

APSTIPRINĀTS

ar VAS “Latvijas dzelzceļš”

2025.gada 30.decembra ārkārtas akcionāru

sapulces lēmumu Nr. Nr.A1.1/6-1

**VAS “Latvijas dzelzceļš” valdei
VAS “Latvijas dzelzceļš” padomei**

VAS “Latvijas dzelzceļš” kapitāla daļu turētāja gaidu vēstule vidēja termiņa stratēģijai no 2026. līdz 2030.gadam

Ar šo vēstuli Satiksmes ministrija kā VAS “Latvijas dzelzceļš” (turpmāk – LDz vai uzņēmums) kapitāla daļu turētājs (turpmāk – Akcionārs) izsaka gaidas attiecībā uz VAS “Latvijas dzelzceļš” darbības virzieniem, prioritātēm un sasniedzamajiem mērķiem 2026. – 2030. gada vidēja termiņa darbības stratēģijas periodam, detalizē kapitālsabiedrības attīstības virzienus, vispārējos stratēģiskos, finanšu un nefinanšu mērķus, kā arī sniedz skaidrojumu par publiskas personas iecerēm, ko tā noteiktā periodā vēlas īstenot ar līdzdalību kapitālsabiedrībā, kā arī nosaka kapitālsabiedrības un tās atkarīgo sabiedrību iekļaušanu attiecīgajā grupā, ievērojot Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 24.¹ panta pirmajā un otrajā daļā noteikto.

Gaidu vēstule ir izstrādāta, ievērojot Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 24.² pantu un atbilstoši Pārresoru koordinācijas centra Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijām.

Gaidu vēstule izstrādāta, ņemot vērā nacionālos un ES transporta nozares ilgtermiņa politikas plānošanas dokumentus¹, tostarp Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2031.gadam, Nacionālo attīstības plānu, Transporta attīstības pamatnostādnes, Sabiedriskā transporta koncepciju un Klimata un enerģētikas plānus, kas pamato dzelzceļa kā videi draudzīga un efektīva sabiedriskā transporta mugurkaula lomu.

Kapitālsabiedrības mērķis (vispārējo stratēģisko mērķu skaidrojums)	Atbilstoši Ministru kabineta 2021. gada 16. jūnija rīkojumam Nr. 421 "Par valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" vispārējo stratēģisko mērķi", LDz vispārējais stratēģiskais mērķis ir nodrošināt efektīvu, drošu un ilgtspējīgu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu, piedāvājot konkurētspējīgus loģistikas, dzelzceļa ritošā sastāva remonta un apkopes, kā arī stratēģiski svarīgu objektu apsardzes pakalpojumus un sekmējot videi draudzīgu dzelzceļa pārvaldījumu attīstību. Saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 4.panta otrās daļas 2.punktu, līdzdalība meitas sabiedrībās tieši nodrošina VAS “Latvijas dzelzceļš” vispārējo stratēģisko mērķu sasniegšanu.
--	---

¹ Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu (2011), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:52011DC0144>, 2020. gada 9. decembra EK paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija - Eiropas transporta virzība uz nākotni”, iezīmējot vairākus būtiskus aspektus, kas definē dzelzceļa lomu Eiropas Zaļā kursa mērķu sasniegšanā, u.c.

