täis on saanud teine erastamisjärgne aasta. Nagu esimeselgi aastal olid meie finants- ja tegevusnäitajad, mille järgi me oma tulemusi ja arengut hindame, pea igas kategoorias väga head. Vaatamata eriti karmile talvele, mis takistas transiidiairi Läänemerel, suutsime säilitada eelmise aastaga võrreldes sama kaubaveomahu. Keskendudes tegevuskulude vähendamisele ja tootlikkuse suurendamisele, suutsime saavutada hea lõpptulemuse. Seejuures vähendasime tegevuskulusid 8%, EBIDTA suurenes 18%, maksueelne kasum oli 379 miljonit krooni, võrreldes 209 miljoniga 2002. aastal.

2003. aasta tulemustest kokkuvõtteid tehes tahaksin nagu alati rõhutada meie saavutusi ohutuse valdkonnas. Traumade ja kaotatud tööpäevade arv vähenes plaanitust enam ka 2003. aastal. Töötraumade arv kahanes 15-lt 8-le ehk 47%. Kaotatud tööpäevade arv vähenes 561-lt 270-le ehk 52%.

Traumajuhtumite hindamise meetodika kohaselt toome välja sagedusindeksi, st traumade arvu 200 000 inimitunni kohta - 2003. aastal oli see indeks 0,286. See on statistiline näitaja, mida annab väga edukalt võrrelda maailma mis tahes raudtee sellekohase näitajaga ja mis asetab EVRi traumajuhtumite osas "parimate raudteede" nimistu etteotsa. Selle üle võime me kõik uhked olla, ent 2004. aastal peame saavutama veelgi paremaid tulemusi.

Mis puutub raudteeseadmetega seotud vahejuhtumitesse, siis "väiksemate juhtumite" kategoorias võib täheldada väikest tõusu, kuid "raskeid juhtumeid" ei olnud, 2002. aastal oli neid neli. 2004. aastaks oleme seadnud eesmärgi vähendada traumade ja kaotatud tööpäevade arvu veel 20%, samuti oleme algatanud programmi väiksemate raudteeseadmetega seotud vahejuhtumite arvu vähendamiseks. Äsja on moodustatud töötajate ohutuskomisjonid, mis peaksid keskenduma profülaktilisele tegevusele kogu raudteel. Ohutuse pidev parandamine Eesti Raudteel ei ole lihtsalt loosung, raudtee peabki nii töötama.

Eesti Raudtee töösuunaks on jätkuvalt parandada oma põhitegevust, st osutada tõhusat, usaldusväärset raudteetransporditeenust. Üks tähtsamaid tegureid meie raudteevõrgustiku teenuste taseme hindamisel on aeg, mis kulub meie klientide kauba transportimiseks algpunktist sihtkohta. Transiidis tähendab see kauba transportimist ühest meie kolmest piiripunktist mõne Tallinna sadama terminali. Eesti klientide jaoks tähendab see impordi- või eksporditehinguid või mõnel puhul mõlemat. Vaguni piirilt sadamasse ja tagasi piirini liikumiseks kuluvat aega nimetame me vaguni ringlusajaks. 2003. aastal oli keskmine vaguni ringlusaeg 3,76 päeva, mis näitab väikest paranemist 2002. aasta 3,85 päevaga võrreldes. Ent siinkohal tuleb rõhutada, et 2003. aasta esimese 4 kuu jooksul olid Läänemere jääolud kõige kehvemad 1948. aastast alates ja see põhjustas tõsiseid probleeme Tallinna sadama töös, samuti meie ekspordiklientidele. Vaguni keskmine ringlusaeg aasta viimase 8 kuu jooksul oli 3,19 päeva, mis annab meile tuge olukorra parandamiseks 2004. aastal. Otsime pidevalt uusi võimalusi, et vähendada vagunite ringlusaega. Näitena võib nimetada äsjaalgatatud protsessi ühe suurkliendiga, mis võimaldab meil ühe raudteeterminali vahele jätta ja transportida kaup otse kliendi terminali sadamas ning sealt välja, lühendades sellega vaguni ringlusaega umbes 3 tunni võrra rongi kohta. Teiseks ringlusaja lühendamise mooduseks on uue infosüsteemi rakendamine. See nn jaama juhtimissüsteem varustab juhte usaldusväärsema, korrektsema ja õigeaegse informatsiooniga, mis tagab meie klientide kauba ja vagunite tõhusama töötlemise. See Eesti Raudtee poolt arendatud süsteem peaks tööle hakama 2004. aasta kolmandas kvartalis. Need on mõned näited meie ettevõtmistest klientidele osutatavate teenuste kvaliteedi parandamisel.



2003. aastal oli teisigi võtmenäitajaid, mis viitasid kaubaveomahu kasvule. Mis puudutab meie veduriparki, siis brutotonnkilomeetrid veduri kohta kasvasid 26% ja veduri eksploatatsioonivalmidus päevas kasvas 11%. Nendele suurtele edusammudele vaatamata oleme alustanud 5 aasta kapitaalremondiplaani intensiivse elluviimisega, mis hõlmab 75% veeremipargist. Selle eesmärk on suurendada nii töökindlust kui ka pikaajalist veovõimet.

Niisuguste lisainvesteeringutega kinnitame klientidele, et oleme võtnud kohustuse osutada neile teenust, mis vastab mitte ainult tänapäeva nõudmistele, vaid ka suurenevatele nõudmistele tulevikus.

Mis puutub meie tuludesse kaubagruppide kaupa, siis nii mõnedki neist suurenesid möödunud aastal tunduvalt. Põlevkivi veomaht suurenes 12%, tahke mineraalkütuse maht 57% ja puidumaht 16%. Naftatoodete, väetiste ja teravilja veomahud vähenesid peaaegu kogu aasta jooksul, kuid novembris ja eriti detsembris hakkasid mahud suurenema ja see tendents on jätkunud ka 2004. aasta jaanuaris ja veebruaris. Nii 2003. aasta detsembris kui 2004. aasta jaanuaris püstitati mahurekordid, vastavalt 4,06 ja 4,18 miljonit tonni. Ühe päeva jooksul tühjendatud 2659 vagunit oli Eesti Raudtee rekord, mis sündis 2003. aasta detsembris. Vaatamata raskele talvele, mis põhjustas tulude säilimise samal tasemel, saavutasime mõnedel kuudel rekordilisi veomahtusid.

Kokkuvõtteks tahan rõhutada, et olen möödunud aasta tulemustega rahul. Olen uhke Eesti Raudtee töötajate saavutuste üle. Usun, et 2004. aastal paranevad meie tulemused veelgi, kindlustades meie konkurentsivõime säilitamise ka tulevikus.

Parimate soovidega

Herbert H. Payne

EESTI RAUDTEE ROLL ÜHISKONNAS

Eesti Raudtee on juba üle 130 aasta olnud Eesti majandusliku arengu üheks veduriks. Aegade jooksul on raudteejaamade ümber tekkinud kümneid linnu ja sadu asulaid, mille elanike argipäev ilma raudteeta oli mõeldamatu. Ja nii on see ka täna.

Kuigi aeg on edasi läinud ning lisaks raudteele on inimestel ka mitmeid teisi tööandjaid ja liikumisvahendeid, täidab raudtee endiselt olulist transpordivahendi ning transiidikanali rolli. Kujutagem vaid hetkeks ette olukorda, et põlevkivivagunid ei jõua meie elektrijaamadesse. Peale selle on Eesti Raudtee üks osa Eestit läbivast transiidiketist, mille tegevus annab hetkel ligikaudu 10% riigi SKP-st ning transiidiettevõtted töötavad ja investeerivad iga päev märkimisväärseid summasid selle nimel, et meie panus järjest suureneks.

Peale raudtee infrastruktuuri ja veeremisse tehtud investeeringute soovib Eesti Raudtee edendada ka riigi kultuuri- ja spordielu ning toetada projekte ja ettevõtmisi, millel riigipoolsest toest puudu jääb. Ettevõtte kannab sotsiaalset vastutust ühiskonna ees ning on seadnud endale eesmärgiks oma majandustegevuse kaudu olla Eesti majanduskasvu mootoriks, aidates kaasa elanike elatustaseme tõusule. Läbi sponsorluse toetame täiendavalt ühiskonna arengu neid külgi, mida peame eriti oluliseks.

2003. aastal toetas Eesti Raudtee haridusasutusi, muuseumide, kirikuid, teatreid, kirjanikke, sportlasi, lauljaid, heategevusorganisatsioone jne ligi kahe miljoni krooniga. 2004. aastal jätkab Eesti Raudtee lisaks pikemaajaliste projektide toetamisele ka uute ettevõtmiste rahastamist.

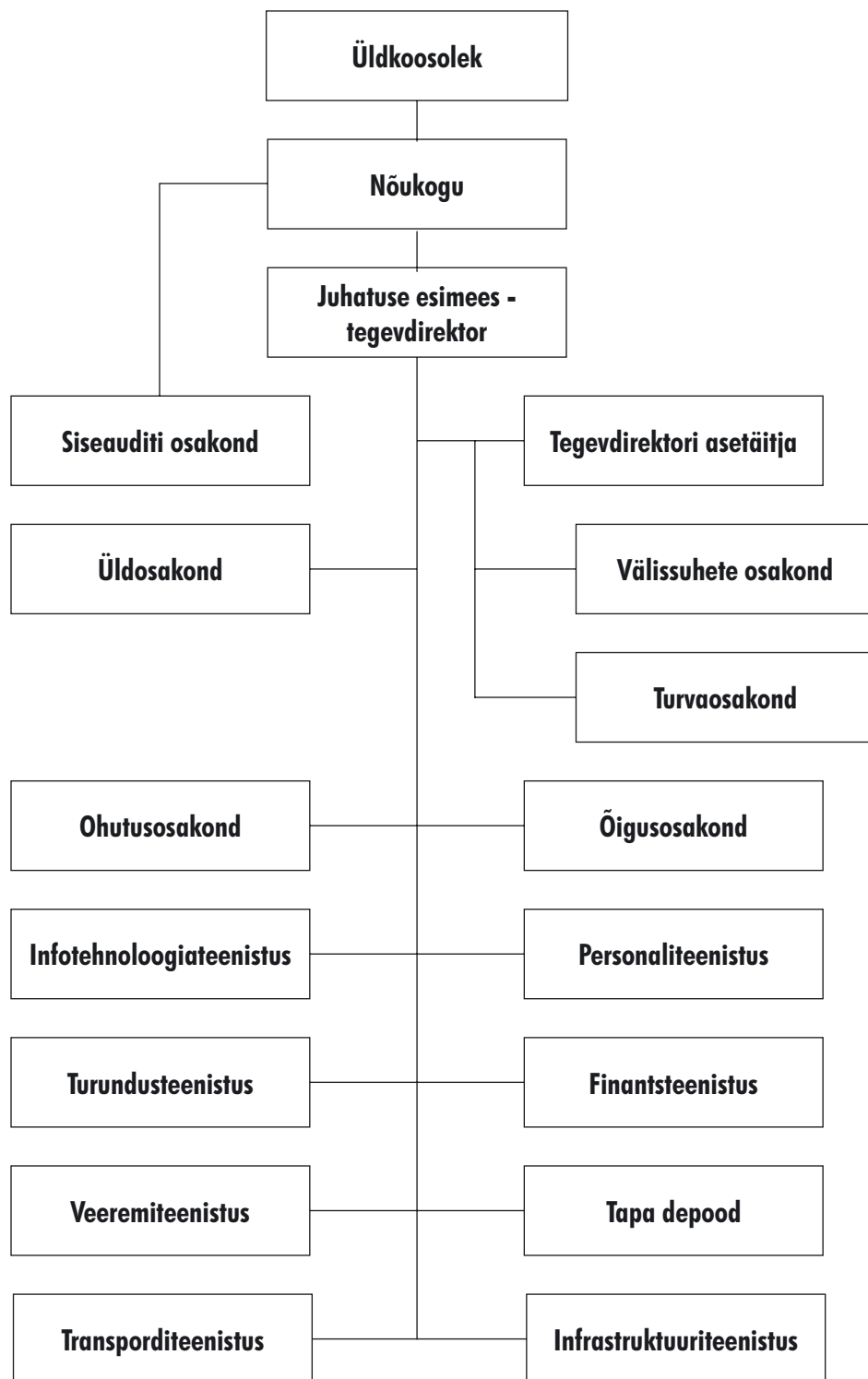
Elu Eestimaal on viimase kümne aastaga tundmatuseni muutunud. Teame ka seda, et selle taga on meie rahva ennastalgav töö ja sihikindlus. Eesti Raudtee on oma sihid seadnud ning need langevad täielikult kokku homse Eesti sihtidega.

Riivo Sinijärv

juhatuse liige - tegevdirektori asetäitja



ETTEVÕTTE STRUKTUURISKEEM



FAKTE EESTI RAUDTEE KOHTA

(seisuga 31. detsember)

Tegevusnäitajad:	2003	2002	2001
Kaubaveokäive, mln netotonnikilomeetrit	9 256,9	9 559,1	8 199,4
Keskmine veokaugus, km	219,0	227,0	211,8
Kohalike vedude maht, mln t	3,8	3,7	5,5
Rahvusvaheliste vedude maht, mln t	38,5	38,4	33,2
Finantstulemused:			
Müügitulu, mln kr	1 737,0	1 751,3	1 604,6
Puhaskasum, mln kr	346,7	209,8	144,2
Investeeringud, mln kr	497,4	740,8	508,4
Omakapital, mln kr	1 162,7	897,6	967,9
Töötajad:			
Töötajate arv	2 674	3 194	4 048
Tööjõukulud kokku, mln kr	402,2	410,1	388,9
Keskmine kuupalk, kr	7 772	6 422	5 622
Veerem			
Kaubarongivedurid, tk	124	119,5	58,5
sh eksploatatsioonis	75	88	58,5
Manöövrivedurid, tk	33	34	34
sh eksploatatsioonis	15	34	34
Kaubavagunid, tk	3 648	3 448	3 562

A long train of white tank cars is shown on a snowy track. The train extends into the distance, with the cars supported by a complex system of green and black metal structures. The ground is covered in snow, and a signal post with yellow lights is visible on the right side of the track. The sky is bright and clear.

KAUBAVEDU

TURUNDUSTEENISTUS

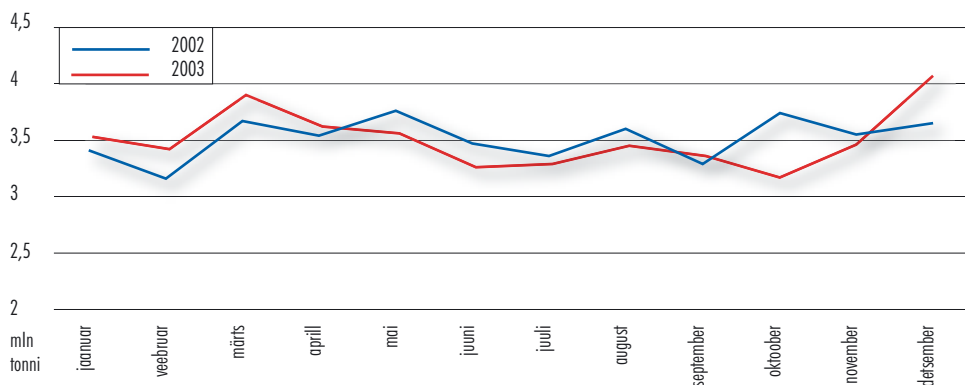
2003. aasta esimesel poolel suurenesid Eesti Raudtee veomahud märkimisväärselt, kuid seoses raskete ilmastiku- ja jääoludega osutus nende teenindamine raudteest mitteolenevatel põhjustel problemaatiliseks. See tõi kaasa kaubavoogude suundumise eelkõige lõunanaabrite juurde. Aasta teisel poolel tõime need mahud Eesti Raudteele tagasi.

Venemaa naftaekspord on viimastel aastatel suurenenud keskmiselt 12% aastas. Tõusnud on ka maailmaturu nõudlus tooraine järele. Paraku ei suuda Venemaa sadamad kasvavaid naftavooge täies mahus teenindada, luues Eesti sadamatele ja Eesti Raudteele soodsa positsiooni oma kaubamahtude suurendamiseks. Meie klientide märkimisväärsed investeeringud oma terminalide läbilaskevõime suurendamisse ning Muuga, Paldiski ja Sillamäe sadamate hoogsad arengukavad võimaldavad väita, et juba lähiaastatel suureneb Eesti Raudtee veomaht 60 mln tonnini aastas.



Ain Kaljurand

juhatuse liige - turundusdirektor

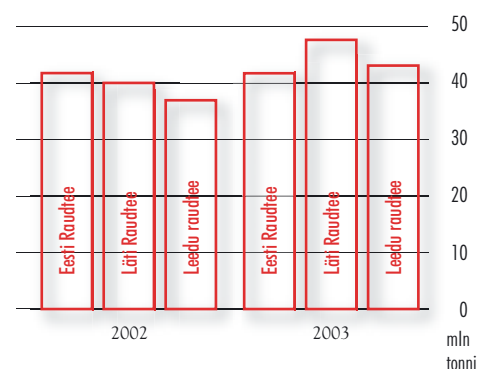


Kui viimastel aastatel oli Eesti Raudteel Balti raudteede seas veomahutude osas kindel liidripositsioon, siis 2003. aastal jäime mõlemale lõunanaabrile alla.

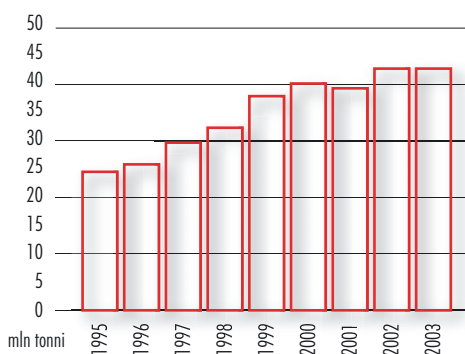
Kui Eesti Raudtee veomaht jäi praktiliselt samaks eelmise aasta veomahuga, siis Läti Raudtee 48,36 mln tonnine veomaht oli 20,6% suurem ja Leedu Raudtee 43,45 mln tonni 18,5% parem eelmise aasta tulemusest.

Läti Raudtee veomahutude suurenemine tuli eelkõige naftasaaduste, kivisöe ja väetisevedude arvelt. Leedu Raudteel suurenes naftasaaduste ja muude kaupade vedu.

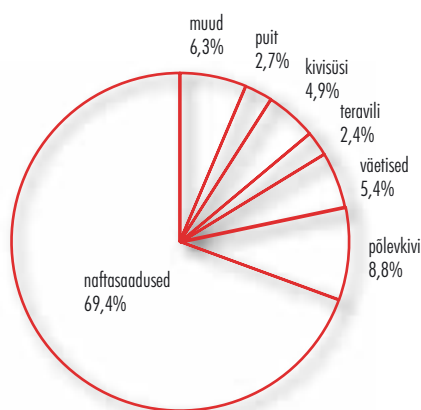
Kokku vedasid kolm Balti raudteed 2003. aastal 133,89 miljonit tonni kaupa ning võrreldes 2002. aastaga kasvas veetud kauba kogus 12,6%. Transiidisektori kasv ja eluterve konkurents lubab loota soodsaid äri võimalusi ka tulevikus.