	LDz ir 100% valstij piederošā, neprivatizējamā kapitālsabiedrība. Saskaņā ar Valsts un pašvaldību īpašuma privatizācijas un privatizācijas sertifikātu izmantošanas pabeigšanas likuma 17. pantu valsts akciju sabiedrību "Latvijas dzelzceļš" un tās akcijas nedrīkst privatizēt vai atsavināt. Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 6.panta otro daļu valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, izņemot infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanu Dzelzceļa likuma 13.¹ panta pirmajā daļā minētajos gadījumos, ir valsts akciju sabiedrība. LDz saimnieciskās darbības principi ir vērsti uz valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu atbilstoši tautsaimniecības attīstības vajadzībām un stabilas satiksmes interesēm, nodrošinot valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla izmantošanu un nodrošinot dzelzceļa infrastruktūras, uzturēšanu un attīstību. Viens no LDz vispārīgiem stratēģiskiem mērķiem ir nodrošināt efektīvu, drošu un ilgtspējīgu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu. Dzelzceļa infrastruktūra ietver gan 1520 mm tīklu un ietvers arī Rail Baltica projekta ietvaros uzbūvēto 1435 mm tīklu un 1520 mm infrastruktūras objektus atbilstoši noteiktā kārtībā pieņemtiem institūciju lēmumiem, pakāpeniski LDz koncernā integrējot kapitālsabiedrības, kas veic dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja kompetencē esošās darbības Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras būvniecībai un ekspluatācijai. Integrācija tiks veikta vairākos posmos, koncerna pārvaldības modelī nodrošinot pārvadātāja, infrastruktūras pārvaldītāja, infrastruktūras būtisko funkciju veicēja neatkarību un citu komercdarbības virzienu atbilstību konkurences vienlīdzības un tirgus principiem.
Esošie kapitālsabiedrības pamatdarbības veidi	Uzņēmums sniedz Dzelzceļa likuma 12.¹ panta pirmajā daļā minēto publiskās lietošanas dzelzceļa minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un piekļuvi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno dzelzceļa infrastruktūru ar apkalpes vietām. Tāpat uzņēmums sniedz kravas vagonu apstrādes pakalpojumus, elektroenerģijas sadales un tirdzniecības pakalpojumus, nomas pakalpojumus, informācijas tehnoloģiju pakalpojumus, būvniecības un citus pakalpojumus. Infrastruktūras pārvaldīšanas jautājumos uzņēmums darbojas daļēji regulētā tirgū, kur tā darbība tiek nodrošināta saskaņā ar Dzelzceļa likuma prasībām un valsts noteikto politiku, tostarp ar valsts finansējumu infrastruktūras pārvaldītāja darbībai (Dzelzceļa likuma 9. pants). LDz veic publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu, sniedzot drošus, augstas kvalitātes un efektīvus dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšanas pakalpojumus kā Latvijas valsts un tautsaimniecības interesēs, tā nodrošinot integrāciju vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā TEN-T ietvaros, tikmēr LDz meitas sabiedrības piedāvā saistīto - pārvadājumu, loģistikas, dzelzceļa ritošā sastāva remonta un apkopes, kā arī stratēģiski svarīgu objektu apsardzes pakalpojumu klāstu un kritiskās infrastruktūras pārvaldību. LDz veiktās funkcijas būtiski ietekmē Latvijas tautsaimniecību, mobilitātes, tostarp duālās lietojamības pārvadājumu sistēmas, kā arī individuāli katru pasažieri vai uzņēmēju, kurš izmanto dzelzceļu kā transporta veidu. Sabiedrības pamatdarbības komercdarbības veidi (NACE 2.red.) ir sauszemes transporta palīgdarbības (52.21), tai skaitā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana; pārējās transporta palīgdarbības (52.29); ceļu un dzelzceļu būvniecība (42.1), tai skaitā dzelzceļa infrastruktūras būvniecība;

	elektroapgādes un telekomunikāciju sistēmu būvniecība (42.22); citur neklasificēta inženierbūvniecība (42.99.); arhitektūras un projektēšanas pakalpojumi un konsultācijas (71.1), tai skaitā inženiertehniskā, projektu vadības un tehniskā darbība; cita komercdarbība.
Kapitālsabiedrības attīstības vai brieduma līmenis	LDz ilgstošā darbība un spēja pielāgoties ekonomiskajām, ģeopolitiskajām un tehnoloģiskajām pārmaiņām, nodrošinot nepārtrauktu dzelzceļa infrastruktūras un satiksmes funkcionalitāti, norāda uz to, ka uzņēmums var tikt raksturots kā brieduma fāzē esoša kapitālsabiedrība. Laika posmā no 2020.gada LDz ieviesa būtiskas pārmaiņas darbības modelī, kas bija saistāmas ar dzelzceļa tranzīta kravu pārvadājumu apjoma kritumu un joprojām veic darbības izmaksu samazināšanai, lai kļūtu par efektīvāku un konkurētspējīgāku uzņēmumu. Akcionārs nosaka, ka atbilstoši 2024. gada 10. decembra valdības lēmumam “Par Rail Baltica projekta ieviešanas scenāriju Latvijas teritorijā”, nepieciešams īstenot dzelzceļa nozares kapitālsabiedrību integrāciju, SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” pakāpeniski integrējot LDz koncernā, nolūkā noteikt vienu infrastruktūras pārvaldītāju abiem 1520mm un 1435mm sliežu platumiem, nosakot LDz par vienoto publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.
Sabiedrības klasifikācija (komerciāls vai nekomerciāls attīstības virziens)	LDz kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs saņem valsts līdzfinansējumu dzelzceļa infrastruktūrai un apkalpes vietām, kas tiek izmantotas gan pasažieru, gan kravas pārvadājumiem pa dzelzceļu un finanšu līdzsvaru atbilstoši Dzelzceļa likuma 9. pantam. LDz ir iekļauta vispārējās valdības sektorā², savukārt, tās cita komerciālā darbība veido būtisku daļu no uzņēmuma darbības, līdz ar to tā ir klasificējama kā no valsts atkarīga komerciāla valsts kapitālsabiedrība. Ievērojot Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 8. panta pirmās daļas 5. punktu, atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 24.¹ panta otrajai daļai, ņemot vērā, ka LDz atkarīgās sabiedrības AS “LatRailNet” un SIA “LDz apsardze” ir iekļautas vispārējās valdības sektorā, tās klasificējamas kā no publiskas personas atkarīgas komerciālas publiskas personas kapitālsabiedrības, SIA “LDz Cargo” klasificējama kā komerciāla publiskas personas kapitālsabiedrība. VAS “Latvijas dzelzceļš” ir valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, kura visu akciju īpašnieks ir Latvijas Republika, un tās ir pilnībā apmaksātas. Valsts kapitāla daļas turētājs akciju sabiedrībā ir Satiksmes ministrija, un visām LDz akcijām ir vienādas tiesības uz dividenžu saņemšanu, likvidācijas kvotas saņemšanu un balsstiesībām akcionāru sapulcē. Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra jāuztur, jāatjauno un jāattīsta, ievērojot Dzelzceļa likuma 5. un 6. pantu un atbilstoši valsts definētiem nosacījumiem Ministru kabinetā apstiprinātajā Indikatīvajā dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijā un ar LDz kā infrastruktūras

² Vispārējā valdība aptver visu valsts un pašvaldību pārvaldes struktūru, kā arī valsts sociālās apdrošināšanas iestādes. Šajā sektorā iekļauj valsts un pašvaldības budžeta iestādes, budžeta nefinansētas iestādes, no valsts budžeta daļēji finansētas atvasinātas publiskas personas un to izveidotās iestādes, publiskos nodibinājumus, kā arī valsts un pašvaldību kontrolētas un finansētas kapitālsabiedrības. (Vispārējās valdības budžets | Finanšu ministrija (fm.gov.lv))

	pārvaldītāju noslēgtajā Daudz gadu līgumā (Dzelzceļa likuma 10. ¹ . panta otrā daļa).
Kapitālsabiedrības padome/pārvaldība	LDz ir Koncerna valdošais uzņēmums. Koncerns sastāv no valdošā uzņēmuma un atkarīgajām sabiedrībām, kas nodrošina gan publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja funkciju, gan plašu dzelzceļa nozares pakalpojumu spektru. LDz Koncerna un LDz kā Koncerna valdošā uzņēmuma vadības modelis atbilst korporatīvās pārvaldības labās prakses principiem. Koncernā pastāv vertikāli integrēta uzņēmumu struktūra Dzelzceļa likuma izpratnē, kur pilnībā nodalīta dažādo uzņēmumu saimnieciskā darbība, funkcijas un atbildība. LDz ir pārvaldības institūcijas – akcionāru sapulce, padome un valde. Akcionāru sapulce ievēlē padomi, kas savukārt ievēlē valdi un ir tās pārraudzības institūcija. Atkarīgajās sabiedrībās atkarībā no to lielumu raksturojošiem kritērijiem saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumu ir vai nu izveidota padome, un augstākajā pārvaldības līmenī lēmumus pieņem dalībnieku sapulce, vai darbojas tikai valde, un augstākā lēmumu pieņemšanas institūcija ir dalībnieku sapulce. AS “LatRailNet” ir izveidota padome, augstākā lēmumu pieņemšanas institūcija ir akcionāru sapulce. Uzņēmuma izpildinstitūcija ir valde.
Finanšu mērķi	Akcionārs Sabiedrībai nosaka šādus būtiskākos vidēja termiņa finanšu mērķu virzienus, kas veicina finanšu stāvokļa ilgtspēju: 1. Finanšu stabilitāte: - Finanšu līdzsvars un valsts līdzfinansējums minimālam piekļuves pakalpojumam un piekļuvei infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām atbilstoši Ministru kabineta apstiprinātajam Indikatīvajam dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānam. - Likviditāte (bez nākamo periodu ieņēmumiem) > 1 (2024. gadā 1,5). - Finanšu stabilitātes nodrošināšanai LDz uzdevums darboties rentabli, radīt ienākumus un redzami parādīt izaugsmi. - Netiek palielināta ietekme uz vispārējās valdības budžeta bilanci. 2. Rentabilitāte: - EBITDA neieskaitot fin. līdzsv. marža, % = vismaz 5% (2024. gadā 2,6%). 3. Citi finanšu mērķi: - Dzelzceļa infrastruktūras pamatdarbības izmaksas uz galveno sliežu ceļu km. gadā, tūkst. EUR < 65 tūkst. EUR (2024. gadā 59 tūkst. EUR, vidēji Eiropā 117 tūkst. EUR pēc 2022. gada datiem). - Nodrošināt piesaistīto investīciju apguvi saskaņā ar Gaidu vēstulē norādīto sadaļu “Sagaidāmā attīstība katrā no pamatdarbības jomām, lielie investīciju projekti, jauni attīstāmie darbības virzieni”.
Stratēģiskie nefinanšu mērķi	Akcionārs Sabiedrībai nosaka šādus būtiskākos vidēja termiņa nefinanšu mērķu virzienus: 1. Pārvaldība un risku vadība:

	a. Nopietno negadījumu skaits uz milj. vilcienu- km < 1. b. Pastāvīgi proaktīvi vērtēt risku vadības politikas īstenošanu, īpašu vērību pievēršot ģeopolitiskajiem, drošības, kibernetiskās un komercdarbības riskiem. c. Koordinēt LDz koncerna reorganizāciju un iespējamo struktūras maiņu saskaņā ar Gaidu vēstulē norādīto sadaļu "Sagaidāmā attīstība katrā no pamatdarbības jomām, lielie investīciju projekti, jauni attīstāmie darbības virzieni". 2. Infrastruktūras kvalitāte mobilitātes vajadzībām: a. Uzturēt valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru atbilstoši to jaudas raksturlielumiem (pasažieru un kravas vilcienu pieļaujamais vidējais ātrums iecirknī km/h, maksimāli iedalāmā caurlaides spēja pārvadājumiem (vilc.pāros/dienā) pa dzelzceļa iecirkņu kategorijām atbilstoši starp SM un LDz parakstītajam Daudzgaļu līgumam. b. Pasažieru vilcienu iecirkņa vidējais ātrums, km/h > 55 km/h (2024. gadā 54,0 km/h). c. Uzlabota pasažieru infrastruktūras kvalitāte - modernizētās pasažieru infrastruktūras (stacijas un pieturas punkti) apjoms pret kopējo pasažieru infrastruktūru: 70% līdz 2029.gadam. 3. Komerciālā darbība a. Iekšzemes, t.sk. Baltijas kravu pārvadājumi, izmantojot LDz infrastruktūras tīklu, milj. T – vismaz 4 milj.tonnu gadā. b. Komercdarbības attīstība, t.sk. ar dzelzceļa infrastruktūras būvniecības saistīto pakalpojumu ikgadējs pieaugums par 50%, 2029.g. sasniedzot 450% pieaugumu pret 2024.g. rezultātu. c. Jaunu sadarbības partneru kravu pārvadājumos piesaistīšana saskaņā ar Gaidu vēstulē norādīto sadaļu "Sagaidāmā attīstība katrā no pamatdarbības jomām, lielie investīciju projekti, jauni attīstāmie darbības virzieni". 4. Ilgtspēja un cilvēkkapitāls a. CAPEX atbilstība Taksonomijai > 70% (2024. gadā 88%). b. Kompetents personāls. Darbinieku pēctecības / darbaspēka nepārtrauktības nodrošināšana: vidējais darbinieku vecums < 48 g.v. (šobrīd ~49.g.v.) līdz 2029. gadam.
Dividenžu politika	LDz un atkarīgo sabiedrību dividenžu apmēru nosaka, ievērojot saistošo tiesību aktu noteikumus un likumā Par valsts budžetu (kārtējam gadam) un budžeta ietvaru (vidēja termiņa periodam) noteikto. Dividenžu apmērs tiek apspriests ar padomi un akcionāru un prioritāri tiek novirzīts attīstībai. Kārtība, kādā tiek prognozēti, noteikti un veikti maksājumi par valsts kapitāla izmantošanu paredz, ka minimālā prognozējamā peļņas daļa, kas izmaksājama dividendēs valsts kapitālsabiedrībām 64% no kapitālsabiedrības pārskata gada peļņas, ja kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijā nav noteikts citādi; valsts kapitālsabiedrību atkarīgajām kapitālsabiedrībām un meitas sabiedrībām, ne mazāk kā 50 % no kapitālsabiedrības pārskata gada peļņas, ja kapitālsabiedrības stratēģijā nav noteikts citādi. Ievērojot Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 28.pantu, LDz vidēja termiņa darbības stratēģijā paredzami tādi

	dividenžu politikas noteikumi, kas nodrošina sadalāmās peļņas izmantošanu primāri ieguldīšanai attiecīgās kapitālsabiedrības pamatlīdzekļos.
Sagaidāmā attīstība katrā no pamatdarbības jomām, lielie investīciju projekti, jauni attīstāmie darbības virzieni	Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra tiek attīstīta un atjaunota, balstoties uz tautsaimniecības vajadzībām, satiksmes stabilitātes un darbības nepārtrauktības nodrošināšanu un vides aizsardzības prasībām. Līdz ar ko sniedzas ārpus transporta sektora robežām, veicinot dažādu sabiedrības un ekonomikas nozaru mērķu sasniegšanu. LDz jāturpina nodrošināt ērtu vides piekļūstamību infrastruktūrai visām pasažieru grupām, tostarp cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Vienlaikus jātiecas uz vilcienu kustības ātruma palielināšanu, kas samazina ceļā pavadīto laiku un tādējādi palielina dzelzceļa konkurētspēju attiecībā pret autotransportu. Gaidu vēstules darbības periodā piemērojama Ministru kabineta apstiprinātā indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģija (indikatīvais plāns) un ar LDz kā infrastruktūras pārvaldītāju noslēgtais daudzgadu līgums (Dzelzceļa likuma 10.¹. panta otrā daļa) attiecīgajā brīdī spēkā esošajā redakcijā. Gaidu vēstules darbības periodā piemērojami lēmumi attiecībā uz Rail Baltica projekta ietvaros izveidotās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu un to iekļaušanu indikatīvā plāna un daudzgadu līguma apjomā. Akcionārs nosaka, ka LDz un atkarīgajām sabiedrībām ir jāturpina dzelzceļa infrastruktūras kapitālo atjaunošanu, modernizāciju un attīstību, nodrošinot atbilstošo kapitālieguldījumu programmu izstrādi un realizāciju, finansējot tās no sadalāmās peļņas, kad tāda rodas, kā arī piesaistot ārējos finanšu avotus, piem., aizņēmumus no attīstības finanšu institūcijām, kas atbalsta publiskos ieguldījumus, tostarp izmantojot finanšu instrumentus kapitāla tirgos – kapitālieguldījumu (capex) finansēšanai, ņemot vērā LDz ierobežotās iespējas nepieciešamos atjaunošanas darbus pilnā apmērā segt no saimnieciskās pamatdarbības izdevumiem (opex). Akcionārs nosaka, ka: - infrastruktūra tiek uzturēta atbilstoši drošības vadības sistēmas nosacījumiem, tiek plānota un nodrošināta investīciju programma uzturēšanas darbiem, t.sk. piesaistot ārējos finanšu avotus; - infrastruktūra tiek atjaunota atbilstoši drošības standartiem, tiek nodrošināta atbilstoša investīciju programma atjaunošanas darbiem, t.sk. piesaistot ārējos finanšu avotus; - infrastruktūra tiek attīstīta, lai nodrošinātu ilgtspējīgus, drošus, pieejamus dzelzceļa pārvadājumus, tiek nodrošināta atbilstoša investīciju programma atjaunošanas darbiem, t.sk. piesaistot ārējos finanšu avotus. Tāpat LDz jāuzņemas vadošo lomu, veicinot kravu pārorientāciju uz dzelzceļu un jāattīsta jauni komercpakalpojumu veidi. Ievērojot politikas plānošanas dokumentos un citos tiesību aktos noteikto, kā arī definētos finanšu un nefinanšu mērķu virzienus, Akcionārs LDz turpmākajam periodam nosaka šādu sagaidāmo attīstību galvenajos saimnieciskās darbības veidos, t.sk. īstenojot nozīmīgus kapitālieguldījumu projektus, t.sk. piesaistot ārējos finanšu avotus. 1. <u>Pasažieru infrastruktūras modernizācija un attīstība.</u> Mērķis: Uzlabot iedzīvotāju mobilitāti, nodrošinot drošu, pieejamu un ērtu dzelzceļa pasažieru infrastruktūru, tai skaitā personām ar ierobežotām kustības spējām; palielināt dzelzceļa kā sabiedriskā transporta pievilcību, modernizējot