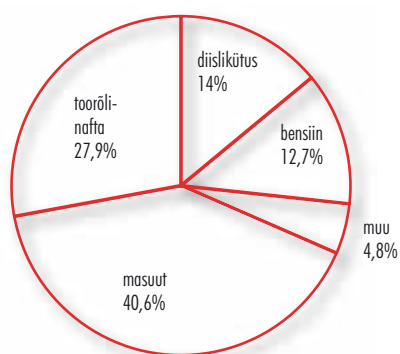
Veomahud



Kaubagrupid



Naftasaaduste struktuur



Veomahud ja kaubagrupid

2003. aastal veeti mööda Eesti Raudteed 42,09 mln tonni veoseid. Võrreldes 2002. aastaga oli see tulemus 38 tuh tonni väiksem. Piltlikult öeldes veeti 2003. aastal umbes 11 rongi vähem kaupa kui 2002. aastal.

Naftasaadused

Suurima kaubagrupi e naftasaaduste vedu ulatus 2003. aastal 29,17 mln tonnini. Kogu kaubaveost moodustas see 69,3%. Võrreldes eelmise aastaga vähenes veomaht 0,29 mln tonni võrra. Suurimat rolli mängisid siin aasta alguses valitsenud ilmastikuolud – esimesel poolaastal oli veomaht 4,6% väiksem, teisel poolaastal aga ligi 3% suurem.

Ligi 41% naftasaaduste veost moodustas masuut – veomaht 11,85 mln tonni. Võrreldes 2002. aastaga jäi veomaht 14,6% väiksemaks. Toorõlide ja –nafta vedu suurenes 13,6%, ulatudes 8,13 mln tonnini, diislikütust veeti 4,09 mln tonni e 3,2% enam ja bensiini 3,71 mln tonni e 25,4% rohkem.

Enamus 93,5% naftasaadustest pärines Venemaalt. Lisaks Venemaale laaditi kütuseid Eesti suunal veel Ukrainast (0,62 mln tonni), Valgevenest (0,45 mln tonni) ja Leedust (0,4 mln tonni)

Põlevkivi

Kui enamusele kaupadest avaldas külm talv vähemal-suuremal määral negatiivset mõju, siis põlevkivi veole oli selle suurema elektritootmise kaudu positiivne mõju. 2003. aastal veeti põlevkivi kokku 3,72 mln tonni, mis ületas eelmise aasta veomahtu ligi 12%-ga.

Kui kohalikes vedudes jäi põlevkivi veomaht praktiliselt 2002. aasta tasemele, siis oluliselt suurenes import Venemaalt. Kohalike vedude veomaht 2,6 mln tonni oli 0,4% väiksem eelmise aasta veomahust. Importveod suurenesid aga 57%, olles kokku 1,11 mln tonni.

Väetised

2003. aasta väetiste veomahuks oli 2,29 mln tonni. Võrreldes eelmise aastaga jäi veomaht 0,44 mln tonni e 16,1% väiksemaks. Oluline langus oli eelkõige taas aasta esimesel poolel, kui veomaht jäi eelnevale aastale ligi 30%-ga alla. Aasta teisel poolel oli uuesti näha mahtude suurenemist.

95% väetistest liikus Eesti suunale Venemaalt.

Teravili

Kui 2002. aastal tegi suurima hüppe teraviljavedu, siis 2003. aastal oli teraviljaveol suurim tagasimineku. Mulluse 1,75 mln tonni asemel oli veomaht 1 mln tonni e ligi 43% väiksem.

Mahu vähenemisel oli kaks põhjust – kui aasta algul oli kaupa, mida vedada, siis raskendasid seda jääolud merel. Aasta teisel poolel avaldas mõju aga Venemaa ja Kasahstani saagikus, mis ei võimaldanud enam niipalju teravilja ekspordida.

Mineraalsed kütused (tahked)

Suurima mahukasvu tegi 2003. aastal tahkete mineraalsete kütuste vedu – veomaht suurenes 1,33 mln tonnilt 2,08 mln tonnini e ligi 57%. Enamuse tahketest kütustest e 94% mahust annab kivisüsi, mille veomaht suurenes eelmise aastaga võrreldes 61%.

1,8 mln tonni tahketest kütustest saabus Eestisse Venemaalt. Teiseks suuremaks saatjaks oli Kasahstan.

Puit ja puidutooted

Puitu ja puidutooteid veeti mööda raudteed 2003. aastal 1,16 mln tonni, mis oli eelmise aastaga võrreldes 0,16 mln tonni e 15,9% parem tulemus.



Viljaterminal Muuga sadamas

Puiduveomahu kasv tulenes eelkõige suurenenud impordist. Importveod andsid 58% veomahust, suurenedes eelmise aastaga võrreldes 37,4%, moodustades kokku 0,67 mln tonni. Peamiseks kaubaartiklik oli ümarmaterjal. Kohalikes vedudes veeti puitu 0,33 mln tonni, mis oli eelmise aasta mahust 10% väiksem. Puidu transiit ulatus 0,15 mln tonnini, suurenedes aastaga 10%.

Muud kaubad

Ülejäänud kaupade veomahuks oli 2003. aastal 2,67 mln tonni e 5,5% 2002. aasta veomahust enam. Nendest olulisemad olid metallid, puistekaubad ja keemiakaubad. Metalle veeti raudteel 0,78 mln tonni e 12,4% rohkem, võrreldes eelmise aastaga. Puistekaupade veomaht 0,56 mln tonni oli 7,9% ja keemiakaupade maht 0,48 mln tonni e eelmise aasta veomahust 10% suurem.

Konteinerveod

Konteinerveodude maht aastal 2003 oli 4402 TEU'd (TEU = üks 20-jalane konteiner), mis oli 3,2% rohkem kui eelneval aastal. Tüübiti veeti 20-jalaseid konteinereid 2902 ja 40-jalaseid konteinereid 750. 20-jalaste konteinerite arv suurenes 9,6%, kuid 40-jalaste konteinerite arv vähenes 7,3%.

Konteinerveodude puhul saame rääkida kahest põhilisest regioonist, kuhu toimuvad veod – Venemaal Moskva regioon (2282 konteinerit 2003. aastal) ja Kesk-Aasia regioon (1090 konteinerit). Viimasesse suurenesid 2003. aastal veod 53%. Suurimat rolli mängis siin konteinerirongi Baltika Transiit käikumine alates aprillist.

Veoliigid

Transiitveodude maht ulatus 2003. aastal 34,8 mln tonnini, jäädes eelmisele aastale 2,1%-ga alla. Mõnevõrra vähenes ka kohalike vedude maht – kokku veeti 3,69 mln tonni e 1,4% vähem. Kõige enam kasvasid aga importveod – kokku veomaht 3 mln tonni e 28,4% eelmise aasta veomahust rohkem. Eksportveod kasvasid 15,8%, ulatudes 0,6 mln tonnini.

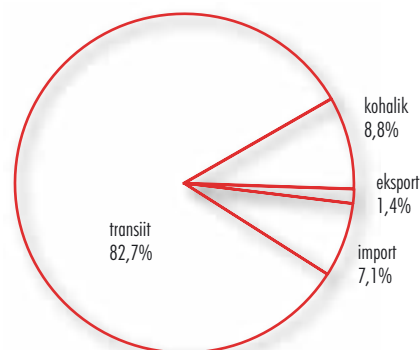
Kõige enam e 91,4% Eestisse sissetulevast veomahust saab 2003. aastal Venemaalt. Kokku oli see 34,18 mln tonni. Võrreldes eelmise aastaga vähenesid mahud 1,2%. Teine suurem saatjariik oli Ukraina, kus laaditi Eesti suunale 0,86 mln tonni. Teistest riikidest tuli veel Kasahstanist 0,69 mln tonni, Valgevenest 0,6 mln tonni ja Leedust 0,49 mln tonni kaupu.

Eestist väljuvad veosed jagunesid riigiti järgmiselt – Venemaale 0,45 mln tonni, Lätti 0,27 mln tonni, Ukrainasse 0,17 mln tonni ja Leetu 0,1 mln tonni.

Piirijaamade löikes jagunesid sissetulevad veosed järgmiselt – Narvast 21,64 mln tonni e +4%, Oravalt 12,89 mln tonni e -1,4% ja Valgast 2,85 mln tonni e -19,9%.

Eestist väljuval suunal oli suurimaks piirijaamaks Valga 0,58 mln tonniga. Narva kaudu väljus 0,36 mln tonni ja Oravalt 0,18 mln tonni.

Kaubagruppide struktuur



Olulisemad töösuunad

Elektronilised dokumendid

Turundusteenistuse arendustegevus keskendus 2003. aastal elektrooniliste dokumentide väljatöötamisele ja juurutamisele. Augusti lõpus algas üleminek traditsiooniliselt kohalikul veol vormistatavalt pabersaatekirjalt KS interneti kaudu täidetavale elektroonilisele saatekirjale E-KS. Esimestena võtsid E-KSi katseliselt kasutusele mõned Eesti Raudtee kliendid. E-KSi juurutamine muutis veolepingu sõlmimise klientide jaoks lihtsamaks ja mugavamaks. Osa saatekirja andmetest hakkas täitma programm, samuti kadus vajadus minna veolepingu sõlmimiseks kaubakassasse. E-KSide vormistamisel tekkinud elektrooniliste andmete kasutuselevõtt võimaldas suures osas automatiseerida veoteenuste arvestust. See vähendas töötajate koormust ning suurendas arvestuse kiirust ja täpsust. Aasta lõpuks hakkas E-KSi kasutama põhiosa suurematest kohalikus ühenduses kaupa saatvatest klientidest. E-KSi juurutamisest kuni 2003. aasta lõpuni kohalikus ühenduses veetud mahust 1 275 tuh t vormistati E-KSiga 918 tuh t ehk 72%.

Osavõtt rahvusvahelistest turundusüritustest

Marketingialases tegevuses jätkas turundusteenistus koostöös Tallinna Sadamaga Eesti kui ajakohase, kvaliteetse, turvalise ja soodsa transiidikanali tutvustamist viimaste aastate vaimus. Eesmärgiga luua oma klientidele head tingimused olemasolevaid kaubavooge tagavate ärisidemete tugevdamiseks ja lisakaubavoogusid töötavate uute sidemete loomiseks, kujundati ühine stand nii Venemaa suurimal transpordi- ja logistikamessil TransRussia 2003 kui ka Kasahstani analoogilisel üritusel Transit-Trans-Kazakhstan 2003. Neist esimesel pälvis stand auhinna parima kujunduse eest.

Töötajate kvalifikatsiooni kontroll

Seoses elektrooniliste andmete osakaalu kasvuga teenuste arvestamisel ja eesmärgiga parandada klienteenduse kvaliteeti kaubakassades karmistati kaubalaekuri ülesannetes olevatele töötajatele esitavaid nõudmisi. Töötajate kvalifikatsiooni kontrollimiseks viidi läbi nende atesteerimine uute nõuete kohaselt.

Kaubarong Ülemiste jaamas



Veokorraldus

Turundusteenistuse veoeskirjade grupp jätkas aasta jooksul aktiivselt materjalide ettevalmistamisega AS Eesti Raudtee kodulehekülje täiustamiseks kaubaveoga seotud kasuliku teabega (rahvusvaheline raudtee-kaubaveo kokkulepe, rahvusvaheline transiiditariif (MTT), raudteetsisternide kaliibrimistabelid, raudteedel tegutsevate speditöörõide nimekirjad, SRÜ ja Balti riikide kommertsoperatsioonideks avatud raudteejaamade nimekiri, kaupade laadimise ja kinnitamise tehnilised tingimused, ebagabariitsete ja raskekaalu-liste kaupade veo juhend SRÜ ja Balti riikide raudteedel, teiste riikide raudteede veotingimused).

Arvestades, et naftasaadused moodustavad lõviosa Eesti Raudtee praegusest kaubaveomahust, töötab ettevõtte välja "Tsisternides veetavate naftasaaduste laadimise, tühjendamise ja veo korra." Käesoleval ajal on see kord naftasaadustega tegelevate põhiklientide ja Eesti Raudtee vaheliste koostöölepingute lisaks. Lähitulevikus muutub see Eesti Raudtee veoeskirja koostisosaks.

Raudtee andis terve rea plommide ja plommsulguritega seotud funktsioone üle teistele ettevõtetele. Veotingimuste üksus osales mitmetel rahvusvahelistel nõupidamistel ja töögruppide töös. Paljude Eesti Raudtee ettepanekutega on arvestatud, mis omakorda on positiivselt mõjutanud raudtee rahvusvahelist positsiooni ja soodustanud koostööd teiste raudteedega.

Hinnapoliitika

Olles Rahvusvahelise Raudtee Koostööorganisatsiooni (OSShD) liige, on Eesti Raudtee ka rahvusvaheliste kaubaveotariifialaste kokkulepete, nagu Rahvusvahelise Raudtee Transiiditariifi Kokkulepe (MTT), Ühine Transiiditariifi Kokkulepe (ETT) ja SRÜ riikide raudteeadministratsioonide tariifikokkulepe - liige.

Eesti Raudtee kaubaveoteenuste tariifide ülesehituse prioriteediks viimaste aastate jooksul on valitud lihtne, kliendisõbralik ja läbipaistev tariifistruktuur, kus kõikide kaubaveoliikide puhul (transiid-, eksport-, import- ja kohalikud veod) kehtivad ühtsed tariifi arvestuse põhisätted. Kõik kaubaveotariifid, nende arvestamise kord ja lisamaksed on koondatud ühte õigusdokumenti - Eesti Raudtee kaubaveomaksete arvestamise juhendisse. Selle sisu on tehtud kättesaadavaks internetiaadressil www.evr.ee.

Loodame, et Eesti Raudtee tariifipoliitika, kus mitmeid aastaid järjest püsivad ühed ja samad tariifi arvestamise lähenemisviisid ning baasveotasumäärad püsivad muutumatuna juba viimased kuus aastat, peaks meie klientidele meelt mõõda olema.

Eesti Raudtee osalemine ühistes rahvusvahelistes kokkulepetes annab võimaluse Eesti Raudteel, klientidel, sh kaubatootjatel ja välismaa klientidel aktiivselt osaleda ühises rahvusvahelises tariifiruumis. Tänu kasutatavale infosüsteemile saavad kliendid praktiliselt samal päeval teada SRÜ ja Balti riikide raudteedel toimunud hinnamuudatustest ning hinnapäringud on tasuta.

Klient saab Eesti Raudtee abil koos kohalike tariifide tingimustega omada informatsiooni nii naaberriikides kui ka kaugemal asuval raudteedel kehtivast tariifipoliitikast ja kehtivatest eritingimustest. See võimaldab klientidel mugavalt leida sobivaima kaubaveomarsruudi ning välja arvutada veo maksumuse.

2003. aastal Venemaal toimunud tariifimuudatused, mille käigus kohaliku ja eksportitariifi erinevus vähendati 5 korralt 2,5 korrale, avaldasid Eesti Raudtee klientidele positiivset mõju.

"Maikuu 2004 saab 5 aastat ajast, mil alustas tööd Eesti Raudtee Esindus Moskvast. Viie aasta jooksul transporditeenuste turul tehtud viljaka töö tulemusena suurenes Eesti Raudtee veomaht suunal Ida-Lääs-Ida 33,7%. See on Eesti Raudtee Esinduse ja juhtkonna alaliste kontaktide tulemus suhetes Venemaa Teedeministeriumiga, OAO-ga Venemaa Raudteed, Ukraina, Valgevene, Kasahstani, Usbekistani, Moldova, Aserbaidžani jt raudteeadministratsioonidega, samuti veostevaldajatega, väetiste tootmise tehastega, kivisöetööstuste koostistega, ekspediitorfirmadega ja kaubavedajatega."

Oleg Mošenko

Eesti Raudtee esindaja Venemaal

Tollane Eesti suursaadik Venemaal Tiit Matsulevitš ja Oleg Mošenko Eesti Raudtee Moskva esinduse avamisel





TRANSPORDITEENISTUS

2003. aasta oli transporditeenistuses tööprotsesside ajakohastamisele suunatud aasta. Töötasime esimest talve uute General Electricu veduritega. Talvekuude ekstreemsed ilmastikutingimused muutsid töö Tallinna sadama terminalides üsna keerukaks. Täna tagasi vaadates võime öelda, et tulime toime.

Sergei Fedorenko
transpordidirektor



Naftarongid Muuga sadamas

Töötehnoloogia

Aastaid kestnud jõupingutuste tulemusena saavutasime 2003. aastal murrangu Petseri-Orava piirijaamade läbilaskevõime tõstmiseks kuni 15 rongipaarini ööpäevas. Kolme piirijaama kaudu 42 rongi vastuvõtt ööpäevas on muutunud reaalsuseks. 2003. aastast on Eesti Raudtee vagunite ööpäevaseks tühjendamiseks 2659 vagunit. Ühe meie suure kliendi marsruutrongide ringlust kiirendasime 8,9 tunni võrra ööpäevas, saavutades ringluseks 53,57 tundi ehk 2,23 ööpäeva.

Vastavalt AS E.O.S. ja AS Eesti Raudtee juhtkondade vahelisele kokkuleppele töötati välja tehnoloogia ja alustati marsruutrongide veduritega sissesõitu E.O.S.-i terminali Eesti Raudtee jaamas peatumata. See kiirendas oluliselt vaguniringlust, võimaldades efektiivsemat jaamateede kasutust ning luues kliendile mugavamad töötingimused, sest kõik tema raudteega seotud operatsioonid toimuvad koduterminalis.

2003. aasta vaguniringluse ühte elementi - liiklusaega vähendati 4%. Vajaliku veduripargi olemasolu võimaldas transporditeenistusel ratsionaalset tehnoloogiat kasutades klientidele tõestada oma valmisolekut toimetada kaup õigeaegselt sihtkohta.

Võrreldes 2002. aastaga kasvas veduri tootlikkus 6,2%, mis võimaldas 2003. aastal töötada iga päev kahe võrra väiksema vedurite arvuga.

Raudteeinfrastruktuuri kasutamine

Eesti Raudtee ise reisijaid ei vea, kuid teised vedajad kasutavad selleks meie infrastruktuuri. Reisijateveol on läbisõidetud rongkilomeetrite arv võrreldes 2002. aastaga kasvanud 24,1% ja seda eelkõige Edelaraudtee osas. Põhjuseks on rongiliinide arvu kasv vastavalt riigi tellimusele. Sellega seoses on kasvanud reisijateveo infrastruktuuri kasutustasu tervikuna 19,1% ja kõige enam Edelaraudtee AS osas. Infrastruktuuri kasutustasu 2003. aastal oli kokku 26,4 mln krooni.

Infrastruktuuri kasutustasu ühelt brutotonnkilomeetrilt on jäänud suhteliselt stabiilseks (kasv 2,3 %), mis on tingitud Raudteeameti kinnitatud infrastruktuuri kasutustasu arvestamise meetodikast (mahu kasvades ühiku eest võetav tasu väheneb).