	pasažieru apkalpošanas infrastruktūru stacijās un pieturas punktos, nodrošinot vides pieejamību visiem lietotājiem. Īstenot projektus: - Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācijai, izbūvējot paaugstinātās platformas un nodrošinot saistītās infrastruktūras modernizāciju stacijās un pieturas punktos. Kā sadarbības partnerim līdzdarboties STACIJA 2.0., veicinot ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti – mobilitātes punktu izveidi pie dzelzceļa stacijām un pieturas punktiem. (Kohēzijas fonda 2021/ 2027 tvērumā (t.sk.posmoto 2021/2020) – 82.84 M EUR kopējā finansējuma ietvaros). - Nodrošināt funkcionējoša Starptautiskās lidostas Rīga (RIX) un Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas (RCS) savienojuma izveidi, attīstot Rīgas dzelzceļa mezgla savienojošās infrastruktūras paplašināšanu RIX-RCS-Latgales reģiona virzienā. (Kohēzijas fonda 2021/ 2027 tvērumā – 264.18 M EUR kopējā finansējuma ietvaros). - Baterijvilcienu uzlādes infrastruktūras izveide Latvijas reģionos, nodrošinot ieguldījumu klimata politikas mērķu izpildei, t.sk., samazinot CO2 emisijas, tādā veidā stiprinot dzelzceļa kā ‘zaļa’ transportlīdzekļa pozīcijas sabiedriskā transporta piedāvājumā. . (Kohēzijas fonda 2021/ 2027 tvērumā – 12.35 M EUR kopējā finansējuma ietvaros). 2. <u>Vilcienu kustības ātruma paaugstināšana un elektrifikācija</u> (t.sk. kontakttīkla modernizācija, signalizācijas un sakaru sistēmu modernizācija ātruma paaugstināšanai un migrācijai uz ilgtspējīgu AC 2x25kV elektrifikācijas sistēmu) Mērķis: Palielināt vilcienu kustības ātrumu līdz 140 km/h līnijās ar augstu pasažieru satiksmes intensitāti un augstu nākotnes apjoma pieauguma prognozi, veicinot cilvēku paradumu maiņu un aktīvāku dzelzceļa transporta izmantošanu - pievilcīgas un mūsdienu vajadzībām atbilstošas dzelzceļa pasažieru infrastruktūras izveidi. Nodrošināt dzelzceļa elektrificētās infrastruktūras atjaunošanu un uzturēšanu drošai infrastruktūras ekspluatācijai, satiksmes drošībai un nepārtrauktībai, un negadījumu risku nepieļaušanai. Īstenot projektus: - Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija ātruma palielināšanai, veicot darbus sliežu ceļu ģeometrijas pārbūvei, kontakttīkla pārbūvei, saistošo sistēmu (elektroapgādes, komunikāciju, signalizācijas u.c. sistēmu) modernizācijai un izbūvei. (Kohēzijas fonda 2021/ 2027 tvērumā – 40.00 M EUR kopējā finansējuma ietvaros). - Dzelzceļa elektrificētā tīkla modernizācija un kontakttīkla atjaunošana un elektrificētās zonas paplašināšana, veicot kontakttīkla un vilces jaudas apakšstaciju kapitālo atjaunošanu, ņemot vērā to tehniskā nolietojuma stāvokli un rekonstrukcijas nepieciešamību satiksmes drošībai un darbības nepārtrauktībai.
--	--

	(t.sk. Kohēzijas fonda 2021/ 2027 tvērumā – 264.18 M EUR kopējā finansējuma ietvaros). 3. <u>Komerציālā darbība - kravu pārorientācijai uz dzelzceļu un jaunu pakalpojumu veidu attīstība</u> Mērķis: Stiprināt dzelzceļa komerciālo veikspēju, sekmējot kravu pārorientāciju no autotransporta uz dzelzceļu. Nolūkā veicināt ieņēmumu struktūras diversifikāciju, attīstot esošos un jaunus pakalpojumus un infrastruktūras risinājumus, tostarp, iekšzemes kravu pārvadājumu palielināšanai. Akcionārs sagaida, ka: 1. nodrošinot ilgtspējīgu infrastruktūras attīstību, uzņēmums centīsies panākt, lai vismaz 20 % kravu pārvadājumu, kuru attālums pārsniedz 150 km uz Latvijas ceļiem, līdz 2030. gadam tiktu veikti pa dzelzceļu (2024.gadā 20% no autopārvadājumu t ir 2855,8.³); 2. uzņēmums Gaidu vēstules izsniegšanas periodā attīstīs jaunus, uzņēmuma rentabilitāti palielinošus atbilstošus pakalpojumus, t.sk. infrastruktūras būvniecības un nekustamo īpašumu apsaimniekošanas un attīstības pakalpojumus; 3. LDz CARGO nodrošinās pārvadāto kravu apjoma Baltijā pieaugumu par 10% katru gadu salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu (2025. gada pirmajā pusgadā 3,291 milj. tonnas); 4. LDz CARGO, stiprinot sadarbību ar lielākajiem stratēģiskajiem klientiem un pilnveidojot komercdarbības funkcijas, kas balstītas uz klientu apmierinātību un augstas pievienotās vērtības pakalpojumu kvalitāti, nodrošinās kravu pārvadājumu apjoma pieaugumu katru gadu salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu (2025. gada pirmajā pusgadā – 3.3 milj. tonnu), atbilstoši ģeopolitiskajai situācijai, 2030.gadā sasniedzot 12 milj. tonnu gadā; 5. LDz vadībā līdz 2030. gadam tiks atrasts stratēģiskais investors un sadarbības partneris kravu pārvadājumos (parakstot nodomu protokolu ar ceļa karti), kurš līdz 2035. gadam nodrošinātu papildus ikgadēju kravu apjomu 10 milj. tonnu apmērā, izmantojot Rail Baltica vai citu 1435 mm platuma sliežu savienojumu, un, nepieciešamības gadījumā, veiktu ieguldījumus kravu apstrādes punktu infrastruktūrā; 6. LDz CARGO turpinās piedalīties publiskajās iepirkumu procedūrās, kā arī privāto uzņēmumu izsludinātajos vagonu, lokomotīvu un to agregātu remontu iepirkumos Lietuvā, Igaunijā, Polijā, Azerbaidžānā, Gruzijā un citās Eiropas un Āzijas valstīs, nodrošinot rentablu ieņēmumu pieaugumu par 10% katru gadu salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu; 7. LDz veicinās ES fondu un tamlīdzīgu finansējumu avotu piesaisti uzņēmuma attīstībai, ik gadu piesaistot vismaz trīs šādus finansējuma avotus dažādiem attīstības projektiem; 8. LDz nodrošinās jaunu pakalpojumu ieņēmumus vismaz 5 000 000 EUR gadā līdz 2030. gadam. Īstenot projektus: a. Jaunu pakalpojumu veidu attīstībai, tostarp infrastruktūras būvniecības pakalpojumu, t.sk. pakalpojumu eksports ārvalstīs, iesaiste LDz realizētajos Eiropas Savienības fondu līdzfinansētos
--	--

³https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_go_ta_dc/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=d2a6c352-7cd5-4c0e-8ee1-b90526c58c5b&c=1757575070000