Personal

Tööprotsesside optimeerimise, töö ümberkorralduse ja ametikohtade ühildamise tulemusel vähenes teenistuse töötajate arv 2003. aastal 18%.

Ühe efektiivsuse tõstmise ja töötajate arvu vähendamise näitena võib tuua uue töötehnoloogia rakendamist Paldiski piirkonnas, mille tulemusena viidi kaubandusoperatsioonid tugijaamadesse.

2003. aasta lõpu seisuga oli Eesti Raudteel 13 ilma jaamakorraldajata jaama. Nende tööfunktsioone täidavad rongidispetšerid ning pöörangute ümberseadmist vajadusel vedurimeeskonnad.

Kaubarongi keskmine brutokaal kaubaveol

Lõik	Pikkus km	1999	2000	2001	2002	2003
Tapa-Narva riigipiir	132,6	1 797	1 641	1 517	1 533	1 577
Riigipiir Narva-Tapa	132,6	3 744	3 895	4 016	4 427	4 440
Riigipiir Orava-Tartu	86,2	3 592	4 064	4 354	4 612	4 620
Tartu-Orava riigipiir	86,2	1 646	1 472	1 419	1 550	1 566
Riigipiir Piusa-Valga	94,7	1 613	1 348	1 471	2 856	2 841
Valga-Piusa riigipiir	94,7	2 739	1 986	1 029	1 067	1 242
Elva-Valga riigipiir	59,7	2 311	1 921	1 854	1 644	1 772
Riigipiir Valga-Elva	59,7	2 682	3 129	3 353	3 921	3 717
KOKKU	695	2 702	2 775	2 815	2 990	3 035

Veeremi töö ja kvaliteedi näitajad aastatel 1999-2003

(keskmine ööpäevas)

	Möötühik	1999	2000	2001	2002	2003
Vastuvõetud kaubarongid kokku	rongid	25,1	27,0	27,5	30,3	30,6
sh Narva	rongid	13,7	15,2	15,2	16,8	16,9
Petseri	rongid	9,3	9,2	9,7	9,8	10,2
Valga	rongid	2,1	2,6	2,6	3,7	3,5
Üleantud kaubarongid kokku	rongid	23,5	25,9	26,5	29,4	29,5
sh Narva	rongid	12,6	14,7	15,1	16,8	16,8
Petseri	rongid	8,8	9,0	9,1	9,5	10,2
Valga	rongid	2,1	2,2	2,3	3,1	2,5
Töötava pargi vaguniringlus	ööpäev	4,15	3,96	3,77	3,85	3,76
sh teiste riikide inventarpargi						
vagunite ringlus	ööpäev		3,66	3,22	3,90	4,12
Kaubarongi keskmine brutokaal	tonn	2 702	2 775	2 815	2 990	3 035

Tühjade vagunite äravedu kliendi terminalist



VEEREMITEENISTUS

Vaadeldava aasta märksõnaks on kindlasti veduripargi väljavahetamise lõpuleviimine. 2003. aasta märtsi alguseks olid kõik 74 firma General Electric vedurit Eestis ja kuu möödudes juba ka ronge vedamas.

Aasta alguseks oli ka Muuga uus depoo sisse töötatud ja aasta lõpul hakkas samas tööle uus vedurite pöördering, mis parandas oluliselt ettevõtte efektiivsust ja tõstis klientide teenindamise kvaliteeti.

Vaatamata teenistuse töötajate arvu vähenemisele, suutsime üksteist toetades ja kokku hoides koostöö teiste teenistustega saavutada oluliselt paremaid töötulemusi ning anda märkimisväärse panuse Eesti Raudtee eesmärkide saavutamiseks.



Oskar Kalmus

veeremidirektor

Veeremiteenistuse koosseisust eraldus Tapa veduriremondidepoo, mis kuulub alates veebruari algusest struktuuriüksuse Tapa depood koosseisu. See tõi kaasa muudatusi veduriteeninduses. Tapa depood tegelevad peamiselt vedurite kapitaalremondiga (remonditud komponentide vahetus), rattapaaride treimise ja tõstetöid vajavate plaanivälise remontidega ning vähesel määral ka tehnohooldusega.

2003. aasta lõpus suleti Tallinna veduridepoo ja kogu vedurite hooldus ja remont viidi üle Muugale. Lisaks Eesti Raudtee ressursside efektiivsemale kasutamisele suurendas see oluliselt ka tallinlaste jaoks probleemse Telliskivi tänava läbilaskevõimet.

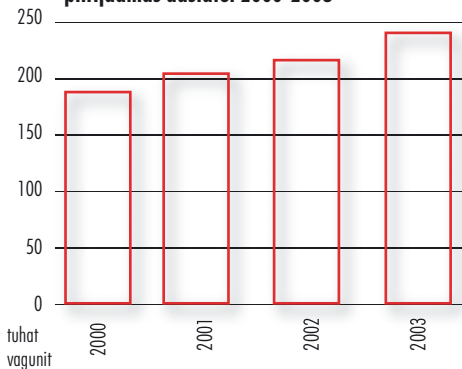
Üheks suuremaks sündmuseks oli kahtlemata 7 mln krooni maksuma läinud vedurite pöördesilla käikuandmine 23. detsembril 2003. Tasuvusajaks on arvestatud 5 kuud. Kogu veduripööramise protsess võtab aega nüüd 10 minutit varasema kahe tunni asemel.

Vagunimajanduse koosseisu kuulub 11 tehnohooldepunkti (THP-d), mis tegelevad vagunite tehnoloogilise ülevaetusega rongides, kommertsülevaetusega, jooksva mahahaakeremondiga ning vagunite ettevalmistamisega laadimiseks. Vagunimajanduse administratsioon kolis veeremiteenistuse administratsiooni hoonesse aadressil Telliskivi 64 ning Telliskivi 57F suleti.

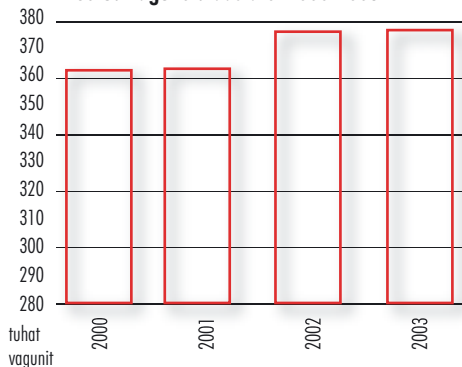
Transporditeenistus andis vagunimajandusele üle rongide kommertsülevaetuse tegemise. Muuga, Maardu, Kopli ja Ülemiste THP-d teevad saabuvate rongide kommertsülevaetust, Tapa THP teostab aga Eestist lahkuvate rongide kommertsülevaetust. Valga THP ülesandeks on Lätist saabuvate ja sinna suunduvate rongide kommertsülevaetuste tegemine. Maardu THP ülesandeks on rongi saatedokumentide edastamine vedurimeeskonnale. Kommertsülevaetuse tegemise üleandmine vagunimajanduse THP-dele võimaldas vähendada transporditeenistuse töötajate arvu.

Kommertsülevaetuse tegemise üleandmine vagunimajanduse THP-dele võimaldas vähendada transporditeenistuse töötajate arvu.

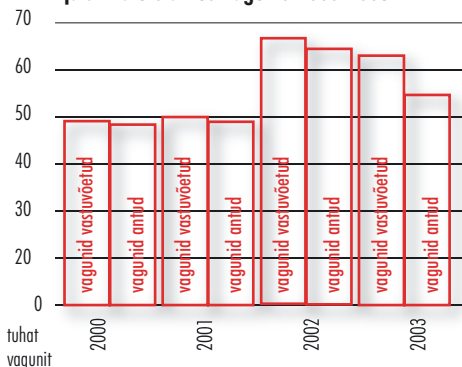
Vagunite vastuvõtt Oktoobriraudteelt Petseri piirijaamas aastatel 2000-2003



Narva piirijaamas Oktoobriraudteelt vastu võetud vaguneid aastatel 2000-2003



Valga piirijaamas Läti Raudteelt vastu võetud ja sinna üle antud vagunid 2000-2003



Kommertsülevaatusel puhul tehakse kaubaga laaditud vaguni välisülevaatus. Kontrollitakse: manööverdamisel tekkida võivat kauba nihkumist vagunis; kaubaleket vagunist; plommide olemasolu, uste lukustust ning vagunikere vigastusi, kauba laadimiseeskirja järgimist.

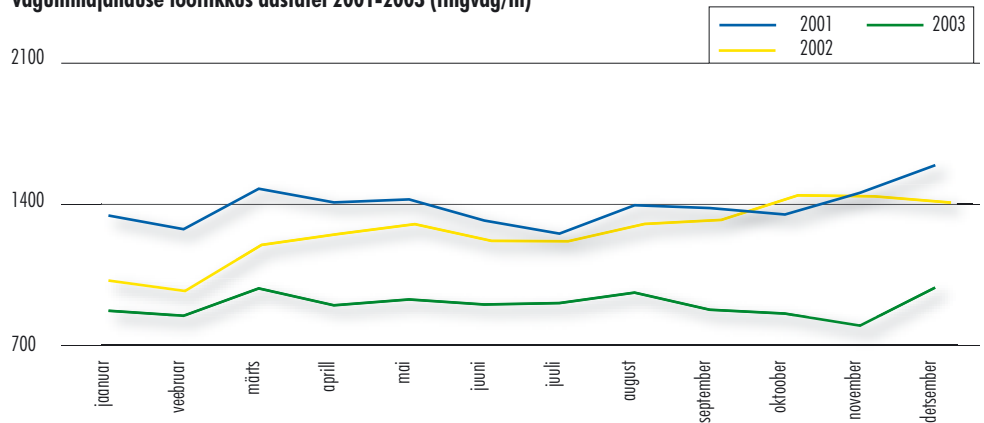
Tehnilise ülevaatusel puhul kontrollitakse kaubavaguni rattapaare (teravatipuline hari, veerepinna kulum, lohku esinemine, metallitükkide väljalangemine); pöördvankreid (liuguripilude kontroll, kasutusaja jälgimine); vagunikeret (asend, ukсед, luugid, vooder); automaatsidurit (tehnoseisund, leevendusaparaat, haakekangi keti pikkus); automaatpidurit (reguleerimine ja piduriproov).

Kaubavagunipark (vagunid)

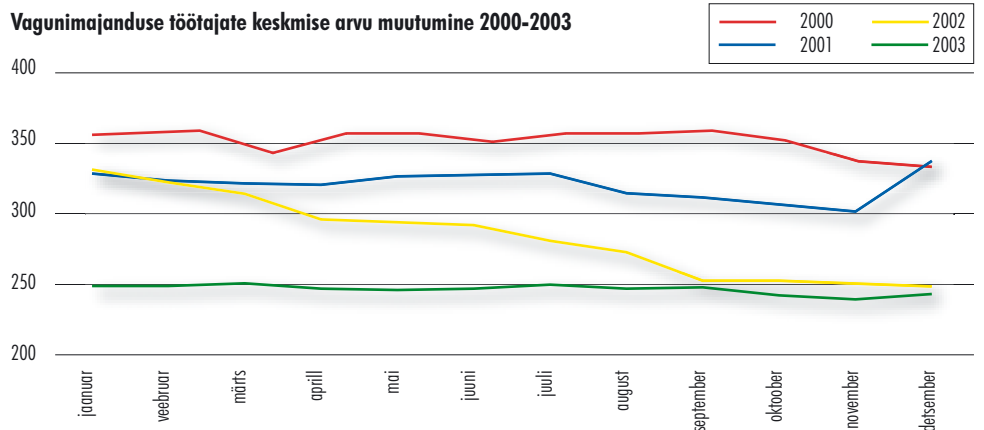
Vagunid	01.01.2003	01.01.2004	Võrdlus eelmise aastaga, %
Kinnised	478	475	99.4
Platvormvagunid	298	259	86.9
Poolvagunid	1198	1163	97.1
Tsisternid	486	484	99.6
Isotermilised	14	14	100.0
Viljavagunid	275	211	76.7
Tsemendihopperid	93	74	79.6
Konteineriplatvormid	169	192	113.6
Mineraalväetise vagunid	329	666	202.4
Doseerhopperid	61	60	98.4
Muud	47	45	95.7

2003. aastal soetati 300 mineraalväetise vagunit ja 50 konteineriplatvormi, maha kanti 69 ja müüdi 102 vagunit

Vagunimajanduse tootlikkus aastatel 2001-2003 (tingvag/in)



Vagunimajanduse töötajate keskmise arvu muutumine 2000-2003







TAPA DEPOOD

Aastal 2003 tehti Tapal jõudsaid pingutusi ettevõtte vajaduste rahuldamiseks veeremi järele. Paralleelselt käivitati restruktureerimisprotsess.

Stardipauk on juhtkonna poolt antud. Oleme alles suure tee alguses ning meie väljakutseks on saada Balti regiooni ja Loode-Venemaa kliendikeskseimaks ja efektiivseimaks depooks.

Täna kõiki Tapa depood kliente, töötajaid ja koostööpartnereid 2003. aasta kordaminekute eest.

Toomas Põld

Tapa depood direktor

Eesmärgid

Tapa kahele depoole oli 2003. aasta murranguliste otsuste periood. Uute eesmärkide saavutamiseks tehti strateegiline otsus - luua Tapa vaguni- ja veduridepoo ühendamisenä uus struktuuriüksus - Tapa depood.

Struktuuriüksuse loomisel seati strateegilised eesmärgid:

- muutuda tootmisele orienteeritud depoost kliendikeskseks depooks,
- suurendada tootmisprotsesside efektiivsust,
- saavutada ressursside efektiivsem kasutamine,
- saavutada üld- ja halduskulude kokkuhoid.

Investeeringud

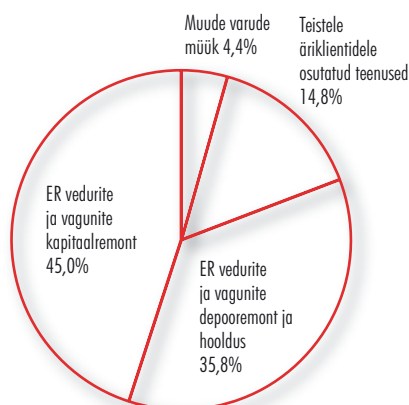
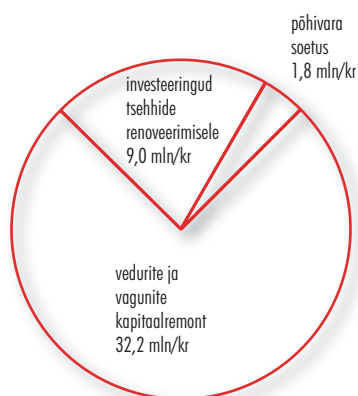
Eesti Raudtee investeeris 2003. aastal Tapa depood kaudu põhivarasse 43 mln krooni:

- 32,2 mln krooni Eesti Raudtee vedurite ja vagunite kapitaalremonti
- 10,8 mln krooni renoveerimisse ja uude tehnoloogiasse

Majandusnäitajad

2003. aastal teostati Tapa depoodes remonti ja osutati muid teenuseid kokku 71,5 mln krooni eest:

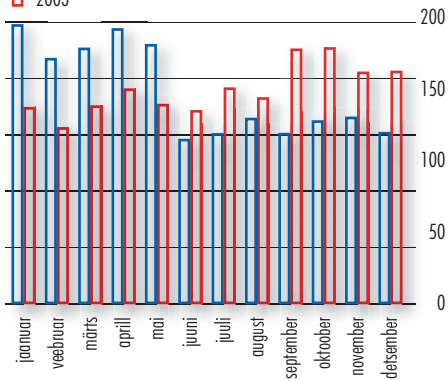
- Eesti Raudtee veeremi kapitaalremont 32,2 mln,
- Eesti Raudtee veeremi depooremont ja hooldus 25,6 mln krooni,
- teistele äriklientidele osutatud teenused 10,6 mln krooni,
- varude müük 3,15 mln krooni ehk 4,4%.



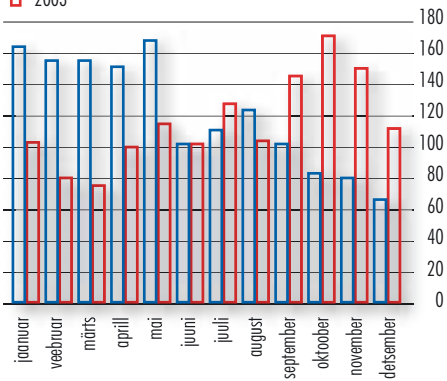


Konteinerrong ülemiste jaamas

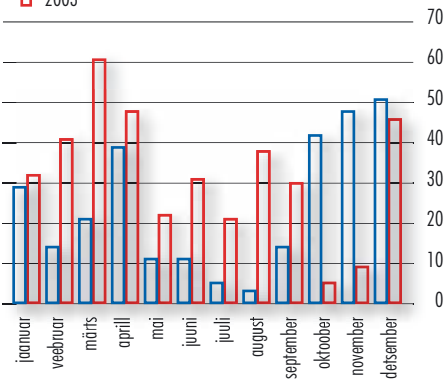
■ 2002 Remonditud vaguneid kokku
■ 2003



■ 2002 Remonditud Eesti Raudtee vaguneid
■ 2003



■ 2002 Remonditud teiste klientide vaguneid
■ 2003





INFRASTRUKTUUR



INFRASTRUKTUURITEENISTUS

Pärast Eesti Raudtee erastamist algasid ettevõttes laiaulatuslikud ümberkorraldused. Infrastruktuuriteenistuse jaoks oli üheks olulisimaks raudtee hooldus- ning ehitustööde ülevõtmine meie koostööpartneritelt. Selle eesmärgiks oli muuta raudteetööde läbiviimine operatiivsemaks, tõsta tööde efektiivsust, saavutada kontroll kulude üle ning pakkuda tööd ettevõttest lahkuvaile töötajale.

Kõigest mõned kuud pärast restruktureerimist julgen väita, et projekti läbiviimisse investeeritud kümned miljonid kroonid on 2005. aasta alguseks juba tagasi teenitud.

Ohutuse tagamiseks, rongide liikumiskiiruste, reisijate sõidumugavuse ja raudtee läbilaskevõime tõstmiseks ning planeerimatute hooldustööde vajaduse vähendamiseks võttis Eesti Raudtee 2003. aastal kasutusele infrastruktuuri parendamise muudetud strateegia. See nägi muuhulgas ette

- halvas tehnilises seisukorras peatee lõikude kiirendatud tempos remontimist;
- remonditud teelõikude aastase kilometraaži maksimaalset suurendamist;
- lukkude likvideerimist rööbaste kokkukeevitamise abil;
- kõvapuitliiprite kasutuselevõttu;
- raudtee hoolduse ja remondi efektiivsemate tehnoloogiate kasutuselevõttu;
- Tapa - Tartu - Petseri liini tähtsustamist ja raudtee remondi ning liiklusjuhtimise süsteemi uuendamist sellel liinil.

Raudtee peateedel läbiviidavate plaaniliste remonttööde kavandatavad mahud lähiaastail on:

- 2004 - 116 km
- 2005 - 97 km
- 2006 - 102 km

Võrdlusena olgu öeldud, et Eesti Raudtee erastamise ajal nähti ette keskmiselt 36 km raudtee kapitaalremonti aastas.

Kaido Simmermann

juhatuse liige - infrastruktuuridirektor



Kapitaalremondi osakonna projektid

Peamised tegevusvaldkonnad

- Geodeetiline mõõdistamine ja geoloogilised uuringud
- Projekteerimistööd
- Projektide kooskõlastamine ja tehniliste tingimuste väljastamine
- Raudtee remonditööde ettevalmistamine ja tööde järelevalve
- Alates 2004. aastast ka plaaniliste hooldustööde korraldamine

Koostatud projektid

- toppimis-rihtimistöökdeks 7 lõigul, kokku 8,6 km ulatuses;
- pöörmete paigalduseks, 7 tk;
- ülesõidukohtade remondiks, 4 tk;
- teede keskremondiks 4 objektil, kokku 9,8 km ulatuses;

- teede tõsteremondiks 2 objektil, kokku 19 km ulatuses;
- sildade remondiks, 2 tk;
- jaamade mõõtkavaliste skeemide ja pikiprofiilide uuendamiseks 11 jaamas.

Kokku kooskõlastati projekte ja väljastati tehnilisi tingimusi 166 objekti kohta, mis oli 20 ehk 22% võrra enam kui 2002. aastal.

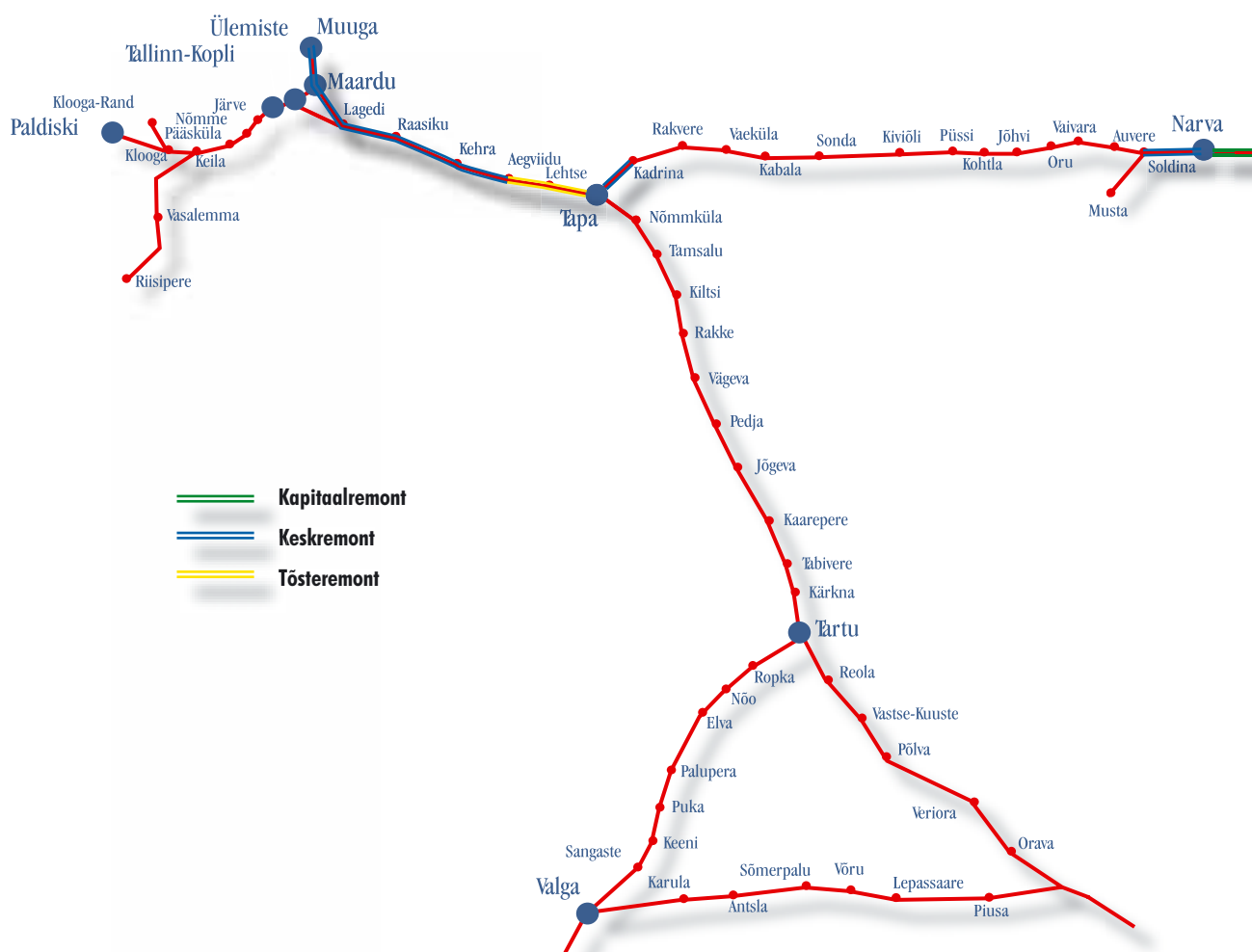
Raudtee keskremon

Raudtee keskremoniti tehti 36,2 km ulatuses ja tööde maksumuseks kujunes 78,2 mln krooni. Keskremondi lõikudeks olid

- Lagedi – blokkpost 4,
- Blokkpost 4 – Maardu,
- Maardu – Muuga,
- Ülemiste – Lagedi,
- Kehra – Aegviidu,
- Tapa – Kadrina,
- Palupera – Puka,
- Narva – Soldina,
- Uue pöörme paigaldus Rakke jaamas.

Raudtee tõsteremont

Raudtee tõsteremontiti tehti Aegviidu - Lehtse I teel (12,8 km) ning Lehtse – Tapa I teel (6,2 km), kokku 19 km ulatuses 43,4 mln krooni eest.



Jaamateede pikendamine

Narva - Ivangorodi jaamavahel tehti 0,62 km tee kapitaalremont ja sildadele paigaldati pikkrööpad.

Narva veduridepoo piirkonnas demonteeriti remondi käigus 1,8 km teed ja 10 pööret ning paigaldati 1,3 km teed ja 7 pöörangut. Tööde maksumuseks kujunes 8,5 mln krooni.

Järeloppimine

Lisaks toimus 48 km ulatuses 2002. aasta remondilõikude järeloppimine järgmistel lõikudel:

Kohtla – Jõhvi
Lagedi – Raasiku
Raasiku – Kehra
Kehra – Aegviidu
Kiltsi – Rakke
Tapa – Kadrina
Soldina jaam
Auvere – Soldina

Raudteehooldustehnika

Lisaks kümnele F-350-tüüpi raudteehooldussõidukile soetati 2003. aastal ka kaks spetsiaalset raudtee-ehitusmaterjalide transportimiseks ehitatud Sisu raskeveoautot. Peale selle varustati teemeistrite kasutuses olnud Toyota maasturid vastavate hi-rail-seadmetega raudteerööbastel sõitmiseks.

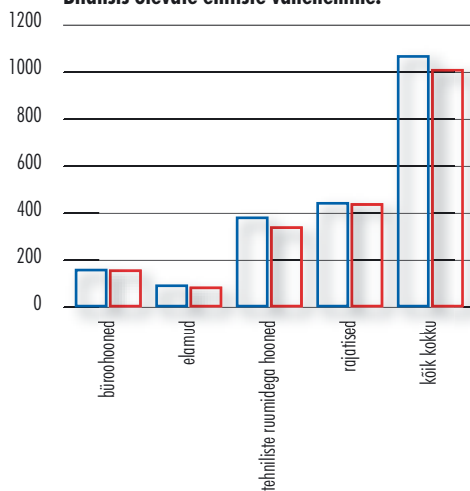
Kümnest Ford-tüüpi sõidukist üheksale on paigaldatud spetsiaalsed raudtee hooldusseadmed ja tööriistad ning ühele vastavad rööpamäärimisseadmed. Mõlemad sõidukitüübid on nn hi-rail-seadmetega varustatud, mis võimaldavad neil liigelda nii rööbas- kui ka maanteel.

Raudteehooldusbrigaadi seadmete komplekti kuuluvad erinevad hüdraulilised töövahendid, nagu rööpalõikur, rööpapurpink, mutrikeeraja, 1-tonnise tõstejõuga kraana jne.

Raskeveoauto argipäev



Bilansis olevate ehitiste vähenemine.



Samuti on Ford-tüüpi veoautole paigaldatud spetsiaalne raudteerööbaste määrimisseade koos lisaseadmetega raudteerööbastel sõitmiseks. Rööbaste regulaarse määrimise eesmärgiks on vähendada nii veeremi kui rööbaste kulumist, vedurite kütusekulu ja veeremi liikumisel tekkivat müra. Üks nn rööpmäärija on võimeline nädalaga ettevõtte rööbasteed ära määrima, mis on tänase liiklusintensiivsuse taseme juures täiesti piisav.

Raskeveoautod hangiti eesmärgiga tagada raudteehooldusmaterjalide operatiivsem ja ökonoomsem transportimine laoplatsilt otse objektile, kus need kohe ka teesse paigaldatakse. Eesti Raudtee raskeveoautod on samuti varustatud hi-rail-seadmetega, kraana ning hüdrotööriistadega. Sõiduki kandevõime on 10 tonni.

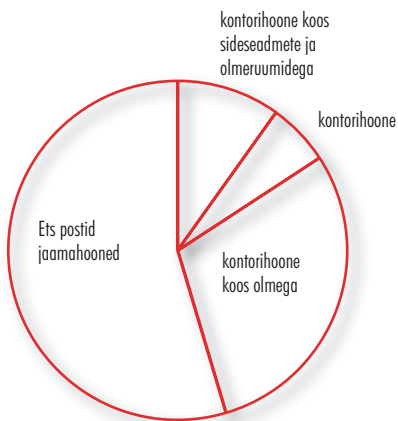
Kinnisvaraamet

Kinnisvara haldamine ja hooldamine

Kinnisvaraameti tegevus 2003. aastal oli suunatud peamiselt hoonete ja rajatiste ohutuse tagamisele, töötajate töötingimuste ajakohastamisele ja raudtee territooriumi nõuetekohasele hooldamisele.

Seoses Eesti Raudtee hoonete ja ruumide kasutamise optimeerimise kava täitmise, mille käigus vähendatakse raudtee kasutuses olevate hoonete arvu, ning hoonete ja hoonete lähikümbruse koristustööde põhimõtete muutmisega korraldati ümber infrastruktuuriteenistuse kinnisvaraameti halduspiirkondade töö.

Ehitiste arv



Ehitused ja rekonstrueerimised

Uue tehnoloogia ja töökorralduse rakendamiseks investeeriti 2003. aastal hoonetesse ja rajatistesse 27,7 miljonit krooni. Sõlmiti 212 projekteerimis-, rekonstrueerimis- ja remondilepingut ning võeti vastu töid 201 lepingu alusel.

Olulisemad 2003. aastal lõpetatud objektid:

- Muuga jaama vedurite pöörderingi vundament ja tehnilised võrgud;
- Narva vagunite kontrollestakaad;
- Muuga veduridepoo liivamajandus;
- Tapa depoodes töötajate olmeruumid;
- Tapa depoodes veduritsehhi rekonstrueerimine;
- Tapa depoodes kanalisatsiooni survetorustik;
- Valga jaama sidemaja renoveerimine;
- Balti jaama, Lilleküla, Valingu, Ülemiste, Aruküla, Mustjõe reisiplatvormide renoveerimine.

Kinnisvara hooldus

Kinnisvaraameti poolt hallatav territoorium on 1 640 ha, millest 1 202 hektaril on ettevõttel kohustus teostada pidevalt koristus- ja niitmistöid kehtestatud heakorraeskirjade kohaselt.

Töökorraldusest tulenevalt vähendati (lammutati ja võõrandati) 2003. aastal bilansis olevate hoonete arvu 84 võrra. 2003. aasta alguses oli bilansis 1 010 hoonet ja rajatist ning 2003. aasta lõpuks oli bilansis hooned ja rajatisi 926, sealhulgas 9 kontorihoonet.



Muuga jaamahoone

Maakorraldus

Raudteemaad (maa, mis jäetakse riigi omandisse ja millele seatakse hoonestusõigus) on kokku 4 617,5 ha. Katastris on registreeritud 4 257,5 ha ja kinnistatud 1 251,1 ha.

Eesti Raudtee omandis on infrastruktuuriga mitteseotud ehitised, mille alust ja nende teenindamiseks vajalikku maad on erastatud 0,7 ha ja erastamisel on 1,9 ha.

Jaamavahedes paiknevad elektriliinid ja muud tehnorajatised on suures osas rajatud väljapoole raudteemaad. Kuna liinid on oma olemuselt kitsendusi põhjustavad objektid, siis liinidealusele maale ei moodustata iseseisvat raudteemaa kinnistut, vaid seatakse servituut tehnorajatiste omaniku kasuks.

Eesti Raudtee omandis olevatest, kitsendusi põhjustavatest objektidest on käesolevaks ajaks registreeritud Maa-ameti Katastrikaardi Büroos raudtee ääres paiknevad kommunikatsioonid Keilast Tartuni (km 78,7 kuni 427,5).



SIDE- JA TURVANGUAMET

2003. aastal keskendus side- ja turvanguamet töö tõhustamisele ning vastavalt ettevõtte üldistele eesmärkidele operatiivtöö kvaliteedi parandamisele. Jätkus 2002. aastal loodud uute struktuuride tööfunktsioonide täpsustamine ja sellest tulenevalt töö efektiivsuse suurendamine. 2003. aasta jooksul vähendati side- ja turvanguameti töötajate arvu 210-ni.

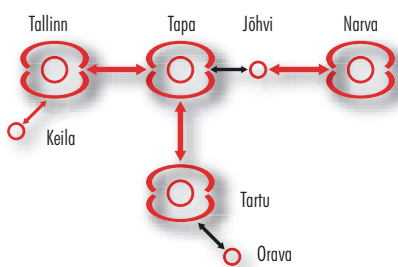
Indrek Süld

side- ja turvanguameti juhataja

Telekommunikatsiooni vallas jätkus jõuline fiiberoptiliste magistraalide ehitus, mille maht ületas kahekordselt 2002. aastal teostatut. Kokku rajati ligi 156 km fiiberoptilisi magistraale (Jõhvi-Narva ja Tapa-Tartu jaamavahedes). Mainitud uute magistraalide abil ühendati telekommunikatsiooni võrku mitmeid alajaamu (Scada süsteem), uute magistraalide lähedusse paigaldatud veeremi teljelaagrite ja pidurite testsüsteemi (Hot-Box) väliseadmeid, jaamade operatiiv- ja raadiosideadmeid, infotehnoloogia kohtvõrke jne. Sama tempokalt jätkatakse Eesti Raudtee fiiberoptiliste magistraalide rajamist ka 2004. ja 2005. aastal, mil kaetakse Tapa-Jõhvi ning Tartu-Orava vahelised lõigud.

Signalisatsiooni ja blokeeringute vallas võeti esmakordselt kasutusele täiselektroonne ülesõiduautomaatika, mis baseerub suuremal määral firma OMRON tehnoloogial. Tööde käigus projekteeriti ja paigaldati seitse uut ülesõidu automaatsignalisatsiooni. Uue standardlahenduse kasutuselevõtt ülesõidusignalisatsioonis võimaldab tulevikus renoveerida üle kümne ülesõidu aastas, muutes vaid programmeeritavate kontrolleri tarkvara ning vähesel määral elektrilisi põhimõtteskeeme. Uued ülesõidud on järgnevatel aastatel lihtsasti ühildatavad rajatava tsentraliseeritud liiklusjuhtimissüsteemiga ning mikroprotsessoritehnoloogial rajatud jaamade elektritsentralisatsioonidega. Ülesõite on hiljem võimalik ühendada ühtsesse võrgulahendusse, mille tulemusel suureneb oluliselt liiklusohutus ja seadmete töökindlus ülesõitudel.

Fiiberoptiliste magistraalide võrk Eesti Raudteel seisuga 01.01.2004



Tulenevalt side- ja turvanguameti 2002. aastal loodud struktuurist vähendati kogu seadmete rikkekõrvalduse aega veel 14 minuti võrra. 2003. aastal teostati viimased ettevalmistused alustamiseks massilist releoloogikal põhinevate jaamade elektritsentralisatsioonide väljavahetamist Eesti Raudtee infrastruktuuril. Samuti teostati vajalikud eeltööd uue tsentraliseeritud liiklusjuhtimissüsteemi (CTC) projekteerimiseks ja ehitamiseks 2004. aastal.

Raadio ja veeremikontrolli jaoskonnas paigaldati viimased SmarTrunk-raadiosideadmed ja alates 2003. aastast kasutab Eesti Raudtee veerem vaid uut raadiosidevõrku. Seadmevõrgu arendus jätkub 2004. aastal.

Samas jätkati 2002. aastal alustatud veduri elektroonilise pardasignalisatsiooni süsteemi V.E.P.S paigaldamist uutele C-tüüpi veduritele. Projekteeriti ja rajati V.E.P.S. sõiduandmete mahalaadimise terminalide võrk, mis võimaldab vedurijuhtidel oma sõidutulemusi maha laadida Tallinnas, Tapal ja Tartus. Sõiduandmete analüüsi võib aga teostada mis tahes kohas, kus on Eesti Raudtee IT ja telekommunikatsioonivõrk.

Veduri pardasüsteemidele paigaldati kolmas versioon tarkvara, mis sisaldab endas juba seadmete sise-misi testfunktsioone. Depoodes võeti kasutusele raadio teel juhitud koodisignaalide imitaatorid, mis võimaldavad uusi pardasüsteeme kontrollida ligi neli korda lühema aja jooksul. Suuri ümberkorraldusi tehti raadiosageduste jaotuse vallas eesmärgiga optimeerida Eesti Raudteel kasutatavate sageduste arvu ja jaotust.

Tehnilise toe jaoskonnas käivitati digitaalsed releekomponentide diagnostikaseadmed, mille tootlikkus võrreldes eelneva tehnoloogiaga on üle kolme korra suurem. Samas soetati metroloogiaseadmed, mille abil testitakse elektrilisi mõõteseadmeid jaamades tuhandiku täpsusega. Uue diagnostika tehnoloogia kasutuselevõtt võimaldab loodud uuel struktuuril laiendada oma tegevust olemasoleva personali baasil uutele ajakohastele tehnoloogiatele.

**120 tuhande tonnise mahutavusega
tanker Muuga sadamas**





INFOTEHNOLOOGIATEENISTUS

Kuigi raudteeäri kuulub pigem “vanade” ärivaldkondade hulka, on siin oma roll täita uutel tehnoloogiatel ja tehnilistel lahendustel. Eesti Raudtee on järjekindlalt täiustanud oma infosüsteeme ja infotehnoloogilist infrastruktuuri. Viimaste aastate jooksul on infotehnoloogia roll seoses ettevõtte efektiivsusemaks muutmisega veelgi kasvanud. Lisaks seniste tööprotseduuride optimeerimisele aitavad efektiivsuse tõusule kaasa ka sobivalt valitud infotehnoloogilised lahendused.

Lisaks sisemiste tööprotseduuride automatiseerimisele aitavad IT lahendused pakkuda klientidele kvaliteetsemat teenust, sest tänapäeva transpordiaris on äärmiselt oluline, et kaupade füüsilise liikumisega kaasneks ka klientide õigeaegne informeerimine.

Meelis Kukk

infotehnoloogiadirektor

KVIS-i (müügi- ja kaubaveolepingute süsteem) arendustööd:

- Ekspediitorite veoplaani tellimine ER-arve kaudu.
- Kohalikud saatelehed elektroonilisel kujul (EKS) ER-arve kaudu (andmete import, sisestus, väljatrükk).
- SMGS-andmete sisselugemise ja nende alusel teenuste automaatse genereerimise (analoogiline KS-ga) tehnoloogia rakendamine.

Vagunijälgimissüsteem

- Realiseeriti moodul, mis võimaldab klientidel teostada päringuid nende saabuvate laaditud vagunite ja veoste kohta.
- Automatiseeriti liiklusaruandlust, mis võimaldas seni töötajate poolt käsitsi sisestatud igapäevase aruandluse üle viia arvutipõhiseks.

Concorde XAL (Finants- ja Personalisüsteem)

- Tehti muudatusi remonditööde hangete moodulis. Seoses töötajate koondamisega viidi programm vastavusse uue töökorraldusega.

Uued infosüsteemid

- 2003. aasta lõpus anti käiku Veduriarvestuse süsteem.
- 2003. aastal alustati jaamatöö mooduli väljatöötamisega, mis antakse käiku 2004. aastal.
- Turvaosakonnale on juurutatud Proxtagi ja sissepääsulubade rakendus. Juurutamisel on juhtumikäsitlemise moodul.

IT tehniline infrastruktuur

- Võeti kasutusse projekti Infoset-21 raames loodud digitaalne andmesidekanal Tallinn-Moskva ja lülitati sellele ümber kõik Eesti ja Vene raudtee vahelised andmevood.
- Seoses töötajate kokkukolimise loodi mitmel pool kompaktsemad, kuid samas kasutajatele suu-remaid võimalusi pakkuvad kohtvõrgud. Sellised võrgud on ka lihtsamini hallatavad ja töökindlamad.

OHUTUS

Heameel on märkida, et häid tulemusi on saavutatud tööohutuse valdkonnas. Eesti Raudtee töötajatega toimunud töötraumade arvu vähenemine on olnud 2003. aastal märkimisväärne. Võrreldes 2002. aastaga langes juhtumite arv 15-lt 8-le.

Vaatamata heale tulemusele, peame edaspidi veelgi rohkem keskenduma õnnetuste ennetamisele. Töötraumade arvu vähendamiseks tuleb tõhustada tööohutusalaselt preventiivset tööd. Põhjalikult on vaja jälgida tööandjate ja töövõtjate tegevuse vastavust töötervishoiu ja tööohutuse seadusele. Pidevalt on vaja teha töökeskkonna-alast sisekontrolli. Kontrollimise käigus pöörame järjest suuremat tähelepanu töökohtadel esinevatele ohufaktoritele, püüdes leida võimalusi neid miinimumini viia. Jälgime ka tööterritooriumi korrashoidu ning töövahendite ja mehhanismide korrasolekut.

Töötingimustest ja töömeetoditest tulenevate ohtude vähendamiseks on käivitatud Muuga ohutuskomitee. Sellised komiteed on plaanis 2004. aastal luua ka teistes Eesti Raudtee sõlmjaamades, nagu Tallinn/Ülemiste, Tapa, Narva ja Tartu. Regulaarselt on toimunud Eesti Raudtee ja Raudteeameti juhtkonna nõupidamised ning koostöö spetsialistide tasemel Raudteeameti, ametiühingute, Päästeameti ja maakondade pääseteenistustega. Positiivsetest külgedest võiks märkida, et 2003. aastal ei ole tõsiste raudteeõnnetuste arv suurenenud. Raudteeameti poolt ei ole Eesti Raudteele esitatud ühtegi ettekirjutust. Laste õnnetustesse sattumise vältimiseks on turvasakonna eestvedamisel korraldatud Eesti Raudtee kampaania "Lapsed eemale raudteest."

Ohutusosakonna tegevuse eesmärk 2004. aastal on Eesti Raudtee põhieesmärgi, milleks on kauba vedude mahu kindlustamine ja eelarveliste kulude vähendamine, toetamine oma tegevusega. Koostöös teiste Eesti Raudtee teenistustega ja muude organisatsioonidega tuleb tagada liiklus-, töö- ja tuleohutusnõuete täitmine ning hädaolukorraks valmisolek.

Ivan Kappanen

ohutusdirektor



Tööohutus

2003. aasta jooksul registreeriti Eesti Raudteel kokku 8 töötraumat. Võrreldes 2002. aasta traumajuhtumite arvuga (15) on traumade hulk vähenenud 46,6%.

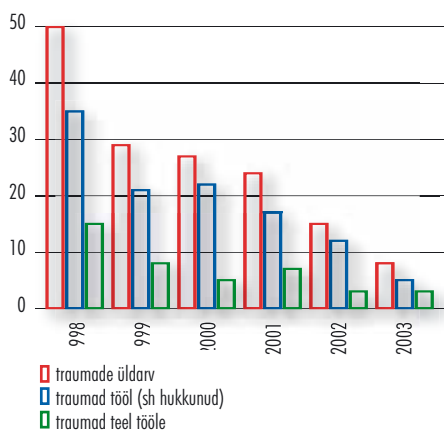
Juhtunud traumadest kolm toimusid teel tööle või töölt koju. Alates 1. juulist 2003 ei loeta tööõnnetuseks teel tööle või töölt koju saadud tervisekahjustusi.

Teenistuste lõikes vähenes töötraumade arv järgmiselt:

Infrastruktuuriteenistus	aastal 2002 - 8 traumat	2003 - 3 traumat;
Transporditeenistus	aastal 2002 - 5 traumat	2003 - 2 traumat.
Veeremiteenistus	aastal 2002 - 2 traumat	2003 - 2 traumat

2003. aastal toimus teel tööle üks trauma finantsteenistuse töötajaga.

Töötraumad aastatel 1998-2003



Töötraumade tagajärjel kaotatud tööpäevade arv kahanes 561 päevalt 270 päevani ehk 51,9%. Töötraumade sageduskoeffitsient (arvestatuna 200 000 inимtunni kohta) oli 2002. aastal 0,443 ja 2003. aastal 0,286. Surmajuhtumeid 2003. aastal ei esinenud ja kutsuhaigusi ei tuvastatud.

Aasta vältel on C-tüüpi vedurikabiinides koos TTÜ ergonoomikalaboriga läbi viidud ohutegurite (müra, vibratsioon, elektromagnetiline kiirgus jmt) mõõtmised. 2003. aastal on üle vaadatud kõikide C-tüüpi vedurite juhikabiinid ja antud hinnang töötingimustele (uksetihendite olemasolu, vedurikabiini valgustus, istmete ergonoomilisus).

Allüksustes on kontrollitud töötingimusi ja tehtud ettekirjutusi olukorra parandamiseks. Tööohutuse olukorda on kontrollitud elektrivõrkudes, teeametis, side- ja turvanguametis, veduridepoodes ja Tapa vagunidepoodes. Kõrgendatud tähelepanu alla on võetud jaamatöötajate töötingimused.

Liiklusohutus

Aastal 2003 ei ole Eesti Raudtee töötajate süül toimunud ühtegi I ega II astme raudteeõnnetust (2002. aastal vastavalt 1 ja 2). Kõik esimese ja teise astme raudteeõnnetused on raudteeveeremi ja autotranspordivahendi kokkupõrked. Raudteeinsidentide suurenemine 2002. aasta 33-lt 2003. aasta 45-ni on toimunud peamiselt liikluskorralduse nõuete täitmata jätmise tagajärjel.

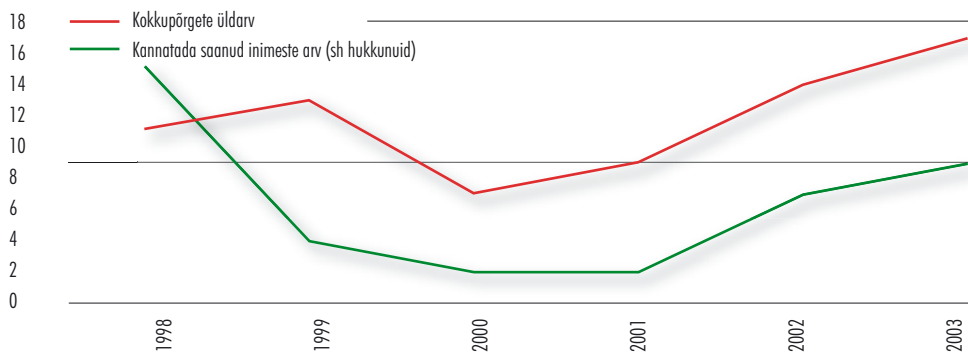
2003. aastal on toimunud 17 raudteeveeremi kokkupõrget autotranspordiga, sh reisirongidega 4, aastal 2002 oli kokkupõrgete arv 14, sh reisirongidega 2. Samas tuleb ära märkida, et kõikides kokkupõrgetes on olnud süüdi autojuhid, kes on hooletuse tõttu rongidele ette või küljelt sisse sõitnud. Kehavigastusi on kokkupõrgetes saanud 8 inimest ja üks inimene hukkus. Vigastada on saanud nii autod, vedurid kui raudtee infrastruktuur.

Riskianalüüs ja tegutsemise hädaolukorras

Ohutuse tagamiseks valmisid 2003. aasta alguses kõikide Põlvamaa jaamade hädaolukorra lahendamise plaanid. Neile lisanduvad üksikute jaamade ning kohalike oma- ja maavalitsuste nõudmisel tehtavad riskianalüüsid. 2003. aasta lõpus alustati Põhja-Tallinna piirkonna riskianalüüsi.

Raudteel toimunud ümberkorralduste tutvustamiseks ning koostöö tõhustamiseks kohtuti 2003. aasta jooksul enamiku maakondade päästeteenistuste juhtidega. Kohtumiste käigus arutati hädaolukordade ennetamist ja likvideerimist ning tegutsemisjuhendeid. Ohutusosakonna töötajad andsid ülevaate Eesti Raudtee Päästerongi koosseisust ja varustusest ning said informatsiooni maakondade päästeteenistuste võimalustest raudteeõnnetuste likvideerimisel.

Rongide ja autotranspordi kokkupõrked (aastatel 1998-2003)



Võimalike kahjustuste ja riskide vähendamiseks ning ennetamiseks on Eesti Raudteel pidevalt toimunud hädaolukorra lahendamisele kaasatavate töötajate koolitused, mis on toimunud suuremate maakondade jaamades, hõlmates kõiki piirkonna jaamade töötajaid ja teiste teenistuste esindajaid, kelle töökoht on jaamas. Koolitused on läbi viidud koostöös vastava maakonna päästjate ja kohalike omavalitsuste ametkondade (politsei, piirivalve, meedikud jne) osavõtul, mille käigus tutvustatakse alati ka päästetöödel kasutatavat tehnikat.

Niisugused teabepäevad toimusid 2003. aastal Põlva jaamas. Suvel 2003 toimus Kohtla-Järvel, AS-is Nitrofert ammoniaagisisternite, vedu, tootmist ning aine iseärasusi tutvustav teabepäev Eesti Raudtee ja päästeteenistuste esindajatele. Esmakordne oli sügisel Eesti Raudtee ja Jõgevamaa Päästeteenistuse poolt läbi viidud staabiõppus, millest võtsid peale maakonna kriisikomisjoni osa ka kõik kriisireguleerimisse kaasatavad ametkonnad.

Pidevas liikumises





KESKKOND

Eesti Raudtee on sõnastanud oma keskkonnakaitse eesmärgid juhatuse kinnitatud keskkonnapoliitikas, mille eesmärgiks on keskkonnasäästlike ja -sõbralike transporditeenuste pakkumine oma klientidele. Et pidevalt tõsta keskkonnavalase tegevuse tulemuslikkust, võttis Eesti Raudtee kasutusele ISO 14001 standardile vastava keskkonnajuhtimissüsteemi. Endale võetud kohustused teenivad järgmisi eesmärke:

- kindlustada oma tegevuse vastavus kõikidele Eestis kehtivatele keskkonnavalastele õigusaktidele,
- vähendada keskkonda viidavaid heitmeid ja jäätmeid ning keskkonnareostust,
- täiustada jäätmete käitlemissüsteemi,
- vähendada loodusvarade tarbimist,
- vähendada raudteeliiklusest tingitud välismüra ja vibratsiooni elamutes,
- hinnata pidevalt oma keskkonnavalast tulemuslikkust.

Keskkonnavalaste eesmärkide saavutamiseks on osakonnal vajalik personal ja rahalised vahendid. Lisaks jätkab Eesti Raudtee keskkonnavalase teadlikkuse taseme tõstmist nii oma töötajaskonna, klientide kui tarnijate hulgas.

Keskkonnavalasakonnas koostati 2003. aastal keskkonnajuhtimissüsteemi praktiliseks käivitamiseks vajalikule standardile ISO 14001 vastav dokumentide miinimumpakett, mis vaadati üle sertifitseeritud audiitori poolt. Korrigeeritud dokumentide pakett esitati aasta lõpul kinnitamiseks juhatusele.

Peep Põbbul

kinnisvaraameti juhataja, keskkonnajuht



Keskkonnaosakonna projektid

Igapäevatoos tegeleb keskkonnaosakond ohtlike jäätmete kogumise, reostuste likvideerimise ja keskkonnareostusi ennetavate meetmete juurutamisega. Nii näiteks tootis Eesti Raudtee 2003. aastal osa infrastruktuuri remonditöödeks vajaminevat killustikku vanadest betoonliipritest. Kuigi killustiku ostmine on ettevõttele oluliselt odavam, kaalub saavutatav keskkonnakaitseline efekt tehtud lisakulutused kuhjaga tasa. Peale selle taaskasutab Eesti Raudtee põhiteedest välja võetud vana ballasti tugiteede rajamisel.

2003. aastal kogus keskkonnaosakond kokku järgmisi ohtlikke jäätmeid:

- õlijäätmeid - 907 tonni,
- õli sisaldavaid absorbente - 50 tonni,
- õlifiltreid - 34,5 tonni,
- õlisid sisaldavat pinnast ja kive - 53,9 tonni,
- trafosid ja kondensaatoreid - 1,4 tonni,
- akusid - 0,54 tonni,
- elavhõbedat sisaldavaid lampe - 0,224 tonni,
- vanu rehve - 3,1 tonni.

2003. aastal toimus kaks suuremat õnnetust, millega kaasnes keskkonnaoht. Mõlemal juhul õnnestus päästetööde tulemusena vältida maapinna ja põhjavee reostust. Mõlema juhtumi puhul oli pinnas külmunud, mis võimaldas reostuse kiiresti likvideerida ja aitas vältida reostuse sattumist pinnasesse ning põhjavette.

Eesti Raudtee tegevuse tagamiseks on väljastatud 7 välisõhu saasteluba, 5 vee erikasutusluba ja 1 jäätmeluba.

Vaade Muuga lahele





TÖÖTAJAD

Aastat 2003 võib töötajate jaoks pidada sama muutusterikkaks, kui seda oli 2002. aasta. Jätkus tööprotsesside ümberkorraldus üldise tööefektiivsuse suurendamiseks ja sellest tulenev töötajate arvu vähenemine. Eesti Raudtee erastamise järgselt ettevõttes toimunud muudatused on töötajate kohanemisvõimele ja pingetaluvusele kahtlemata esitanud väljakutse ning nõudnud palju pingutusi. Vaadates ettevõtte 2003. aasta tulemusi on sellega hästi toime tulnud.

Majandustulemuste parandamise ehk “kõvade väärtuste” kõrval on meie üheks eesmärgiks olnud arendada ka inimressursi juhtimise ehk “pehmete väärtuste” poolt. 2003. aasta tõi Eesti Raudteel taas kaasa keskmise palga tõusu. Töötajate teadmiste ja oskuste täiendamiseks toimus 2003. aastal arvukalt koolitusi. Tegevust alustas Eesti Raudtee spordiklubi. Toimusid Eesti Raudtee suvepäevad, kus töötajad said osaleda koos pereliikmetega.

Arendusplaanide realiseerimine ettevõtte inimressursi juhtimise osas jätkub. 2004. aastal alustame muuhulgas kehtiva palgasüsteemi ning töötajate koolitus- ja arendussüsteemi korrastamisega.

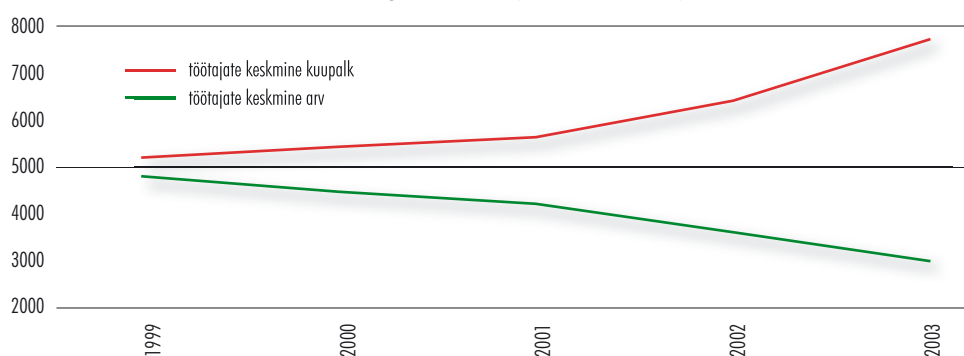
Ille Einmann

personalidirektor

1. jaanuaril 2003 töötas Eesti Raudteel 3 194 töötajat. Aasta jooksul vähenes töötajate arv 527 võrra, jõudes 2004. aasta 1. jaanuariks 2674-ni. Võrreldes 31. augustiga 2001, kui ettevõtte erastati ning töötajaid oli 4 255, on töötajate arv vähenenud 1 581 võrra.

Töötajate keskmine arv 2003. aastal oli 2 961 ning keskmine kuupalk 7 772 krooni. Keskmine kuupalk tõusis võrreldes eelmise aastaga 1 350 krooni võrra. Kahel viimasel aastal on kõigi töötajate põhipalka tõstetud vähemalt tarbijahinnaindeksi tõusu võrra. Viimase viie aasta jooksul on töötajate keskmine arv vähenenud 1 880 võrra ning keskmine kuupalk tõusnud 2 597 krooni võrra.

Töötajate keskmise arvu ja keskmise kuupalga muutumine (aastail 1998-2003)



Töötajate arv vähenes 2003. aastal seoses mitmete töökorralduse muutustega ning töö efektiivsemaks muutmise protsessidega. Eelkõige mõjutasid töötajate arvu vähenemist jaamade töötehnoloogia muutmine ning teatud funktsioonide üleandmine operaatorfirmadele. Samuti infotehnoloogiliste lahenduste tõhusam rakendamine, ajakohase tehnika kasutuselevõtmine ning töö ümberkorraldamine raudtee hooldus- ja remonditööde teostamisel, uute põhimõtete rakendamine hoonete ja nende lähikümbruse koristustööde tegemisel ning Tallinna veduridepoos sulgemine ja vedurite remondi üleviimine Muuga depoosse.

211-le koondatud töötajale maksti lisaks seadusega ettenähtud hüvitistele mitmeid lisahüvitisi, kokku 2,72 mln krooni ulatuses.

Personali koolitus- ja arendustegevuses keskenduti peamiselt üksustevahelise koostöö arendamisele. Toimus meeskonnatöötreening, mille läbis kokku 49 keskastmejuhti. Tipp- ja keskastmejuhtide koolitusega alustati regulaarsete koostöövestluste süsteemi juurutamist. Lisaks eelnevale moodustasid suure osa koolitusest arvuti-, tööohutuse- ja esmaabikoolitused.

Eesti Raudtee soovib ettevõtte muuta kohaks, kus töötajad ei käi mitte ainult tööd tegemas, vaid saavad ettevõtte toel siin ka oma vaba aega kvaliteetsemaks muuta. Sel eesmärgil loodi 2003. aastal Eesti Raudtee spordiklubi, mille ülesandeks on töötajate sportimisvajaduste rahuldamine erinevate treenimisvõimaluste ja vabaaja-ürituste läbi. Eesti Raudtee spordiklubi püüab pakkuda võimalikult mitmekesiseid võimalusi harrastusspordiga tegelemiseks ja selleks oleme sõlminud koostöölepingud mitmete spordirajatiste valdajatega Tallinnas, Tartus, Tapal ning Rakveres. Klubi eesmärk on toetada töötajate initsiatiivi ja propageerida sportlikku eluviisi. Ühised ratta-, kanuu- ja suusamatkad, suvepäevad ja jooksuüritused olid, on ning jäävad ka tulevikus Eesti Raudtee töötajate argipäeva lahutamatuks osaks.

2003. aastal loodi raudteelaste laululusti innustamiseks Eesti Raudtee segakoor, mis viib Eesti Raudtee lipu ka 2004. aasta üldlaulupeole.

Ja pärast tööd ...





RAHVUSVAHELISED SUHTED

Eesti Raudtee on alati pööranud suurt tähelepanu koostööle rahvusvaheliste raudteeorganisatsioonidega, mille liikmete hulka ettevõtte kuulub. Meie eesmärgiks on osaleda kaubaveotingimuste ja –reeglite väljatöötamisel, et efektiivsemalt kaitsta nii Eesti Raudtee kui ka meie klientide õigusi ja huve.

Peeter Kapten

välissuhete osakonna juhataja



**Riivo Sinijärve ja Suurbritannia
asetranspordiministri David Jamiesoni
kohtumine Eesti Raudtee peakontoris**

Eesti Raudtee on teinud oma vahetu naabri ja kindla partneri Oktoobriraudteega tihedat koostööd Narva – Ivangorodi, Orava – Petseri piirijaamades rongide vastuvõtmise-üleandmise ühise tehnoloogia täiustamise alal. Korduvalt on toimunud ühishõupidamised ja kohtumised. Juunikuus 2003 toimus Sankt-Peterburgis AS Eesti Raudtee juhtkonna kohtumine Oktoobriraudtee ülemaga. Aasta jooksul korraldati neljal korral Oktoobriraudtee ja Eesti Raudtee juhtide kohtumised Pihkvas, Tallinnas ja St.-Peterburgis, kahel korral raudteede dispetšeriaparaadi ja üks kord vagunimajanduse töötajate nõupidamine.

Eelmisel aastal asutati AS Venemaa Raudteed, mis eraldati Teedeministeeriumi koosseisust. Moskvas toimus meie tegevjuhtide kohtumine ettevõtte esimese asepresidendiga, millel arutati Venemaa Raudteede ja Eesti Raudtee kahepoolse koostöö küsimusi. Veebruaris 2003 alustas Tallinnas oma tööd AS Venemaa Raudteed Esindus.

Jätkusid kontaktid Venemaa Teedeministeeriumiga. Aasta lõpus külastas meie kutsel Eestit Venemaa teedeministri esimene asetäitja, kes võttis osa pidulikust üritusest, kus tehti kokkuvõtteid 2003. aasta tööst, ning tutvus Muuga sadama ja sadama terminalide tööga.

Tegevuse koordineerimiseks ja oma raudteede tööst informeerimiseks korraldasid Läti, Leedu ja Eesti raudteede juhid konsultatsioone kogu aasta jooksul. 16. mail toimus Pärnus kohtumine arutamaks raudteede ettevalmistamist Euroopa Liitu astumiseks. Nõupidamisel osales peale Baltimaade raudteede juhtide ka Soome raudtee juht, kes jagas meiega Soome raudtee kogemusi. Käesoleva aasta alguses kirjutasid Läti, Leedu ja Eesti raudteede juhid alla memorandumile, milles väljendati ühist positsiooni seoses Balti riikide Euroopa Liitu astumisega.

Euroopa raudteede ühiseid probleeme ja seisukohti arutati CER-i (Community of European Railways) istungitel. Võõrustasime Tallinnas ka CER-i tegevdirektorit.

Möödunud aastal toimus kolm Raudteetranspordi Nõukogu istungit: 34. istung – 11.-12. veebruarini Kiievis, 35. istung – 03.-04. juunini Almatõs, 36. istung – 30.09.-01.10.2003 Dušanbes.

Istungitel arutati üldpargi vagunite ja konteinerite kasutamise ning hooldamise täiustamise küsimusi, vagunite ja konteinerite kasutustasu maksmise küsimusi ning ühise raudteeveoalase teadus- ja tehnika-

poliitika küsimusi ja muid Raudteetranspordi Nõukogu liikmesriikide raudteede majandustegevusega seotud küsimusi.

Eesti Raudtee osales Siberit läbivate vedude koordineerimise nõukogu (SVKN) 12. istungi töös, mis toimus 15.-16. oktoobril Slovaki Vabariigi Popradi linnas. Ühe olulise küsimusena arutati SVKN istungil konteinervedude mahu suurendamist Lääs-Ida-Lääs ühenduses ja selleks konkurentsivõimeliste tingimuste loomist.

SRÜ liikmesriikide Tariifialase Kokkuleppe liikmena võtsid Eesti Raudtee esindajad osa XII Tariifialasest Konverentsist, mis toimus 28.-30. oktoobril Biškekis ja kus määrati kindlaks Kokkuleppes osalevate riikide raudteede tariifipoliitika 2004. aastaks.

Eesti Raudtee jätkas oma tööd Raudteede Koostööorganisatsioonis (OSShD) vastavalt OSShD tööplaanile, mis kinnitati OSShD osalusriikide raudteede peadirektorite XVIII konverentsil, mis toimus 14.-18. aprillil 2003 Kišinjovis. Augustis korraldas välissuhete osakond Tallinnas OSShD V komisjoni ekspertide nõupidamise, millel käsitleti sidealaseid arenguid raudteel.

Rongikoosseisud Ülemiste jaamas





FINANTSTEENISTUS

Eesti Raudtee äritulud olid 2003. aastal 1,76 mld krooni, mis on pisut parem tulemus kui 2002. aastal. Karmidele ilmastikuoludele jaanuarist aprillini lisandusid ebapiisavad võimsused jäämurdmisel, mis ei võimaldanud raudteed pidi saanud kaupu laevadele laadida. Seetõttu ei saanud ettevõtte osa ka Venemaa suurenenud ekspordimahtudest, mis suundusid naaberraudteedele.

Hoolimata viimaste aastate külmimast talvest, suudeti säilitada 2002. aasta veomaht 42,1 mln tonni. Tera- vilja, väetiste ja vedelkütuse veomahu langus kompenseeriti tahkekütuste, puidu ja mustmetallide veomahu kasvuga. Seoses külma kevadtalvega veeti varasemast rohkem põlevkivi Narva elektrijaamadesse.

2003. aasta osutus majanduslikus mõttes siiski edukamaks 2002. aastast. Ettevõtte kulumieelne kasum (EBITDA) suurenes 621,3 mln kroonini (2002. aastal 524,4 mln krooni) ja kulumieelne tegevussuhtarv langes 64,7%-ni (2002. aastal 70,2%). Puhaskasum kasvas võrreldes 2002. aastaga 65,3%, ulatudes aasta lõpuks 346,7 mln kroonini.

Kasumi kasv saavutati efektiivsuse kasvu ning tõhustunud kulukontrolli ja parema hankepoliitika kaudu. Ettevõtte suutis vähendada kõiki olulisemaid kulusid, nt vedurikütuse ja -õlide, ühispargi vagu- nite kasutamise ning veeremihoolduse kulusid. Kütuse maailmaturu hinna kõikumiste mõju eliminee- rimiseks võeti kasutusele hinnainstrumendid. Töötajate arvu vähendamine tõi kaasa ka tööjõukulude ning side- ja kontorikulude vähenemise.

2003. aastal investeeris Eesti Raudtee infrastruktuuri ja veeremisse kokku 497,4 mln krooni, mis mängis olulist rolli kulude vähendamises ja läbilaskevõime suurendamises, aidates ühtlasi leida uusi äri- võimalusi. Aasta esimesel poolel viidi lõpule General Electric'u vedurite käikuandmise projekt, aasta teisel poolel alustati vagunipargi uuendamise projektiga. Viimase käigus saabus ning anti ekspluatatsiooni 300 hoppelvagunit ja 50 konteinerplatvormi. Projektiga jätkatakse 2004. aastal, mil aasta esimesel poolel antakse ringlusse 500 tsisternvagunit. Uued vagunid renditakse välja suurematele klientidele, et leida uusi ja kinnistada olemasolevaid veomahtusid Eesti suunal. Infrastruktuuri renoveerimiseks investeeris Eesti Raudtee 2003. aastal 256 mln krooni.

Investeeringuid finantseeris Eesti Raudtee äritegevusest laekunud raha ja pikaajaliste laenuvahendite toel. Rahvusvahelisel Finantskorporatsioonilt (IFC) saadud laen refinantseeriti aasta lõpul Eesti ja välismaa pankade sündikaatlaenuga. Uus laen on varasemast paindlikuma tagasimaksegraafiku ning soodsama intressimääraga.

2003. aasta jooksul suurenes ettevõtte omakapital, vaatamata dividendide väljamaksmisele aktsionäri- dele ja moodustas aasta lõpul 1 162 mln krooni. Võlgade katekordaja (debt to equity ratio) langes 2002. aasta lõpu 1,34-lt 1,01-ni 31. detsembril 2003.

Ettevõtte on suhteliselt lühikese ajaga oluliselt parandanud oma majandustulemusi, kuid täielikuks rahuloluks ei ole kaugeltki põhjust. Ka 2004. aastal jätkab finantsteenistus koostöös teiste Eesti Raudtee struktuuriüksustega võimaluste otsimist äritulude suurendamiseks, kulutuste optimeerimiseks, mittevaja- jaliku põhivara realiseerimiseks ja riskide maandamiseks.

Stephen C. Archer

juhatuse liige - finantsdirektor

RAAMATUPIDAMISE AASTAARUANNE

Kasumiaruanne

<i>tuhandetes kroonides</i>	Lisa	2003	2002
ÄRITULUD			
Müügitulu	3	1 737 037	1 751 265
Muud äritulud		23 997	7 743
Äritulud kokku		1 761 034	1 759 008
ÄRIKULUD			
Kaubad, materjal ja teenused	4	573 699	655 591
Mitmesugused tegevuskulud	5	152 530	163 042
Tööjõukulud	6	402 209	410 081
Põhivara kulum ja väärtuse langus	10	185 146	298 589
Muud ärikulud		11 249	5 917
Ärikulud kokku		1 324 833	1 533 220
ÄRIKASUM		436 201	225 788
Finantstulud ja -kulud (-) neto	7	-56 064	-16 017
KASUM ENNE TULUMAKSUSTAMIST		380 137	209 771
Dividendide tulumaks	8	33 464	0
ARUANDEAASTA PUHASKASUM		346 673	209 771

Omakapitali muutuste aruanne

tuhandetes kroonides

	Aktsiakapital	Ülekurs	Kohustuslik reservkapital	Riskimaandamise reserv	Eelmiste perioodide juotamata kasum	Aruandeaasta kasum	Kokku
Saldo seisuga 31.12.2001	300 000	204 723	10 373	0	208 515	144 255	867 866
Reservkapitali suurendamine	0	0	7 213	0	0	-7 213	0
Dividendid 2001. aasta eest	0	0	0	0	-42 958	-137 042	-180 000
Aruandeaasta puhaskasum	0	0	0	0	0	209 771	209 771
Saldo seisuga 31.12.2002	300 000	204 723	17 586	0	165 557	209 771	897 637
Aruandeaasta kasumi suumamine	0	0	0	0	103 073	-103 073	0
eelmiste perioodide kasumisse							
Kasum riskimaandamisinstrumen-	0	0	0	14 634	0	0	14 634
tide ümberhindlusest							
Reservkapitali suurendamine	0	0	10 488	0	0	-10 488	0
Dividendid 2002. aasta eest	0	0	0	0	0	-96 210	-96 210
Aruandeaasta puhaskasum	0	0	0	0	0	346 673	346 673
Saldo seisuga 31.12. 2003	300 000	204 723	28 074	14 634	268 630	346 673	1 162 734

Omakapitali kohta on esitatud täiendav informatsioon Lisas 9.

Bilanss

tuhandetes kroonides

	Lisa	31.12.2003	31.12.2002
VARAD			
Põhivara			
Materiaalne põhivara	10	2 322 075	1 999 866
Lõpetamata ehitus ja ettemaksed materiaalse põhivara eest	10	86 294	150 011
Pikaajalised ettemaksed		212	849
Põhivara kokku		2 408 581	2 150 726
Käibevara			
Varud	11	96 568	110 186
Maksude ettemaksed	16	6 870	22 081
Nõuded ja ettemaksed	12	115 416	74 083
Viitlaekumised		9 836	21 927
Raha ja pangakontod	13	109 365	15 938
Käibevara kokku		338 055	244 215
VARAD KOKKU		2 746 636	2 394 941
OMAKAPITAL JA KOHUSTUSED			
Omakapital			
Aktsiakapital	9	300 000	300 000
Ülekurss		204 723	204 723
Kohustuslik reservkapital		28 074	17 586
Riskimaandamise reserv	17	14 634	0
Eelmiste perioodide jaotamata kasum		268 630	165 557
Aruandeaasta kasum		346 673	209 771
Omakapital kokku		1 162 734	897 637
Pikaajalised kohustused			
Laenud ja liisingkohustused	14	997 133	1 054 553
Ostjate ettemaksed		7 982	12 838
Pikaajalised kohustused kokku		1 005 115	1 067 391
Lühiajalised kohustused			
Võlad tarnijatele ja muud lühiajalised kohustused	15	268 559	172 024
Maksuvõlad	16	21 964	2 738
Võlakohustused	14	177 776	132 966
Viitvõlad	15	110 488	122 185
Lühiajalised kohustused kokku		578 787	429 913
Kohustused kokku		1 583 902	1 497 304
OMAKAPITAL JA KOHUSTUSED KOKKU		2 746 636	2 394 941

Rahavoogude aruanne

<i>tuhandetes kroonides</i>	Lisa	2003	2002
Rahavood äritegevusest			
Korrigeeritud kasum	21	577 609	565 155
Makstud intressid	7,15	-66 538	-61 863
Saadud intressid	7	940	1 381
Dividendide tulumaks	8,16	-16 613	0
Rahavood äritegevusest kokku		495 398	504 673
Rahavood investeerimistegevusest			
Põhivara soetused ja parendused		-369 267	-689 365
Põhivara müük		142 981	5 009
Sidusettevõtte müük		0	12 500
Rahavood investeerimistegevusest kokku		-226 286	-671 856
Rahavood finantseerimistegevusest			
Saadud pikaajalist pangalaenu		79 214	716 567
Pikaajaliste laenude tagasimaksed		-29 017	-72 147
Kapitalirendi põhiosa tagasimaksed		-97 650	-79 371
Makstud dividendid	8	-96 210	-180 000
Lühiajalise pangalaenu tagasimaksed		0	-168 459
Rahavood finantseerimistegevusest kokku		-143 663	216 590
Raha ja raha ekvivalentide muutus		125 449	49 407
Raha ja raha ekvivalentide liikumine			
Aruandeaasta alguseks			
Raha		15 938	7 389
Arvelduskrediit		-32 022	-72 880
Kokku		-16 084	-65 491
Raha ja raha ekvivalentide muutus		125 449	49 407
Aruandeaasta lõpuks			
Raha	13	109 365	15 938
Arvelduskrediit		0	-32 022
Kokku		109 365	-16 084

RAAMATUPIDAMISE AASTAARUANDE LISAD

Lisa 1: Raamatupidamise arvestuspõhimõtted

Arvestusmeetodid ja hindamisalused

AS Eesti Raudtee 2003. aasta raamatupidamise aastaaruanne on koostatud kasutades soetusmaksumuse printsiipi ja on kooskõlas Rahvusvaheliste Finantsaruandluse Standarditega (IFRS).

Ettevõtte juhtkond usub, et finantsvara ja -kohustuste tegelik väärtus ei erine oluliselt nende bilansilistest väärtusest.

Raamatupidamise aastaaruanne on koostatud tuhandetes Eesti kroonides, juhul kui ei ole eraldi viidatud mõnele teisele mõõtühikule.

Tulude arvestus

Veoteenuste müügitulu kajastatakse vastavalt riikidevahelisele kokkuleppele kaubavedude alal. Tulu kirjeldatakse siis, kui sellele tekib vastavalt lepingule õigus. Kauba saabumisel kajastatakse tulu veose vastuvõtmise päeval sihtjaamas. Kauba väljasaatmisel kajastatakse tulu veose telesaotamise päeval lähtejaamast.

Teenuste müügist saadud tulu kajastatakse peale teenuse osutamist. Ettemaksena laekunud lepingutasud kantakse tulusse proportsionaalselt veomahule tonnides. Intressitulu kajastatakse tekkepõhiselt, välja arvatud juhul, kui selle laekumine on ebatõenäoline.

Raha ja raha ekvivalendid

Rahavoogude aruandes koosnevad raha ja raha ekvivalendid kassas olevast sularahast, arvelduskontode jääkidest, lühiajalisel pangadeposiidil olevaist summadest ja teistest lühiajalistest kõrge likviidsusega investeringutest ning arvelduskrediidist. Bilansis on arvelduskrediit kajastatud laenuna lühiajaliste võlakohustuste all.

Materiaalne põhivara

Materiaalset põhivara kajastatakse soetusmaksumuses, mis koosneb ostuhinnast, mittetagastatavatest maksumustest ja muudest põhivara kasutuselevõtuga otseselt seotud väljaminekutest. Soetusmaksumusest on lahutatud kulum ja allahindluse summad. Materiaalne põhivara jaotatakse järgmistesse klassidesse:

- maa ja ehitised - maa, hooned, rajatised, raudtee, ülekandeliinid;
- masinad ja seadmed - veerem, autod, arvutustehnika, seadmed;
- muu inventar ja sissease - 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 tuhat 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 bilanssi üle antud. Hoonetealune maa võetakse arvele põhivarana, kui see on kantud kinnistusraamatusse.

Vastavalt Eesti Vabariigi endise 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.

Lõpetamata ehitusena käsitletakse Ettevõtte raamatupidamises olemasoleva materiaalse põhivara objektide täiendamiseks ja uutele objektidele tehtavaid kulutusi kuni nende vastuvõtmiseni.

Parenduste ja täiendustega seotud kulutused, mis tõstavad põhivara vahetult kulutuste tegemisele eelnenud tootlustaset ja vähendavad kaasnevaid kulutusi ning mis tõenäoliselt osalevad lisanduvate tulude tekkimisel järgmisel või järgnevatel perioodidel kuuluvad kapitaliseerimisele. Eelpoolnimetatud kulutuste võrra suurendatakse vara soetusmaksumust ning vajadusel muudetakse vara kasulikuks tööga. Parendusteks ja täiendusteks tehtud väljaminekute kuludesse kandmine toimub amortisatsiooni kaudu varaobjekti kasuliku tööea jooksul.

Veeremi kasutusjuhendites ettenähtud perioodiliste ülevaatuste ning remonditöödega seotud kulutused, mis toimuvad regulaarsete intervallidega veeremi kasuliku eluea jooksul, kapitaliseeritakse. Nimetatud kulutused kajastatakse eraldi varaobjektina ja amortiseeritakse ja kantakse kuludesse vastavalt ülevaatuse perioodilisusele.

Amortisatsiooninormid

Põhivara amortiseeritakse lineaarsel meetodil. Amortisatsiooni arvestatakse lähtuvalt põhivara kasulikust elueast. Põhivaraobjektide kasulikud eluead on järgnevad:

Põhivara grupid	Aastad	Amortisatsioonimäär aastas %-des
Hooned	8-50	2 -12,5
Ülekandeliinid ja raudtee	8-50	2 -12,5
Rajatised	3-50	2 -33,3
Veerem	3-15	6,7-33,3
Seadmed	3-15	6,7-33,3
Autod	3 - 8	12,5-33,3
Kontori- ja arvutustehnika, inventar ja tööriistad	3 - 5	20 - 33,3

Maad ei amortiseerita.

Põhivara täiendusi amortiseeritakse samas tempos kui sama grupi põhivaragi.

Rendiarvestus

Ettevõtte kui rentnik:

Rendilepingut loetakse kapitalirendiks juhul, kui kõik olulised vara omandiga seonduvad riskid ja hüved kanduvad üle rentnikule. Kapitalirendi tingimustel renditud vara võetakse bilansis arvele turuhinnas või minimaalsete rendimaksede nüüdisväärtuses, sõltuvalt sellest, mis on madalam. Rendimaksed jaotatakse kohustuse ja finantskulude vahel nii, et intressikulu määr oleks netoinvesteeringu jäägist lähtuvalt konstantne. Vastav rendikohustus (ilma intressideta) näidatakse bilansis muu pikaajalise kohustusena. Intressi osa rendimaksest näidatakse kasumiaruandes kuluna.

Rendilepingud, kus peamised omandusega seotud kohustused ja tulud jäävad rendileandjale, kajastatakse kasutusrendina. Kasutusrendi maksed (miinus rendileandjalt saadud soodustused) kajastatakse kasumiaruandes aruandeperioodi kuluna.

Ettevõtte kõik sõlmitud rendilepinguid on võimalik katkestada ilma täiendavate oluliste kulutusteta.

Ettevõtte kui rendileandja:

Kasutusrendile antud varad kajastatakse bilansis materiaalse põhivarana. Rendileantud põhivara amortiseeritakse vara kasuliku eluea jooksul analoogselt muu sarnase varaga. Renditulu (miinus rendilevõtjale antud soodustused) näidatakse kasumiaruandes aruandeperioodi tuluna.

Varud

Varud võetakse arvele soetusmaksumus, mis koosneb kõigist ostuga seotud kuludest ja muudest otsestest väljaminekutest, milleta varud ei oleks praeguses asukohas ja olukorras. Varude arvestamisel kasutatakse kaalutud keskmise soetushinna meetodit. Varud hinnatakse bilansis lähtudes sellest, mis on madalam, kas soetusmaksumus või neto realiseerimismaksumus. Neto realiseerimismaksumuseks loetakse müügihinda, millest on lahutatud müügiga seotud kulutused.

Finantsinstrumendid

Välisvaluutas toimunud tehingute kajastamine

Välisvaluutas toimunud tehingute kajastamisel on võetud aluseks tehingu toimumise päeval ametlikult kehtinud Eesti Panga valuutakursid. 31. detsembri 2003 seisuga välisvaluutas fikseeritud varad ja kohustused on ümberhinnatud Eesti kroonidesse bilansipäeval ametlikult kehtinud Eesti Panga valuutakursside alusel. Välisvaluutatehingutest saadud kasum ja kahjum on kajastatud kasumiaruandes vastava perioodi tuluna ja kuluna.

Peamiste välisvaluutade kursid olid 31. detsembril järgmised:

	2003	2002
CHF	10,04541 EEK	10,77159 EEK
EUR	15,64664 EEK	15,64664 EEK
GBP	22,12259 EEK	24,05584 EEK
USD	12,40960 EEK	14,93642 EEK

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).

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.

Tarnijatele tasumata arved on kajastatud soetusmaksumus.

Viitvõlgadena on kajastatud lepingu või mõne muu alusdokumendi alusel tekkepõhiselt arvestatud võlad, mis tasutakse järgmisel perioodil.

Laenud

Intressid kajastatakse kasumiaruandes kuluna tekkepõhiselt.

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

Laenukulud kapitaliseeritakse ja kantakse kulusse proportsionaalselt laenulepingu kehtimise ajal.

Deriivsed finantsinstrumendid

AS Eesti Raudtee kasutab deriivseid finantsinstrumente – hinnavahetuslepinguid (swappe) kütusehinna kõikumisest tingitud riskide maandamiseks. Deriivseid kajastatakse raamatupidamises esialgselt soetusmaksumuses ja arvestatakse järgnevatel aruandluskuupäevadel ümber nende tegeliku väärtuse alusel. Lisaks kasutab Ettevõtte ka mitte-deriivseid finantsinstrumente ja võlakohustusi, maandamaks olemasolevate kohustustega ja tulevikus oodatavate tehingutega seotud välisvaluuta kursimuutuste riske.

Efektiivseks riskimaandamiseks kasutatavate deriivsete finantsinstrumentide tegeliku väärtuse muutmine kajastatakse omakapitalis. Kui maandatud riskiga kohustuse või oodatava tehingu tulemusena võetakse arvele varasid või kohustusi, siis ajal, mil vastavad varad või kohustused tekivad, lisatakse deriiviga seotud tulud või kulud, mis on eelnevalt arvestatud omakapitali hulka, vara või kohustuse algsele väärtusele. Riskimaandamise puhul, mille tulemusena ei teki varasid või kohustusi, kantakse omakapitali kogunenud summad kasumiaruandesse samal perioodil, mil kohustus või planeeritud tehing mõjutab puhaskasumit või -kahjumit.

Muutused riskimaandamises mittekasutatavate deriivsete finantsinstrumentide väärtuses kajastatakse kasumiaruandes tekkepõhiselt.

Riskimaandamise arvestus lõpetatakse, kui saabub tuletisinstrumenti lõpptähtaeg või see müüakse, katkestatakse või kui see enam ei kvalifitseeru efektiivse riskimaandamisena. Kogu selleks ajaks tuletisinstrumentist saadud kumulatiivne kasu või kahju, mida on arvestatud omakapitali hulgas, säilitatakse omakapitalis kuni oodatava tehingu toimumiseni. Kui tehingu, mille riski maandati, toimumist enam ei oodata, kantakse kogu omakapitalis olev kumulatiivne kasum või kahjum vastava perioodi puhaskasumisse (–kahjumisse).

Tulumaks

Vastavalt 1. jaanuarist 2000 kehtima hakanud Eesti tulumaksuseadusele ei maksustata mitte teenitud kasumit, vaid mitteresidentidele ja füüsilistele isikutele makstud dividende ja muid kasumi jaotamise iseloomuga väljamakseid. Tulenevalt kogu maksustamise kontseptsiooni muutumisest ei ole mõistel varade ja kohustuste maksubaas majanduslikku sisu ning edasilükkunud maksukohustust ega –vara ei saa IAS12 Tulumaks (Income Taxes) tähenduses tekkida. Bilansis ei kajastata potentsiaalset tulumaksukohustust Ettevõtte vaba omakapitali suhtes, mis kaasneks vaba omakapitali väljamaksmisel dividendidena. Maksimaalne võimalik tulumaksukohustuse summa, mis võiks kaasneda kogu vaba omakapitali väljamaksmisega dividendidena, on toodud ära lisas 8.

Dividendidelt makstav tulumaks kajastatakse dividendide deklareerimisel kasumiaruandes kuluna.

Tulumaks erisoodustustelt, kingitustelt, annetustelt ja vastuvõtukuludelt ning ettevõtlusega mitteseotud kuludelt kajastatakse tegevuskulude kirjetel tekkepõhiselt.

Ettevõtte restruktureerimisega seotud eraldised

Restruktureerimisega seotud eraldisi kajastatakse 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.

Algsaldode ümberklassifitseerimine

2003. aasta aruandes on saldod 31. detsembri 2002 seisuga ümberklassifitseeritud võrreldavate näitajate esitamiseks järgmiselt:

<i>tuhandetes kroonides</i>	Algsaldo 31.12.2002	Korrigeerimine	Lõppsaldo 31.12.2002
Bilansikirje			
Käibevara			
Ostjatelt laekumata arved	112 142	-21 927	90 215
Viitlaekumised	0	21 927	21 927
Pikaajalised kohustused			
Laenud ja liisingkohustused	1 052 061	2 492	1 054 553
Ostjate ettemaksud	0	12 838	12 838
Lühiajalised kohustused			
Võlad tarnijatele ja muud lühiajalised kohustused	189 988	-17 964	172 024
Võlakohustused	135 458	-2 492	132 966
Viitvõlad	81 152	41 033	122 185

Lisa 2: Finantsriskide juhtimine

Finantsriskide tegurid

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

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

Valutakursirisk

Ettevõtte tegutseb rahvusvahelisel turul ja on avatud erinevatele välisvaluutakursi riskidele, eelkõige seoses USA dollari ja Šveitsi frangiga.

Et maandada riski, tasakaalustab Ettevõtte võimalikel juhtudel välisvaluutas oleva klienditulu samas väärings olevate kulutustega.

Ettevõtte võib teatud positsioonide riski maandamise suurendamiseks kasutada tuletisinstrumente, nagu näiteks valuutavahetuslepinguid 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 kasutab intressivahetuslepinguid, et maandada rahavoogude riski tulevaste intressimaksete 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. Ettevõttes järgitakse põhimõtteid, mis tagavad teenuste ja toodete müügi neile klientidele, kelle usaldusvärsus on varasema käitumisega tõestatud.

Likviidsusrisk

Ettevõtte hoiab oma käsituses piisaval määral sularaha ja likviidseid väärtpapereid, 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 lahtihooldamisega oleks tagatud paindlik finantseerimine.

Tegevusrisk

Ettevõtte on kindlustatud ootamatute kahjude, kahjustuste ja purustuste vastu; äritegevuse katkemise ja lisakulude vastu; samuti kolmandate osapoolte nõuete vastu Ettevõtte suhtes. Kindlustuse alla kuuluvad näiteks ootamatud keskkonnakahjustused, kuritegevuse riskid, juhtkonna vastutusest tulenevad kahjud (juhatuse, nõukogu ja juhtivtöötajad), päästetöötajate õnnetusjuhtumid ning mootorsõidukite kindlustus mistahes õnnetuse, varguse, vandalismi jne vastu.

Lisa 3: Müügitulu

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

Müügitulu tegevusalade lõikes

<i>tuhandetes kroonides</i>	2003	2002
Kaubaveo teenused	1 410 009	1 363 884
Infrastruktuuri kasutamine	204 892	265 733
Muud teenused	122 136	121 648
Kokku	1 737 037	1 751 265

Müügitulu geograafilises lõikes jaguneb Ettevõtte tuluks vagunite rendileandmisest välisfirmadele ja tuluks Ettevõtte vagunite kasutamisest välisriikide territooriumil vastavalt ühisvagunipargi kasutamise kokkuleppele.

Müügitulu geograafilises lõikes

<i>tuhandetes kroonides</i>	2003	2002
Eesti	1 668 362	1 679 688
Venemaa	56 111	54 732
Läti	3 239	5 370
Ukraina	2 621	2 902
Valgevene	2 488	4 255
Kasahstan	1 554	1 446
Leedu	892	1 871
Muud riigid	1 770	1 001
Kokku	1 737 037	1 751 265

Lisa 4: Kaubad, materjal ja teenused

<i>tuhandetes kroonides</i>	2003	2002
Müüdid kaupade ja teenuste kulu	18 137	18 099
Infrastruktuuri materjalid	34 698	41 000
Veeremi materjalid	13 254	20 529
Muud materjalid	4 387	4 345
Töövahendid	8 408	9 017
Kütus ja määrdeained	186 676	188 885
Tehnoloogiline elekter	12 527	11 695
Hoolduskulud	84 531	105 783
Raudteevadude teenused	211 081	256 238
Kokku	573 699	655 591

Lisa 5: Mitmesugused tegevuskulud

<i>tuhandetes kroonides</i>	2003	2002
Masinate ja seadmete kasutamine	12 915	12 927
Kommunaalkulud	18 285	16 721
Side- ja kontorikulud	27 625	30 163
Lähetus- ja müügikulud	9 074	7 496
Töötajatega seotud kulud	12 119	10 908
Juhtimis- ja konsultatsioonikulud	31 759	42 446
Mitmesugused teenused	24 102	18 041
Muud tegevuskulud	16 651	24 340
Kokku	152 530	163 042

Lisa 6: Tööjõukulud

<i>tuhandetes kroonides</i>	2003	2002
Töötasu	277 463	286 605
Töölepingu lõpetamine	24 104	20 849
Sotsiaalmaksud	100 642	102 627
Kokku	402 209	410 081

2003. aasta keskmine töötajate arv oli 2 961 (2002: 3 602), sh osalise tööajaga töötas 5 inimest (2002: 10).

Lisa 7: Finantstulud ja -kulud (neto)

<i>tuhandetes kroonides</i>	2003	2002
Intressikulud		
-laenuintress	-52 894	-41 313
-kapitalirendi intress	-13 544	-21 383
-muud	-1	0
Kokku	-66 439	-62 696
Intressitulud		
-intressitulu pangadeposiidilt	921	1 352
-muud intressitulud	19	29
Kokku	940	1 381
Muud finantskulud	-22 227	-1 579
Kasumid ja kahjumid valuutakursi muutustest (neto)	31 399	40 102
Kasum finantsinstrumentidest	263	0
Kasum sidusettevõtja aktsiate müügist	0	6 775
Finantstulud ja -kulud (neto)	-56 064	-16 017

Muude finantskulude hulgas summas 22 227 tuhat krooni on kajastatud finantskulud, mis on seotud IFC (International Finance Corporation) laenuga. Need kulud olid varasematel perioodidel kapitaliseeritud ning neid kanti kuludesse proportsionaalselt laenulepingu kehtivusele. Aruandeaastal refinantseeriti laen sündikaatlaenuga kommertspankadelt, mistõttu IFC laenuga seotud kulud kajastati 2003. aasta kasumiaruandes.

Lisa 8: Dividendide tulumaks

<i>tuhandetes kroonides</i>	2003	2002
Dividendid	96 210	180 000
Maksustatavad dividendid	96 210	0
Arvestatud tulumaks dividendidelt 26/74	33 804	0
Tulumaksu vähendamine 1994-1999 aasta eest makstud tulumaksu arvelt	-340	0
Dividendide tulumaks	33 464	0

Kehtiva 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 dividendide summalt.

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

Ettevõtte jaotamata kasum seisuga 31. detsember 2003 on 615 303 tuhat krooni (2002: 375 328 tuhat krooni). Maksimaalne võimalik tulumaksukohustuse summa, mis kaasneb kogu jaotamata kasumi väljamaksmisel dividendidena, on 216 188 tuhat krooni (2002: 131 872 tuhat krooni).

Lisa 9: Omakapital

Ettevõtte aktsiakapital on 300 000 tuhat krooni, mis koosneb 30 000 000 üheliigilisest lihtaktsiast nimi-väärtusega 10 krooni aktsia kohta. 2003. aastal aktsiakapital ei muutunud. Kõigi aktsiate eest on täielikult tasutud. Põhikirjas lubatud maksimaalne lihtaktsiate arv on 120 miljonit ja maksimaalne aktsiakapital 1 200 000 tuhat krooni.

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

Lisa 10: Materiaalne põhivara

tuhandetes kroonides

	Maa ja ehitised	Masinad ja seadmed	Muu inventar	Ettemaksed põhivara eest	Lõpetamata ehitus	Kokku
Soetusmaksumus 31.12.2002	1 575 963	1 454 577	26 594	14 246	135 765	3 207 145
Sissetulek						
Soetamine	3 643	189 465	1 391	0	302 896	497 395
Ümberklassifitseerimine	214 807	151 718	88	-3 515	-363 098	0
Sissetulek kokku	218 450	341 183	1 479	-3 515	-60 202	497 395
Väljaminek						
Müük	453	192 669	675	0	0	193 797
Mahakandmine	5 628	13 618	1 347	0	0	20 593
Väljaminek kokku	6 081	206 287	2 022	0	0	214 390
Soetusmaksumus 31.12.2003	1 788 332	1 589 473	26 051	10 731	75 563	3 490 150
Akumuleeritud kulum 31.12.2002	484 138	553 915	19 215	0	0	1 057 268
Kulumi suurenemine						
Kulum	64 209	130 229	1 978	0	0	196 416
Väärtuse langus	585	-11 859	4	0	0	-11 270
Kulumi suurenemine kokku	64 794	118 370	1 982	0	0	185 146
Kulumi vähenemine						
Müüdnud põhivara kulum	314	142 577	523	0	0	143 414
Mahakantud põhivara kulum	4 025	11 859	1 335	0	0	17 219
Kulumi vähenemine kokku	4 339	154 436	1 858	0	0	160 633
Akumuleeritud kulum 31.12.2003	544 593	517 849	19 339	0	0	1 081 781
Jääkmaksumus 31.12.2002	1 091 825	900 662	7 379	14 246	135 765	2 149 877
Jääkmaksumus 31.12.2003	1 243 739	1 071 624	6 712	10 731	75 563	2 408 369

Kapitaliseeritud põhivara parendusi tehti 2003. aastal 182 897 tuhat krooni (2002: 208 411 tuhat krooni), millest 153 769 tuhat krooni (2002: 167 925 tuhat krooni) lisandus gruppi "Maa ja ehitised" ja 29 128 tuhat krooni (2002: 40 486 tuhat krooni) gruppi "Masinad ja seadmed".

2002. aastal tehtud osa vedurite väärtuse allahindlust 150 000 tuhande krooni ulatuses vähendati 2003. aastal 12 500 tuhande krooni võrra, kuna nende vedurite müügi osas jõuti ostjaga hinna osas kokkuleppele.

Kapitalirendiga soetatud põhivara:

tuhandetes kroonides

	Maa ja ehitised	Masinad ja seadmed	Muu inventar	Kokku
Soetusmaksumus				
seisuga 31.12.2002	6 895	536 087	360	543 342
Sissetulek	0	98 717	0	98 717
Lepingu lõppemine	0	-179 884	-360	-180 244
seisuga 31.12. 2003	6 895	454 920	0	461 815
Akumuleeritud kulum				
seisuga 31.12.2002	947	118 057	282	119 286
Kulum	345	40 288	68	40 701
Lepingu lõppemine	0	-60 518	-350	-60 868
seisuga 31.12. 2003	1 292	97 827	0	99 119
Jääkmaksumus				
seisuga 31.12.2002	5 948	418 030	78	424 056
seisuga 31.12.2003	5 603	357 093	0	362 696

Informatsioon kapitalirendi kohustuste, intressimäärade ja perioodi intressikulu kohta on esitatud lisas 14.

Lisa 11: Varud

<i>tuhandetes kroonides</i>	31.12.2003	31.12.2002
Infrastruktuuri varuosad ja materjalid (soetusmaksumuses)	73 986	81 792
Veeremi varuosad (soetusmaksumuses)	12 903	6 089
Veeremi varuosad (netorealiseerimismaksumuses)	0	320
Kütus ja määrdeained (soetusmaksumuses)	6 718	12 647
Muud varud (soetusmaksumuses)	2 537	2 842
Ettemaksed tarnijatele	424	6 496
Varud kokku	96 568	110 186

2003. aasta varude inventuuri käigus tehti allahindlus materjalidele ja varuosadele 428 tuhande krooni ulatuses (2002: 7 385 tuhat krooni) seoses neto realiseerimismaksumuse langemisega alla soetusmaksumuse.

Seisuga 31. detsember 2003 oli AS Eesti Raudtee varusid teiste ettevõtete vastutaval hoiul 7 545 tuhande krooni väärtuses (2002: 9 517 tuhat krooni).

Lisa 12: Nõuded ja ettemaksed

<i>tuhandetes kroonides</i>	31.12.2003	31.12.2002
Ostjatelt laekumata arved	118 180	90 215
Ebatõenäoliselt laekuvad arved	-30 525	-29 374
Nõuded ostjate vastu kokku	87 655	60 841
Muud lühiajalised nõuded	13 819	2 898
Muud ettemakstud tulevaste perioodide kulud	13 942	10 344
Kokku	115 416	74 083

Ebatõenäoliselt laekuvate arvete liikumine:

Aasta alguses	-29 374	-31 672
Täiendav ebatõenäoliselt laekuvate arvete kulu	-2 170	-9 710
Lootusetud nõuded kantud bilansist maha	942	10 688
Laekunud möödunud perioodil kuluks kantud nõudeid	77	1 320
Aasta lõpuks	-30 525	-29 374

Lisa 13: Raha ja raha ekvivalendid

<i>tuhandetes kroonides</i>	31.12.2003	31.12.2002
Pangakontod	101 249	15 925
Üleöö deposiit	7 998	0
Muu raha	118	13
Kokku	109 365	15 938

Rahavoogude aruandes on raha ja selle ekvivalendid kajastatud järgnevalt:

Raha ja pangakontod	109 365	15 938
Arvelduskrediit (Lisa 14)	0	-32 022
Kokku	109 365	-16 084

Lisa 14: Võlakohustused

Võlakohustused seisuga 31.12.2003

tuhandetes kroonides

	Saldo 31.12.2003	Sealhulgas pikaajaline osa	Sealhulgas lühiajaline osa	Makse- tähtaeg	Intressimäär
EIB laen (16 mln EUR)	202 203	182 946	19 257	31.05.2014	keskmine intress 6,09%
Kommertspankade sündikaatlaen (50 mln EUR)	739 868	739 868	0	17.12.2010	6 kuud LIBOR+1.50%
Sündikaatlaenu kulud	-9 382	-8 042	-1 340		
Pangalaenu kokku	932 689	914 772	17 917		
Kapitalirendikohustused	242 220	82 361	159 859	2004-2008	5,89%
Kokku võlakohustused	1 174 909	997 133	177 776		

Võlakohustused seisuga 31.12.2002

tuhandetes kroonides

	Saldo 31.12.2002	Sealhulgas pikaajaline osa	Sealhulgas lühiajaline osa	Makse- tähtaeg	Intressimäär
EIB laen (16 mln EUR)	221 460	202 203	19 257	31.05.2014	keskmine intress 6,09%
IFC laen (15 mln USD; 30,025 mln EUR)	693 838	693 838	0	15.06.2011	6 kuud LIBOR+3.375%
IFC laenu kulud	-21 186	-18 694	-2 492		
Kommertspanga laen (40 mln EEK)	9 760	0	9 760	25.09.2003	8,30%
Kommertspanga laen (arvelduskrediit)	5 195	0	5 195	08.12.2003	6,00%
Kommertspanga laen (arvelduskrediit)	26 827	0	26 827	31.12.2003	5,75%
Pangalaenu kokku	935 894	877 347	58 547		
Kapitalirendikohustused	251 625	177 206	74 419	2003-2007	7,85%
Kokku võlakohustused	1 187 519	1 054 553	132 966		

Laenu tagasimaksed

tuhandetes kroonides

	< 1 aasta	1-5 aastat	Üle 5 aasta	Kokku
31. detsember 2003				
Pangalaenu	17 917	277 287	637 485	932 689
Liisingud kokku	164 368	87 790	0	252 158
sh liisingintressi kohustused	-4 509	-5 429	0	-9 938
liisingkohustused	159 859	82 361	0	242 220
Kokku	177 776	359 648	637 485	1 174 909

tuhandetes kroonides

	< 1 aasta	1-5 aastat	Üle 5 aasta	Kokku
31. detsember 2002				
Pangalaenu	58 547	430 744	446 603	935 894
Liisingud kokku	89 399	201 570	0	290 969
sh liisingintressi kohustused	-14 980	-24 364	0	-39 344
liisingkohustused	74 419	177 206	0	251 625
Kokku	132 966	607 950	446 603	1 187 519

2003. aastal kanti kulusse kapitalirendi intressi 13 544 tuhat krooni (2002: 21 383 tuhat krooni) ja pangalaenu intressi 52 894 tuhat krooni (2002: 41 313 tuhat krooni).

2003. aastal saadi valuutakursi muutustest tulenevat kasumit valuutas võetud laenu osas 33 183 tuhat krooni (2002:44 273 tuhat krooni)

Kommertspankade sündikaatlaenu tagatiseks on Pikk 36 ja Telliskivi 64 hoonetele seatud hüpoteek summas 94 000 tuhat krooni ning erinevatele hoonetele kommertspann summas 2 190 000 tuhat krooni ja registerpann 15 000 tuhat krooni ulatuses.

31. detsembril 2003 oli ettevõtte kasutamata arvelduskrediidilimiit 77 025 tuhande krooni ulatuses (2002: 77 978 tuhande krooni ulatuses).

Euroopa Investeerimispanka (EIB) laen on võetud rahandusministeeriumi all-laenu ja sellel on riigi garantii.

Kõigi teiste laenu ja kapitalirendi tagatiseks on lepingutes märgitud "kõik ettevõtte varad", kuid ühtki vara ei ole eraldi registreeritud.

Lisa 15: Võlad tarnijatele ja muud lühiajalised kohustused

<i>tuhandetes kroonides</i>	31.12.2003	31.12.2002
Tarnijatele tasumata arved	183 744	148 695
Ostjate ettemaksud	74 698	260
Tulevaste perioodide tulud	10 117	23 069
Kokku	268 559	172 024

Viitvõlad:

-võlad töövõtjatele	19 981	20 372
-sotsiaalmaksu viitvõlad	6 287	6 501
-puhkusetasu reserv	13 338	14 057
-preemiafond	11 531	13 350
-intressivõlad	2 968	3 067
-võlad seotud osapooltele (Lisa 22)	3 765	7 193
-kinnitamata kohustused riikide raudteedele	39 439	41 033
-muud viitvõlad	13 179	16 612
Kokku	110 488	122 185

Tarnijatele tasumata arvete summa 183 744 tuhat krooni sisaldab võlgnevust tarnijatele põhivara eest 70 802 tuhat krooni (2002: 41 390 tuhat krooni). Ostjate ettemaksud summas 74 698 tuhat krooni sisaldab ettemakset põhivara eest 73 616 tuhande krooni (2002: 0 krooni) ulatuses.

Lisa 16: Maksude ettemaksud ja maksuvõlad

<i>tuhandetes kroonides</i>	31. detsember 2003		31. detsember 2002	
	Ettemaks	Maksuvõlg	Ettemaks	Maksuvõlg
Käibemaks	5 919	0	22 073	0
Tollimaks	913	0	0	0
Sotsiaalmaks	0	5 113	0	2 693
Dividendide tulumaks	0	16 851	0	0
Muud maksud	38	0	8	45
Kokku	6 870	21 964	22 081	2 738

Lisa 17: Riskimaandamisinstrumendid

Seisuga 31. detsember 2003 oli AS-il Eesti Raudtee 3 riskimaandamise instrumenti. 2002. aastal Ettevõtte ei kasutanud riskimaandamisinstrumente. Kaks riskimaandamisinstrumenti on seotud liisinglepinguga soetatud kaubavagunite ostusumma põhiosa maksetega USA dollarites. Riskimaandamise objektiks on osa ennustatavast USA dollari baasil arvatud tulust. Tulu vähenemise risk maandatakse samas summas, kui suur on riskimaandamisinstrument. Instrumendiga maandatakse rahavoo riski.

Kolmandaks riskimaandamisinstrumendiks on hinnavahetusleping (swap) fikseeritud hinnaga kütuse ostmiseks. Sellega maandatakse rahavoo riski.

<i>tuhandetes kroonides</i>	Alguskuupäev	Lõppkuupäev	Alussumma	Turuväärtus seisuga 31.12.2003
1. instrument	01.08.2003	31.07.2008	40 040	4 959
2. instrument	31.10.2003	30.09.2008	40 040	3 315
3. instrument	29.10.2003	31.12.2005	100 853	6 623
Kokku			180 933	14 897

Riskimaandamise reserv

31. detsember 2002	0
instrumentide turuväärtuse muutus	14 897
muutus kasumiaruandes	-263
31. detsember 2003	14 634

Lisa 18: Potentsiaalsed kohustused

Aruandeaastal on Keskkonnainspeksion esitanud AS Eesti Raudtee vastu keskkonnareostuse osas 2 hagi kokku summas 276 tuhat krooni (2002: 0 krooni).

2002. aastast pärineb 2 hagi tarnijalt AS Eesti Raudtee vastu kogusummas 3 867 tuhat krooni. AS Eesti Raudtee juhatus peab neid nõudeid alusetuteks.

Lisaks eespool kirjeldatud nõuetele on AS Eesti Raudtee vastu esitatud 4 hagi endistelt töötajatelt igaüks eraldivõetuna nõudes, mis jääb alla 40 tuhande krooni, kusjuures lisaks eelnevale nõuab 1 endine töötaja ka moraalse kahju hüvitamist 600 tuhande krooni ulatuses. Täiendavalt on AS Eesti Raudtee vastu esitatud 3 hagi kogusummas 116 tuhat krooni.

Lisa 19: Lepingulised kohustused

2000. aastal sõlmiti AS Eesti Raudtee ja AS Rööbasteede Ehitus vahel 7-aastane raamleping ballasti puhastamiseks, kogumaksumusega 608,7 miljonit krooni. 31. detsembril 2003 seisuga oli kohustuse jääk 360 miljonit krooni (2002: 449 miljonit krooni).

2003. aastal sõlmiti 2002. aastal sõlmitud lepingu ringi AS Eesti Raudtee ja GE Transportation Parts LLC vahel 5-aastaks vedurite diiselmootorite kapitaalremondiks kogumaksumusega 12,2 miljonit USD. Uue lepingu järgi oli seisuga 31. detsember 2003 lepingulise kohustuse jääk 11,8 miljonit USD (2002: 5,3 miljonit USD).

Lisa 20: Kasutusrent

Ettevõtte rentis 2003. aastal kasutusrendi tingimustel transpordivahendeid ja ruume. Kokku tasuti aruandeaastal rendimakseid 4 584 tuhat krooni (2002: 16 266 tuhat krooni).

Ettevõtte sai 2003. aastal tulu kasutusrendile antud varade rendist 40 464 tuhat krooni (2002: 18 169 tuhat krooni).

<i>tuhandetes kroonides</i>	31.12.2003	31.12.2002
Rendile antud varad		
Soetusmaksumus	124 165	39 168
Akumuleeritud kulum	-36 722	-27 043
Jääkväärtus	87 443	12 125

Kasutusrendilepingud

Kasutusrendikulu tulevastel perioodidel:

<i>tuhandetes kroonides</i>	31.12.2003	31.12.2002
1. aastal	330	470
2. - 5. aastal	137	453
6. - 10. aastal	61	62
Kokku	528	985

Kasutusrenditulu tulevastel perioodidel:

<i>tuhandetes kroonides</i>	31.12.2003	31.12.2002
1. aastal	56 379	25 590
2. - 5. aastal	23 637	34 002
6. - 10. aastal	5 608	5 188
Kokku	85 624	64 780

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

Lisa 21: Korrigeeritud kasum

<i>tuhandetes kroonides</i>	Lisa	2003	2002
Aruandeaasta kasum		346 673	209 771
Korrigeerimised:			
Põhivara kulum	10	196 416	146 508
Põhivara väärtuse langus	10	-11 270	152 081
Põhivara müügi kasum		-17 785	-1 958
Kahjum põhivara likvideerimisest		3 083	1 963
Kasum sidusettevõtte müügist		0	-6 775
Ebatõenäoliselt laekuvad arved	12	2 170	9 710
Varude mahakandmine	11	428	7 385
Muud finantstulud/ -kulud		87 726	62 895
Kasum/kahjum valuutakursi muutustest		-39 712	-43 917
Käibekapitali muutus:			
Varude muutus		13 190	32 755
Äritegevusega seotud nõuete muutus		-28 292	-5 633
Äritegevusega seotud viitlaekumiste muutus		12 091	3 099
Äritegevusega seotud kohustuste muutus		24 490	-17 779
Äritegevusega seotud viitvõlgade muutus		-11 599	15 050
Korrigeeritud kasum		577 609	565 155

Lisa 22: Tehingud seotud osapooltega

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

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.

Aruandeaasta jooksul on Ettevõtte arvestanud seotud osapooltega tehtud kuludeks 23 676 tuhande krooni (2002: 33 234 tuhande krooni) suuruse summa juhtimise ja teenuste eest, mida osutati erastamislepingu sätete kohaselt. Seisuga 31. detsember 2003 kajastus 3 765 tuhat krooni (2002: 7 193 tuhat krooni) sellest summast kirjel "Viitvõlad" ja kirjel "Võlad tarnijatele" 3 421 tuhat krooni (2002: 1 527 tuhat krooni). Juhtkonna hinnangul ei ole tehingutes seotud osapooltega kasutatud turuhindadest oluliselt erinevaid hindu.

2003. aastal maksti juhatuse liikmetele tasu 6 753 tuhat krooni (2002: 3 068 tuhat krooni).

Lisa 23: Bilansikuupäeva järgsed sündmused

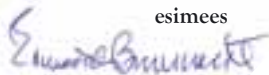
Ettevõtte poolt 27. veebruaril 2003 ametiühingutega sõlmitud kokkuleppe järgi on ette nähtud 2004. aastal kuni 200 töötaja koondamine. Nimetatud kokkulepe ei määranud kindlaks konkreetseid isikuid ega ametikohti ja 2003. aastal vastavat kulueraldist tehtud ei ole.

2003. aasta detsembris sõlmis Ettevõtte lepingu viie 2001. aastal soetatud veduri müügiks, mis on nimetatud Eesti Vabariigi, AS Eesti Raudtee ja Baltic Rail Services OÜ vahel 30. aprillil 2001 sõlmitud erastamislepingus. Erastamislepingus sätestatud tingimuste esinemisel võidakse esitada kompensatsiooninõue, mille maht on hinnanguliselt 66 365 tuhat krooni ja seetõttu ei ole nende viie veduri väärtust bilansis seisuga 31. detsember 2003 provisjoneeritud.

Nõukogu ja juhatuse liikmete allkirjad

Nõukogu

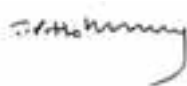
Edward Arnold Burkhardt
esimees




Guido Sammelselg
esimehe asetäitja



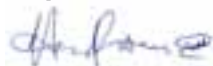
Timothy P. Hollaway




Andrus Kuusmann



Henry Posner III




Jüri Käo



Marek Uusküla




Ero Tohver



Juhatus

Herbert Houston Payne
esimees




Riivo Sinijärvi



Stephen Charles Archer




Mark Rosner



Kaido Simmermann




Ain Kaljurand



MAJANDUSAASTA KASUMIJAOTUSE ETTEPANEK

AS Eesti Raudtee juhatus teeb aktsionäride üldkoosolekule ettepaneku jaotada 2003. aasta puhaskasum 346 673 220 krooni alljärgnevalt:

reservkapitali	1 925 342 krooni,
dividendideks	96 210 000 krooni,
eelmiste perioodide jaotamata kasumisse	248 537 878 krooni.

AUDIITORI JÄRELDUSOTSUS

AS Deloitte & Touche Audit
Ploosikrantsi 2
10118 Tallinn
Reg.kood 10687819

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

**Deloitte
& Touche**

AUDIITORI JÄRELDUSOTSUS

AS-i Eesti Raudtee aktsionäridele:

Oleme auditeerinud AS-i Eesti Raudtee (edaspidi "Firma") 31. detsembril 2003. aastal lõppenud majandusaasta kohta koostatud raamatupidamise aastaaruannet. Selle aruande õigsuse eest vastutab Firma juhatus. Meie vastutame arvamuse eest, mida avaldame raamatupidamise aastaaruande kohta meie auditi põhjal.

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

Oleme seisukohal, et raamatupidamise aastaaruanne kajastab olulises osas õigesti ja õiglaselt Firma finantsseisundit seisuga 31. detsember 2003, aruandeaasta majandustulemust ja rahavoogusid kooskõlas Eesti raamatupidamise seadusega ja Rahvusvaheliste Finantsaruandluse Standarditega.



Villu Vaino
Vannutatud audiitor
12. märts 2004

Deloitte & Touche

AS Deloitte & Touche Audit

Deloitte
Touche
Tohmatsu

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