	projektos un Rail Baltica projektā, ievērojot konkurences vienlīdzības un tirgus principus, neradot dubultā finansējuma risku. b. Attīstīt starptautiskus pārvadājumus Ziemeļu-Dienvidu koridorā (dzelzceļa kravu koridori NSB/ BBA), jo īpaši starpbaltijas pārvadājumus un attīstot ciešu sadarbību ar ostām. Vienlaikus saglabājot Austrumu-Rietumu koridora nepieciešamo jaudas apjomu atbilstoši pieprasījumam un nodrošinot ES Austrumu robežas dzelzceļa funkcionalitāti. c. Turpināt un attīstīt sadarbību militārās industrijas ietvaros, nodrošinot efektīvus militāro kravu pārvadājumus (militārā mobilitāte), attīstīt sadarbību militārās ražošanas industrijā, attīstīt sadarbību pretmobilitātes un duālas pielietojamības infrastruktūras būvniecībā, uzturēšanā un nodrošināšanā kopumā, t.sk. kritiskās infrastruktūras pārvaldībai. d. Realizēt projektus LDz īpašumā un valdījumā esošo nekustamo īpašumu portfeļa rentablai apsaimniekošanai un attīstībai, primāri uzlabojot to neto rezultātu, optimizējot pamatdarbībai nepieciešamo īpašumu apjomu, palielinot ārējo ieņēmumu daļu no nomas, īres, atsavināšanas kā arī citiem saistītiem jauniem pakalpojumu veidiem. <u>4. Dzelzceļa sistēmu drošības uzlabošana, drošumspēja un noturība</u> Mērķis: Nodrošināt dzelzceļa sistēmas drošību, novērtēt efektivitāti, modernizējot gan infrastruktūru, gan IT un sakaru sistēmas. Uzlabot vilcienu kustības drošību, veicinot mūsdienīgu komunikāciju tehnoloģiju ieviešanu un uzlabojot sistēmu savietojamību, lai atbilstu augstākajiem drošības standartiem un novērstu riskus. Arī digitālie draudi rada jaunus izaicinājumus valsts aizsardzības jomā, padarot kiberdrošību par stratēģisku prioritāti IT resursu drošības saglabāšanai un LDz nepieciešams nodrošināt, īstenot informācijas drošības pārvaldību, atbilstoši ES un nacionālajiem tiesību aktiem. Īstenot projektus: a. FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) radiosakaru sistēmas 1.kārtas ieviešanai, nodrošinot sakaru sistēmu pāreju uz jaunas tehnoloģiju paaudzes drošiem risinājumiem. b. Lai nodrošinātu kiberdrošības pasākumu nepārtrauktu pilnveidošanu un atbilstību normatīvo aktu prasībām, lai aizsargātu kritiskos resursus, mazinātu riskus un garantētu LDz darbības nepārtrauktību. c. Lai pilnveidotu LDz IT un sistēmrisinājumu drošību un atbilstību ES, EEZ un NATO valstu standartiem, aizvietot novecojošo LDz esošo (no Krievijas un Baltkrievijas ražotājiem atkarīgo) IT un sistēmrisinājumus ar neatkarīgiem ES, EEZ un NATO valstu vienotiem risinājumiem. <u>5. Vienota dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības modeļa 1520 un 1435mm ieviešana</u> Mērķis: Attīstīt vienotu (multimodālu) transporta nozares infrastruktūras pārvaldību - atbilstoši 11.07.2024. Ministru kabineta sēdes lēmumam (protokola punkts Nr.78) par konceptuālu Latvijas valdības redzējumu par Rail
--	---

	Baltica projekta infrastruktūras pārvaldības iekļaušanos kopējā LDz ekosistēmā, mainot līdzšinējo pieeju ar t.sk. institucionāli savstarpēji nodalītu esošā 1520 mm dzelzceļa tīkla un Rail Baltica 1435 mm dzelzceļa tīkla pārvaldību. Gaidu vēstules periodā īstenojot dzelzceļa nozares reformu, kuras ietvaros par Rail Baltica projekta ietvaros būvētās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju tiek noteikts VAS "Latvijas dzelzceļš", nododot tai valdījumā Rail Baltica projekta ietvaros būvēto dzelzceļa infrastruktūru, kas atbilstoši Dzelzceļa likuma 4. pantam sevī ietver arī zemes klātni un zemes nodalījuma joslu. Gan zemes, gan būvju īpašnieks paliek valsts. Uzturēšanas darbības šajā infrastruktūrā tiek veiktas atbilstoši noslēgtajiem līgumiem un finansējumam. Tāpat īstenojot strukturālas izmaiņas dzelzceļa nozares infrastruktūras uzņēmumos – ar sākotnēji EDzL integrējot LDz koncernā kā meitas sabiedrību. Secīgi perspektīvā īstenojot tālākas apvienošanas modeli tiks izveidota jauna valsts akciju sabiedrība, kas būs "Latvijas dzelzceļa" koncerna valdošais uzņēmums un kam tiks nodotas gan pašreizējā LDz, gan LDz meitas sabiedrību kapitāla daļas. Šāda struktūra paredzētu, ka infrastruktūras pārvaldītājs un pārvaldāmais vairs neveidotu vertikāli integrētu uzņēmumu, kurā infrastruktūras pārvaldītājs ir valdošais uzņēmums, bet kļūtu par vienā līmenī esošām sabiedrībām holdinga ietvaros, kā arī visas infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas koncentrētos vienā uzņēmumā, tādējādi vienkāršojot koncerna struktūru un samazinot LDz atkarīgo sabiedrību skaitu (25-TA-189). Akcionārs uzdod LDz koordinēt secīgi plānotās darbības (attēls zemāk) Gaidu vēstules periodā īstenojot pilnīgu LDz koncerna reorganizāciju un iespējamo struktūras maiņu. Dzelzceļa kapitālsabiedrību integrācija tiek īstenota pakāpeniski, pa posmiem <i>*laika plāns ir provizorisks un var mainīties atkarībā no konsultāciju rezultātiem un likumu grozījumu veikšanas</i> 1.posms (2025-2026), jauns holdings (2027), LDz koncerna galīgā struktūra (2028)
No nozaru politikas dokumentiem uz kapitālsabiedrību attiecināmie horizontālo politiku mērķi	LDz darbība un sniegtie pakalpojumi aptver virkni horizontālo jomu, kuras ietver vides aizsardzību, ilgtspējīguma veicināšanu, korporatīvo pārvaldību, sociālo atbildību, drošību un aizsardzību. LDz nodrošinātajai dzelzceļa sistēmai jāklūst par pamata balstu sabiedriskā transporta attīstībā nolūkā mazināt satiksmes intensitāti uz autoceļiem, samazināt emisiju apjomu un vienlaikus veicināt mobilitāti un uzņēmējdarbību reģionos.

ES klimata mērķi/ Ilgtspējas mērķi	Lai sasniegtu gan nacionālos, gan Eiropas Savienības klimata mērķus, dzelzceļam jāturpina attīstīties kā vienam no videi draudzīgākajiem transporta veidiem, turpinot elektrifikāciju, samazinot emisijas, troksni un vibrācijas, kā arī sistemātiski mazināt citu kaitējumu videi. LDz izvirzītie rīcības virzieni vides jautājumos, atbilstoši LDz finanšu situācijai: - emisiju samazināšana: paplašinot elektrificētos dzelzceļa posmus un veicinot energoefektīvus risinājumus; - trokšņa un vibrāciju ierobežošana: uzlabojot sliežu ceļu kvalitāti un ieviešot prettrokšņu pasākumus; - piesārņojuma novēršana: īpaši novēršot naftas produktu noplūžu riskus; - klimata pārmaiņu risku mazināšana: pielāgojot infrastruktūru ekstremālu laikapstākļu un citu klimata radītu izaicinājumu pārvarēšanai; - drošības un ilgtspējas integrācija: uzlabojot infrastruktūras tehnisko stāvokli un sabiedrības drošības sistēmas.
Korporatīvā pārvaldība un sociālā atbildība	LDz arī turpmāk savā darbībā jāievēro Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā un uz tā pamata izdoto Ministru kabineta noteikumu un citus tiesību aktus un vadlīnijas, kā arī LDz koncerna Korporatīvās pārvaldības kodeksā noteiktos labas korporatīvās pārvaldības ieteikumus. Nepieciešams aktīvi veicināt darbiniekiem modernu un sociāli atbildīgu darba vidi. Tāpat būtiska sociālās atbildības joma iekļauj atbildību pret LDz pārvaldītās dzelzceļa infrastruktūras pasažieriem, kur jau šobrīd tiek veidota un jāturpina veidot visām sabiedrības grupām ērtu un pieklūstamu infrastruktūru un informāciju par to.
Pētniecības un attīstības mērķi. Inovācijas	Inovatīvu un tehnoloģiski attīstītu risinājumu ieviešana ir būtiska LDz attīstībai, jo nodrošina ilgtspējīgu, drošu un efektīvu transporta sistēmas darbību. Atbilstoši ES noteiktajiem standartiem nepieciešams realizēt sakaru sistēmu pāreju uz jaunas tehnoloģiju paaudzes risinājumu FRMCS radiosakaru sistēmu, aizvietojojot novecojušās B klases vilcienu vadības un kā arī signalizācijas sistēmu migrācijai uz modernu A klases digitālo sakaru sistēmu. Nepieciešams attīstīt sadarbību un kopīgus inovāciju un pētniecības projektus ar izglītības un pētniecības institūcijām (vadošajām universitātēm un nozares profesionālajām izglītības iestādēm, teknikumiem), veicinot jaunu tehnoloģiju un inovāciju risinājumu ieviešanu LDz.
Drošība un aizsardzība	Drošība un aizsardzība ir viena no stratēģiski svarīgākajām jomām, kur LDz ir nozīmīga loma, ņemot vērā, ka dzelzceļš ir definēts kā neatņemama valsts drošības sistēmas sastāvdaļa un nacionālās nozīmes infrastruktūra. Atbilstoši Nacionālās drošības likumam, kā arī 2021. gada 6. jūlija Ministru kabineta noteikumiem Nr. 508 "Kritiskās infrastruktūras, tajā skaitā Eiropas kritiskās infrastruktūras, apzināšanas, drošības pasākumu un darbības nepārtrauktības plānošanas un īstenošanas kārtība" daļa LDz infrastruktūras ir noteikti kā atsevišķi kritiskās infrastruktūras objekti, kas nozīmē, ka to darbības nepārtrauktība ir būtiska valsts funkcionēšanai krīzes un ārkārtas situācijās. LDz nepieciešams pielāgot dzelzceļu valsts aizsardzības vajadzībām atbilstoši aizsardzības resora noteiktajām militārās mobilitātes vajadzībām un prioritātēm Latvijas Republikā, t.sk. modelējot pārvadājumu jaudas krīzes

	scenārijiem, attīstot savienojumus starp Nacionālo bruņoto spēku objektiem un galvenajiem transporta mezgliem – ostām, lidostām, loģistikas centriem, akcentējot arī Rail Baltica projekta militāro pielietojamību un tā savienojamību ar 1520 mm platuma dzelzceļa tīklu.
Informācijas publiskošana	LDz publicē informāciju atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumam un Ilgtspējas informācijas atklāšanas likumam.

Valsts kapitāla daļu turētāja pārstāve
VAS “Latvijas dzelzceļš”

I.Strautmane

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU