

ГОДИШЕН ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

**ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”**

31 декември 2022 г.



**ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА**



Съдържание

Годишен индивидуален доклад за дейността	i
Декларация за корпоративно управление	i i
Нефинансова декларация	ii
Доклад на независимия одитор	iii
Годишен индивидуален отчет за приходите и разходите	1
Годишен индивидуален счетоводен баланс	2
Годишен индивидуален отчет за собствения капитал	3
Годишен индивидуален отчет за паричните потоци по прекия метод	4
Пояснения към годишния индивидуален финансов отчет	5



ГОДИШЕН ИНДИВИДУАЛЕН ДОКЛАД ЗА ДЕЙНОСТТА
НА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
КЪМ 31.12.2022 г.

I. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ, Компанията, предприятието) е със статут на държавно предприятие съгласно чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, образувано на основание на чл. 9 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) и е регистрирано с решение на Софийския градски съд №1 от 15 януари 2002 г., вписана в регистъра под №948, том 18, стр. 32 по ф.д. №23/2002 г. Седалището и адресът на управление на Компанията е: Република България, гр. София, Столична община, район Сердика, бул. „Княгиня Мария Луиза“ №110.

НКЖИ е създадена при преобразуване на Национална компания „БДЖ“ чрез отделяне, считано от 1 януари 2002 г. и е правопреемник на отделените активи и пасиви в частта, отнасяща се до железопътната инфраструктура, съгласно разделителен баланс към 31 декември 2001 г. Предприятието е управител на железопътната инфраструктура.

Едноличен собственик на капитала на Компанията е държавата чрез министъра на транспорта и съобщенията. Органи на управление, съгласно Закона за железопътния транспорт са министърът на транспорта и съобщенията, управителен съвет (УС) и генерален директор.

За отчетния период Управителният съвет на НКЖИ е в състав:

- за периода от 01.01.2022 г. до 10.01.2022 г.: Цветелина ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,ява връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Хантова-Андреева, инж. Златин Крумов;
- за периода от 11.01.2022 г. до 07.12.2022 г.: Цветелина ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,ява връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Хантова-Андреева, инж. Марио Гълъбов, инж. Златин ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,ява връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Крумов.
- за периода от 08.12.2022 г. до 31.12.2022 г.: Кристиан ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,ява връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Кръстев, инж. Марио Гълъбов, инж. Златин ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,ява връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Крумов.

Генерален директор на Компанията е инж. Златин ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,ява връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Крумов.

Компанията се управлява и представлява от Генерален директор инж. Златин ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,ява връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Крумов, назначен със Заповед №ПД 268/23.12.2021 г., Заповед №ПД 1/05.01.2022 г. и Заповед №ПД 54/16.05.2022 г. на Министъра на транспорта и съобщенията.

В Компанията е назначен Одитен комитет със заповед на министъра на транспорта и съобщенията в състав:

- за период от 01.01.2022 г. до 08.10.2022 г.: Катя ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,ява връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Атанасова, Люба ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,ява връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Янкова и Борис ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,ява връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Йовчев;
- за периода от 09.10.2022 г. до 31.12.2022 г.: Катя ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,ява връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Атанасова и Борис ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,ява връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Йовчев.

НКЖИ има следната структура на административно-стопански териториално обособени звена: Управления на движение на влаковете и гаровата дейност (УДВГД) – 3 звена в София, Горна Оряховица и Пловдив; Железопътни секции (ЖПС) – 6 звена в София, Враца, Горна Оряховица, Пловдив, Шумен и Бургас; Поделение „Електроразпределение“ (ЕРП); Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ (СиТ); Център за професионална квалификация (ЦПК).

ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ е едноличен собственик на дъщерно дружество „ТРЕН“ ЕООД, което приключва дейността си „Търговия на електрическа енергия“ на основание решение на Управителния съвет на НКЖИ от 11.06.2020 г. за прекратяване на търговската дейност на дружеството и обявяването му в ликвидация, и на основание заповед №ПД-137/17.07.2020 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията (старо наименование), с която е разрешено на ръководството на НКЖИ да прекрати дейността на

„ТРЕН“ ЕООД. Това обстоятелство е вписано в Агенцията по вписванията – търговския регистър на 29.10.2020 г. На основание Решение на УС на НКЖИ, взето с протокол №12-10/21 от 27.10.2021 г., срокът на ликвидацията на дружеството е удължен с една година до 30.10.2022 г. На основание Решение на УС на НКЖИ, взето с протокол №31-10/22 от 21.10.2022 г., срокът на ликвидацията на дъщерното дружество „ТРЕН“ е удължен с една година, считано от 30.10.2022 г.

Компанията е свързано лице с асоциирани предприятия „Фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД, в което притежава 49% дялово участие, акционерно участие в „Зона за обществен достъп-Бургас“ АД с 20% от акционерния капитал и малцинствено участие в ЗАД „Алианс България“ от 2,796%.

Дейностите в предприятието са регламентирани от ЗЖТ, подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане, международни споразумения за железопътни превози, по които Република България е страна и са съобразени с изискванията на директивите на Европейската комисия.

Предмета на дейност на НКЖИ, определен в чл.10 от ЗЖТ е:

- Осигуряване използването на железопътна инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия;
- Извършване на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура;
- Определяне и събиране на инфраструктурните такси (ИТ) от лицензираните железопътни превозвачи в съответствие с методика, приета от министерския съвет по предложение на министъра на транспорта и съобщенията;
- Разработване на графика за движение на влаковете, съгласувано със заявителите, а за пътническите превози – и с общините;
- Управление на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност;
- Приемане на заявките на заявителите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура за извършване на превоз при публично обявяване на капацитета на железопътната инфраструктура и предоставяне на достъп при условията, предвидени в ЗЖТ;
- Приемане и изпълнение на заявките на заявителите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура във връзка с изпълнение на възложените им задължения за извършване на обществени превозни услуги;
- Изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за земята и обектите на железопътната инфраструктура;
- Разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт;
- Предоставяне на други услуги.

Компанията осъществява международно сътрудничество чрез участието си в: Международен съюз на железниците (UIC), Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER), Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД), Организация на европейските управители на железопътна инфраструктура “RailNetEurope” (RNE).

НКЖИ участва и в регионални сдружения и обединения за сътрудничество в железопътния транспорт като Югоизточната регионална група (SERG) и Асоциация коридор X Плюс. От 2017 г. Компанията е пълноправен член на Платформа на управителите на железопътна инфраструктура в Европа (PRIME). НКЖИ участва активно в дейността на управителните органи и работните групи на Товарен Железопътен Коридор №7 „Ориент/Източно-Средиземноморски“, който е единствения действащ европейски железопътен коридор преминаващ през територията на Република България. От 2018 г. Компанията е бенефициент по Споразумение за отпускане на безвъзмездни средства по линия на „Механизъм за свързване на Европа“ (MCE) за осъществяване на дейности по установяване и развитие на Товарен Железопътен Коридор №10 „Алпи-Западни Балкани“ по маршрут Залцбург - Вилах - Любляна - Загреб / Вайс / Линц - Грац - Марибор – Загреб /- Винковци / Вуковар - Товарник – HR / SRB граница - Белград - граница SRB / BG - София - Свиленград - граница между България и Турция, съгласно Изпълнително Решение на ЕК C(2018)1625 на Комисията от 22/03/2018.

Инвестиционната стратегия на Компанията е съобразена с водещите национални и европейски стратегически и нормативни документи в областта.

Основният национален документ, който очертава стратегическата рамка за развитие на транспортната система в Република България е Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г. (ИТС 2030).

В изпълнение на ИТС 2030 г., в края на разглеждания период Република България трябва да притежава по-конкурентоспособна, финансово стабилна, безопасна и сигурна железница, която да удовлетворява потребностите на населението за качествен транспорт и да допринася за развитието на бизнеса в страната.

ИТС 2030 определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент №1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, вкл. приоритети за инвестиции в основната и широкообхватната Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) и във второстепенната свързаност.

Европейската политика в областта на железопътния транспорт цели създаването на единно железопътно пространство. На 1 март 2017 г. от Европейския съвет е приета „Бяла книга за бъдещето на Европа – размисли и сценарии за ЕС-27 до 2025 г.“. В документа се посочва, че ЕС ще продължава да съсредоточава усилията си върху работните места, растежа и инвестициите, като укрепва единния пазар и увеличава инвестициите в цифровата, транспортната и енергийната инфраструктура.

Като част от дебата относно бъдещето на Европа, започнал с Бялата книга, Европейската комисия публикува документ „Към устойчива Европа до 2030 г.“. Той е израз на твърдия ангажимент от страна на ЕС да постигне резултати по целите на ООН за устойчиво развитие, включително целите на Парижкото споразумение относно изменението на климата.

На 14 декември 2021 г. ЕК разпространи Предложение за нов Регламент относно Насоки на Съюза за развитие на трансевропейската транспортна мрежа. С предложените нови Насоки като цяло се поддържа структурата на мрежата и сроковете за завършването ѝ, но също така се добавя и нов междинен краен срок за завършване - 2040 г., за да се гарантира поетапен подход към 2050 г. С приемането им ще се постави край на досега съществуващите Коридори от Основната TEN-T мрежа и на Товарните железопътни коридори, като вместо тях ще се създадат Европейски транспортни коридори, обединяващи мрежата от Коридори от Основната мрежа и мрежата на ТЖК. Освен Основна и Широкообхватна TEN-T мрежа, със срокове за завършване съответно до 2030 г. и до 2050 г., чрез тези Насоки ще се въведе и т.н. „Разширена основна мрежа“ – „Extended Core Network“, на която срокът за завършване е фиксиран до края на 2040 г.

С приемане на предложените Насоки ще се отмени Регламент 1315/2013, който очертаваше досега действащите насоки за развитие на TEN-T мрежата на ЕС и ще се направят промени в Регламент 2021/1153 за създаване на МСЕ-2, както и в Регламент 913/2010 относно Европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз с цел интегриране на ТЖК в системата на Европейските транспортни коридори. Промените, които засягат България се изразяват основно в това, че се преустановява съществуването на Коридора от основната мрежа Ориент/Източно-Средиземноморски, който досега преминава през територията на страната ни. Вместо него се създават два нови Европейски транспортни коридори – „Балтийско море-Черно море-Егейско море“ и „Западни Балкански – Източно Средиземноморие“, които ще преминават през територията на България.

В контекста на определените принципи и приоритети НКЖИ се стреми към изпълнение на следните цели:

- Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура;
- Реконструкция и подновяване на железопътните линии, разположени по общоевропейските транспортни оси;
- Повишаване на конкурентоспособността на жп транспорт по отношение на качество и ефективност;
- Провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, целогодишност и екологичност на предоставяните услуги;
- Поддържане на активна инвестиционна политика по отношение на привличане на различни източници на финансиране извън Държавния бюджет;
- Привличане на частни инвестиции в инфраструктурата;
- Въвеждане на нови услуги и дейности;

- Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси;
- Провеждане на гъвкава тарифна политика чрез въвеждане на нова методика за такси;
- Разширяване на пазарния дял на комбинираните превози чрез развитие на терминалната инфраструктура;
- Осигуряване на безопасен и сигурен железопътен транспорт, чрез въвеждане на нови интелигентни системи;
- Въвеждане на нови услуги и дейности, на иновативни техники и енергоефективни технологии;
- Намалване на загубите от инциденти и на времето за отстраняване на последиците;
- Пълно и ефективно усвояване на средствата от Държавния бюджет, Европейските структурни инвестиционни фондове (ЕСИФ);
- Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

Като управител на железопътната инфраструктура в Република България, НКЖИ организира дейността си в съответствие с 5-годишен договор с държавата, представлявана от министъра на финансите и от министъра на транспорта и съобщенията, от една страна, и НКЖИ, от друга страна по чл. 25 (1) от ЗЖТ, 10-годишна програма за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура и нейната безопасна и надеждна експлоатация, включително при бедствия, терористични действия и военни конфликти по чл. 27 от ЗЖТ, годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура по чл. 28 от ЗЖТ, бизнес програма за пет годишен период по Закона за публичните предприятия.

Развитието на железопътния транспорт, като транспорт с по-малко негативно въздействие върху околната среда е приоритет на националната транспортна политика. Усилията са насочени към изграждане на модерна, оперативно съвместима железопътна инфраструктура. Изпълнението на големите инфраструктурни железопътни проекти подкрепя икономическия растеж на регионите, националната и международна свързаност на страната.

Източници за финансиране на железопътната инфраструктура са: държавният бюджет, приходи от инфраструктурни такси за достъп и използването ѝ, приходи от цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, приходи от търговска дейност, приходи от услуги по ценова листа, фондове на евросъюза по различни програми.

Министърът на транспорта и съобщенията и министърът на финансите утвърждават разпределението на субсидията и капиталовите трансфери съгласно чл. 25, ал. 1, т. I, т. 1.2.1.2 и т. 2.2.1, чл. 50 ал. 1, т. 3 и ал. 2, т. 2 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2022 г. на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, по чл. 25, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт и Годишната програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура.

За постигане на една от основните цели за развитие на НКЖИ, свързана с успешното и ефективно усвояване на средствата от ЕСИФ/ЕФСУ, Компанията като бенефициент на европейски средства изпълнява значителен брой проекти с финансиране от Европейската комисия по различни програми и фондове като:

➤ *Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.*, чиято обща цел е „Развитие на устойчива транспортна система“. Тя съответства на целите на Стратегия „Европа 2020“, както и на целите на Националната програма за реформи и на Националната програма за развитие: България 2020.

➤ *Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)* като инструмент за финансиране и прилагане на европейската политика в областта на инфраструктурата, подкрепя иновациите в транспортната система, с цел подобряване на инфраструктурата, намаляване въздействието на транспорта върху околната среда, повишаване на енергийната ефективност и безопасността.

➤ *Национален план за възстановяване и устойчивост.* Механизмът за възстановяване и устойчивост е нов инструмент, създаден по предложение на Европейската комисия и целящ устойчиво, съгласувано и справедливо възстановяване на държавите-членки на ЕС от кризата, породена от пандемията от COVID-19. В тази връзка, през 2022 г. България успешно премина процедурата по договаряне и одобрение от ЕК на Национален план за възстановяване и устойчивост (НПВУ).

В програмния период 2021-2027 г., НКЖИ е Бенефициент по следните програми:

➤ *Програма транспортна свързаност 2021-2027 г. (ПТС)*, която беше одобрена на 03.10.2022 г. от ЕК. Приоритетите на ПТС 2021-2027 г. допринасят за реализацията на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор. За развитие на транспортната система и отстраняване на регионалните неравенства, инвестициите ще се концентрират основно върху модернизацията на направленията по TEN-T на територията на страната при ограничаване на отрицателните ефекти от развитието на транспортния сектор, с оглед постигане на по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни, което ще допринесе за балансираното регионално развитие и опазването на околната среда. Програмата ще допринесе и за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика, дефинирани в „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, а именно „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“, „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност“ и „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“.

➤ *Механизъм за свързване на Европа-2*. Като част от Многогодишната финансова рамка за програмния период 2021-2027, на 07.07.2021 г. е одобрен Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския Парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на Регламенти (ЕС) №1316/2013 и (ЕС) №283/2014. В приложение III на регламента са посочени транспортните коридори и предварително набелязани участъци на основната мрежа, като за територията на Република България е включено предложеното разширение в трасето на коридор ОИС, чрез добавяне на жп участъците София – граници със Сърбия/Северна Македония.

➤ *Програмата Интеррег VI-A Румъния - България 2021-2027 г.* обхваща трансграничната зона между двете държави, която е една от най-слабо развитите територии в ЕС. Планирани са инвестиции в обхвата на четири приоритета: Приоритет 1 „По-добре свързан регион“; Приоритет 2 „По-зелен регион“; Приоритет 3 „Образован регион“ и Приоритет 4 „Интегриран регион“. Програмата се фокусира върху проекти, които съвместно решават специфични за района предизвикателства, имат реално трансгранично въздействие и са от полза за населението, бизнеса и институциите в трансграничния регион. НКЖИ планира участие в програмата в рамките на Приоритет 1 „По-добре свързан регион“ с подготовка и изпълнение на проекти от стратегическо значение - за реконструкция на железопътна гара и спирка в района на гр. Русе.

➤ *Програмата Интеррег VI-A Гърция - България 2021-2027 г.* е насочена към подпомагане на седем гръцки и четири български трансгранични региона. Тя ще подкрепя националните стратегии за развитие чрез целенасочени интервенции по въпроси, при които трансграничните действия създават добавена стойност, улесняват по-ефективно прилагане и гарантират по-добра ефективност при използването на ресурсите. В тази насока ще се допринесе пряко или косвено за постигането на целите на Националните споразумения за партньорство 2021-2027 на двете страни и техните национални/регионални оперативни програми, плановите за възстановяване и устойчивост и механизма за справедлив преход. НКЖИ планира участие в програмата в рамките на Приоритет 2 „По-достъпен трансграничен регион“ с подготовка и изпълнение на проекти от стратегическо значение.

II. ВАЖНИ СЪБИТИЯ ЗА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ НАСТЪПИЛИ ПРЕЗ ОТЧЕТНИЯ ПЕРИОД

Съгласно чл. 2, ал. 1, т. 3 от Закон за публичните предприятия, приет с ДВ бр.79 от 08.11.2019 г., НКЖИ е публично предприятие, което следва да изготвя тримесечни и годишни финансови отчети, анализи и доклади и да ги предоставя на органа, упражняващ правата на държавата, и на Агенцията за публичните предприятия и контрол.

На 07.02.2022 г. с Решение на Управителният съвет на ДП НКЖИ – Протокол №04 02/22 са приети Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2022 г. и Бизнес програма на НКЖИ за периода 2021-2025 г., същите са одобрени съответно със Заповед за делегиране на пълномощия РД-08-369/14.07.22 г. и Заповед №ПД-152/03.10.22 г. на Министъра на транспорта и съобщенията.

На 30.03.2022 г. с Решение на Управителния съвет на ДП НКЖИ – Протокол №10-03/22 е приет Годишен индивидуален финансов отчет на НКЖИ за 2021 г. С Протокол №14-04/22 от 28.04.2022 г. е приет Годишен консолидиран финансов отчет на НКЖИ за 2021 г. Същите са одобрени, съответно със Заповед №ПД-94/07.07.2022 г. и Заповед №ПД-100/07.07.2022 г. на Министъра на транспорта и съобщенията.

Промени в структурата и размера на капитала на НКЖИ:

Допълнителните резерви са възникнали като балансираща стойност при отделянето на Компанията от Национална компания „Български държавни железници“, (Разделителен протокол към 31 декември 2001 г.). Стойностният размер на допълнителните резерви към 31.12.2022 г. е 391 699 хил. лв. (2021 г.: 382 927 хил. лв.). През 2022 г. за сметка на допълнителните резерви са получени безвъзмездно предоставени нетекущи активи на стойност 8 772 хил. лв. съгласно: Писмо 24-00-2332 от 22.10.2021 г. на МРРБ и Решение на УС №14-04/22 от 28.04.2022 г.; Решения №117/07.03.2022 г., №135/10.03.2022 г. и №165/24.03.2022 г. на МС и Решение на УС №13-04/22 от 18.04.2022 г.; Решения №258/26.04.2022 г. и №259/26.04.2022 г. на МС и Решение на УС №18-06/22 от 21.06.2022 г.; Решения №260/26.04.2022 г. и №261/26.04.2022 г. на МС и Решение на УС №19-06/22 от 28.06.2022 г.; Решения №460/08.07.2022 г. и №492/15.07.2022 г. на МС и Решение на УС №25-08/22 от 16.08.2022 г.; Решение №383/09.06.2022 г. на МС и Решение на УС №26-08/22 от 31.08.2022 г.; Решения №493/15.07.2022 г. и №560/29.07.2022 г. на МС и Решение на УС №29-09/22 от 26.09.2022 г.; Решение №339/30.05.2022 г. на МС и Решение на УС №25-08/22 от 16.08.2022 г.; Решение №464/1.07.2022 г. на МС и Решение на УС №30-10/22 от 06.10.2022 г.; Решение №895/16.11.2022 г. на МС и Решение на УС №05-01/22 от 31.01.2023 г.; Решение №880/09.11.2022 г. на МС и Решение на УС №05-01/22 от 31.01.2023 г.; Решение №516/23.07.2020 г. на МС и Решение на УС №38-12/22 от 13.12.2022 г.

Тези изменения са представени в отчета за промените в собствения капитал като сделки със собственика.

Структурни и организационни промени

С изменение и допълнение на Правилника за устройството и дейността на НКЖИ, в сила от 26.04.2022 г. заместник генералните директори в НКЖИ се увеличават от 2 броя на 3 броя. Създадена е длъжността „Заместник генерален директор/Администрация и международна дейност“, а съществуващата длъжност „Заместник генерален директор/стратегия и администрация“ е трансформирана в „Заместник генерален директор/стратегия и инвестиции“.

С изменение на Правилника за устройството и дейността на НКЖИ, обнародвано в Държавен вестник бр.95/29.11.2022 г., в сила от 29.11.2022 г. са извършени следните промени:

- заместник генералните директори от 3 броя стават 2 броя, като длъжността „Заместник генерален директор/Администрация и международна дейност се закрива, а длъжността „Заместник генерален директор/стратегия и инвестиции“ се трансформира в „Заместник генерален директор/Стратегия и администрация“;
- отдел „Интегрирани инвестиционни проекти“ става на пряко подчинение на „Заместник генерален директор/Експлоатация“, като от неговия състав излиза ЗПУИП „Гарови комплекси и терминали“.
- отдел „Връзки с обществеността и протокол“ става на пряко подчинение на Генералния директор.

Промени в структурата и размера на таксата по чл. 35 от ЗЖТ и цената за разпределение на тягова електрическа енергия:

Компанията събира инфраструктурни такси в размер, определен съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, приета от министерския съвет по предложение на министъра на транспорта и съобщенията.

С методиката се определя таксата за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения – такса за достъп и използване. Дефинирани два компонента на таксата: 1.) такса за преминаване по железопътната инфраструктура и 2.) такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия. Регламентирана е и такса за заявен и неизползван капацитет, приходите от която се признават като приходи от заявен и неизползван капацитет и се представят като други услуги.

С Постановление №118 от 9 юни 2022 година (ПМС №118/09.06.22 г.) и Постановление №304 от 29 септември 2022 година (ПМС №304/29.09.22 г.) на Министерски съвет за изменение и допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на

железопътната инфраструктура приета с Постановление №92 на Министерски съвет от 4 май 2012 година (обн., ДВ, бр. 36 от 2012 г.; изм. и доп., бр. 30 и 50 от 2014 г., бр. 91 от 2019 г., доп. бр. 44 и 79 от 2022 г.) се осигуряват мерки за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 7 октомври 2020 г. за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19 (ОВ, L 333 от 12.10.2020 г.):

- Размерът на ставките за влакилометър, брутотонкилометър и ставката за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, се намалява с 50 на сто за периода от 1 януари 2022 до 31 декември 2022 г.

- Таксата за заявен и неизползван капацитет не се събира за периода от 1 януари 2022 до 31 декември 2022 г.

В сила от 01.01.2022 г. таксите са както следва: 0,3232 лв. за влакилометър; 0,00102 лв. за брутотонкилометър; 29,04 лв./MWh за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия; 0 лв. за заявен и неизползван капацитет.

За намалените ставки Компанията е получила финансиране под формата на субсидия в размер на 41 840 хил. лв.

Цената за услугата „разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт“ е нормативно определена от Комисията за енергийно и водно регулиране. С Решения №Ц-28 от 01.07.2021 г. и №Ц-20 от 01.07.2022 г. КЕВР определя *цена за разпределение на тягова електрическа енергия*, за първата ценова година от четвъртия регулаторен период в размер на 129,79 лв./MWh, в сила от 01.07.2021 г. и за втората ценова година от четвъртия регулаторен период в размер на 142,74 лв./MWh, в сила от 01.07.2022 г.

С Решение №30 от 25.01.2022 г. на Министерски съвет се одобрява Програма за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия, изменена с Решение №105 от 02.03.2022 г., Решение №356 от 01.06.2022 г., Решение №534 от 29.07.2022 г., Решение №710 от 29.09.2022 г. По този ред са отчетени приходи от получени компенсации за ел. енергия, посочени на ред „Финансирания, свързани с правителствени компенсации за ел. енергия“.

Министерството на енергетиката сключва договори с операторите на разпределителните мрежи, търговци на електрическа енергия, доставчици от последна инстанция, производители, които продават директно на крайни небитови клиенти, както и с оператора на организирания борсов пазар на електроенергия. По този ред НКЖИ сключва с Министерство на енергетиката чрез поделение „Електроразпределение“ Договор №12 от 25.03.2022 г., за периода януари-март 2022 г. и Допълнително споразумение към него №1-2022 от 10.05.2022 г. за компенсиране на разходите на операторите на електропреносната и електроразпределителните мрежи за закупуване на електрическа енергия, потребена за технологични разходи за месеците януари-юни 2022 г. По същия ред с „Фонд сигурност на електроенергийната система“ са сключени чрез поделение „Електроразпределение“ Договор №6-ОПР от 22.08.2022 г. за компенсации за периода юли-септември 2022 г. и Договор №6-ОПР-2 от 04.11.2022 г. за компенсации за периода октомври-декември 2022 г.

III. ПРОИЗВОДСТВЕН КАПАЦИТЕТ И СТЕПЕН НА НАТОВАРЕНОСТ

НКЖИ като управител на железопътната инфраструктура на Република България предоставя използването ѝ от лицензирани железопътни предприятия при равнопоставени условия.

През 2022 г. железопътната инфраструктура е предоставена за ползване от всички железопътни превозвачи.

Извършена работа по железопътни превозвачи, изразена във влакилометри и брутотонкилометри, и реализираните от тях приходи от такса преминаване по железопътната инфраструктура

Производственият капацитет на железопътната мрежа е сравнително постоянна величина. Средната използваемост на капацитета в последните години непрекъснато намалява. Повишено запълване на капацитета се достига в определени железопътни участъци и линии поради извършване на ремонти на железния път и съоръженията.

Намалението на приходите от таксата за достъп и използване в стойностно изражение се дължи на изпълнението на разпоредбите в ПМС №118/09.06.22 г. и ПМС №304/29.09.22 г., за което Компанията е получила финансиране под формата на субсидия.

При сравнението на натуралните измерители на влаковата работа и реализираните от тях приходи от такса преминаване към 31.12.2022 г. спрямо 31.12.2021 г. се отчита увеличение във влакилометрите с 1 490 942 или с 4,85% и в брутотонкилометровата работа с 1 317 814 хил. лв. или с 9,44%, в приходите от такса преминаване се отчита намаление с 24 660 хил. лв. или с 49,20%.

Таблица №1

Натурални и стойностни измерители	Влаккилометри	Брутотонкилометри (хил.)	Приходи от такса преминаване (хил. лв.)
Отчет към 31.12.2022 г.	32 207 065	15 281 749	25 436
Отчет към 31.12.2021 г.	30 716 123	13 963 935	50 097
<i>Изменение към 31.12.2022/31.12.2021 (+/-)</i>	1 490 942	1 317 814	-24 661
<i>Изменение към 31.12.2022/31.12.2021(%)</i>	4,85%	9,44%	-49,23%

Извършените превози, изразени във влакилометри и брутотонкилометри и реализираните от тях приходи от такса преминаване по железопътната инфраструктура към 31.12.2022 г. и 31.12.2021 г. по железопътни превозвачи, са показани в следващата таблица:

Таблица №2

Железопътни превозвачи	Към 31.12.2022 г.		Към 31.12.2021 г.		Към 31.12.22 г.	Към 31.12.21 г.
	Натурални измерители				Приходи от такса за преминаване	
	Влаккм.	Брутотон км.	Влаккм.	Брутотон км.		
		/хил./		/хил./		
БДЖ ПП ЕООД	21 883 577	4 668 085	21 283 996	4 450 507	11 574	23 525
БДЖ ТП ЕООД	4 727 568	4 682 474	4 691 143	4 657 610	6 231	13 188
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	1 427 257	1 732 943	1 228 244	1 423 997	2 209	3 918
ТБД Товарни превози ЕАД	1 103 275	882 639	893 078	717 253	1 242	2 152
Пимк рейл ЕАД	919 368	999 745	765 549	759 777	1 249	2 044
Рейл Карго Кериър Б-я ЕАД	741 652	824 835	695 954	771 539	994	1 971
Ди Би Карго Б-я ЕООД	638 941	779 861	576 497	666 911	973	1 791
БЖК ЕАД	630 986	647 902	503 113	476 568	858	1 370
Евроинженеринг ЕООД	33 848	23 397			35	
ЛТЕ БЪЛГАРИЯ ЕООД	33 727	13 607			24	
ТСВ ЕАД	32 041	5 751	40 901	10 788	16	50
Мини Марица-изток ЕАД	20 063	17 695	19 851	26 430	24	71
Експрес сервиз ООД	5 412	682	2 516	350	2	2
Порт Рейл ООД	4 942	551	12 414	1 225	2	11
Газтрейд АД	2 391	1 092	1 631	697	2	3
Карго Транс Вагон Б-я АД	1 729	401	992	258	1	1
СКМ Рейл ЕООД	166	81			0,14	
ДМВ Карго рейл ЕООД	122	8	244	25	0,05	0,22
ОБЩО ПРИХОДИ	32 207 065	15 281 749	30 716 123	13 963 935	25 436	50 097

Извършена работа по железопътни превозвачи, изразена в MWh и реализираните от тях приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия и от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт

При сравнението на натуралния измерител, приходите от разпределение на тягова ел. енергия и приходите от такса за използване към 31.12.2022 г. спрямо 31.12.2021 г. се отчита увеличение в натуралния измерител и приходите от разпределение на тягова ел. енергия, и намаление от такса за използване показано в следващите таблици:

Таблица №3

Натурални и стойностни измерители	MWh	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия (хил. лв.)	Приходи от такса за използване на ел. оборудване (хил. лв.)
Отчет към 31.12.2022 г.	323 791	44 451	9 403
Отчет към 31.12.2021 г.	300 324	39 893	16 930
Изменение към 31.12.2022/31.12.2021 (+/-)	23 467	4 558	-7 527
Изменение към 31.12.2022/31.12.2021 (%)	7,81%	11,43%	-44,46%

Извършените превози, изразени в MWh и реализираните от тях приходи от разпределение на тягова ел. енергия и от такса за използване по железопътната инфраструктура към 31.12.2022 г. и 31.12.2021 г. по железопътни превозвачи, са показани в следващата таблица:

Таблица №4

Железопътни превозвачи	Към 31.12.2022 г.	Към 31.12.2021 г.	Към 31.12.2022 г.	Към 31.12.2021 г.	Към 31.12.2022 г.	Към 31.12.2021 г.
	Натурален измерител		Приходи от разпределение на тягова ел. енергия		Приходи от такса за използване на ел. оборудване	
	MWh		хил. лв.		хил. лв.	
БДЖ ПП ЕООД	150 963	148 293	20 567	19 653	4 384	8 353
БДЖ ТП ЕООД	70 615	69 984	9 631	9 286	2 051	3 943
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	31 202	26 595	4 261	3 515	906	1 504
Пимк рейл ЕАД	16 644	12 088	2 282	1 601	483	682
Рейл Карго Кериър България ЕООД	14 864	11 089	2 030	1 457	432	628
ТБД-Товарни превози ЕАД	14 024	11 873	1 914	1 571	407	671
Ди Би Карго България ЕООД	13 742	11 934	1 875	1 581	399	672
БЖК ЕАД	11 386	8 468	1 558	1 123	331	477
ЛТЕ България ЕООД	351	0	49	0	10	0
ОБЩО ПРИХОДИ	323 791	300 324	44 167	39 787	9 403	16 930

Забележка: *Приходите от разпределение на тягова електрическа енергия по железопътни превозвачи не включва приходи от „Електроенергиен системен оператор“ ЕАД, които са в размер на 284 хил. лв. към 31.12.2022 г. и 106 хил. лв. към 31.12.2021 г.

IV. ПРЕГЛЕД НА ДЕЙНОСТТА

За реализиране на целите на политиката в областта на транспорта през 2022 г. в НКЖИ е извършено следното:

- Ефективно и целесъобразно са усвоени предоставените средства от държавния бюджет, получените приходи от инфраструктурни такси за достъп и използване на железопътната инфраструктура, приходи от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт и приходите от други услуги – свързани с приходи от ремонтни дейности, услуги по ценова листа и др.
- Ефективно и целесъобразно са усвоени предоставените средства по ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ.
- Ремонтирани са участъци и съоръжения от железопътната мрежа, позволяващи по-високи скорости и съкратено времетраене.
- За повишаване на безопасността и сигурността на превозите са изпълнени:
 - ✓ модернизация на железния път и съоръженията;
 - ✓ модернизация на контактната мрежа, тяговите подстанции, секционните постове и съоръженията към тях;
 - ✓ модернизация на съоръжения и устройства на осигурителна техника.
- Непрекъснато контролиране на техническото състояние на железния път и съоръженията.
- Модернизиране на гарови комплекси, с цел: осигуряване на нормални условия за пътуващите и работещите в тях; подобряване на интермодалността на пътниците чрез връзка на тези комплекси с други видове транспорт, както и чрез комуникационни решения за техните транспортни и пешеходни връзки; енергийна ефективност; съответствие с нормативната уредба за урбанизираните територии.
- Непрекъснато съгласуване на международните разписания в международна система RNE Path Coordination System (PCS) във връзка с изготвяне на международен график.
- Непрекъснато актуализиране на данните във вътрешните системи за планиране, съгласуване и отчитане на влаковата работа (График генератор, Ръководене и отчитане на влаковата работа).
- Поддържане на системите: RNE Train Information System (TIS) - международна система за следене движението на международните влакове в реално време, която ежедневно се запълва базата данни с актуалните разписания на влаковете; система „Симулиране на наклони и криви“, която служи за уеднаквяване на административните разстояния, получени на база първоначалното реперизиране на мрежата и реалните разстояния, получени след реконструкциите на жп линиите.
- Изпълнява се фирмената програма за управление на отпадъците на НКЖИ.
- Прилага се „Система за управление на качеството по международния стандарт ISO 9001:2015“, с която се следва политика по качество, ориентирана към осигуряване използването на железопътната инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия и се осигурява рамка за създаване и преглеждане на конкретни цели на управлението, насочени към удовлетворяване на изискванията на всички външни и вътрешни заинтересовани страни.
- Прилага се одобрената от Управителния съвет „Система за финансово управление и контрол, за смекчаване и контролиране на рисковете в НКЖИ“.

Дейност „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“

През 2022 г. е осигурен равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура за използването ѝ. Планирането на влаковата работа беше съобразено с инвестиционната програма и строително-ремонтните дейности по железопътната инфраструктура на НКЖИ при осигуряване на безопасно движение на влаковете. Своевременно бяха изчислявани дължимите инфраструктурни такси за използване на железопътната инфраструктура. Осигурена бе отчетна и статистическа информация, относно натоварването по железопътната инфраструктура.

- Разработен е График за движение на влаковете за цялата жп мрежа на НКЖИ за 2022/2023 г. по заявки на превозвачите, който е в сила от 11.12.2022 г. През периода своевременно се актуализира и разработения от поделението планов - текущ ГДВ във връзка със строително-ремонтни и възстановителни работи, произшествия и други извънредни ситуации, като са разработени редица „прозорци“ и допълнителни разписания.
- Денонощно се контролира движението на влаковете, в изпълнение на графика за движение на влаковете (ГДВ), чрез диспечерския апарат в Централно диспечерско ръководство и Звената „Оперативно диспечерско“ в София, Пловдив и Горна Оряховица. Приемат се заявките на железопътните превозвачи, като след обработката им се осигурява равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура.

- Изчисляват се дължимите от превозвачите такси за използване на железопътната мрежа и за заявен и неизползван капацитет.
- Изчисляват се дължимите такси от превозвачите за използване на предоставяни от НКЖИ услуги попадащи в отговорностите на поделение УДВК.
- Ежедневно се отчита реализираната работа по железопътната инфраструктура.
- Изготвят се статистически данни за: начислените инфраструктурни такси и цени за услуги; реализираната работа по жп мрежа; изпълнението на ГДВ; закъсненията на влаковете; използването на предоставяните услуги.
- Създадена е непрекъсната организация и контрол за денонощно управление на влаковото движение и извършване на маневрената работа на ниво гари при спазване на нормативните документи по безопасността на превозите. Гаровата нормативна уредба се актуализира непрекъснато, в зависимост от настъпили изменения в нормативната уредба или оперативната обстановка, а също така и при промяна на коловозното и стрелково развитие на гарите.
- Извършва се контрол на работата на влаково-диспечерския апарат в звената „Оперативно диспечерски“ в регионите София, Пловдив и Горна Оряховица.
- Проверено е съответствието с нормативната уредба и са съгласувани 30 броя Таблици на маршрутните зависимости на гарови осигурителни инсталации.
- Проучени са исканията за прекъсване действието или удължаване срока за това на 91 устройства на гаровата и междугаровата осигурителна техника, като при наличие на всички изисквания са подготвяни и пускани съответните разрешения за прекъсване.
- Проведени са практически изпити за работа с осигурителната техника на 93 новоназначени началници на гари и влакови диспечери, като при назначаване на нови своевременно се вземат мерки за провеждането на изпит в определените срокове.
- С цел недопускането на извънреден труд и икономия на финансови средства е извършено проучване и са издадени заповеди, за закриване за служба „Движение“ за част от денонощието на 99 гари и разделни постове, както и закриването на определени работни места за част от денонощието. Някои от тях са променяни по няколко пъти.
- Централното поделение осигури цялостно снабдяване на поделения УДВГД София, Пловдив и Горна Оряховица с материали, консумативи, униформено, работно и специално работно облекло, образци и др. Наблюдава се и се контролира хода на зимната подготовка в регионалните поделения.
- Създадена е организация за функциониране и се провежда непрекъснат контрол върху дейностите: измерване на вагони на вагонни везни, почистване и вътрешна дезинфекция и външна дезинфекция на вагони, както и изготвяне на инструкции.
- Закрити са РП Соколово и гара Черна гора и са обособени съответно спирка Соколово и спирка Черна гора. Закри се гара София товарна и се обособи маневрен район София товарна, който се обслужва от гара Подуяне пътническа. Закри се спирка Велино по 9-та жп линия, намираща се в междугарието Хитрино – Плиска.
- Прие се системен проект за изграждане на „Система за управление на влаковата работа“ (СУВР) и стартира нейното проектиране.

Дейности по ремонт на железния път и съоръженията

Основна задача на поделение „Железен път и съоръжения“ е да планира, организира, управлява и извършва дейностите по поддържане и ремонт на железния път и железопътните съоръжения (стрелки, тунели, мостове, прелези, подпорни стени, водоотводни съоръжения, откоси и др.) в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, с което да се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като осигурява:

- управление на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- скоростни условия (завишаване на скоростите от намалени до проектни), гарантиращи устойчив ГДВ;
- капацитет на трафика (повишаване на пропускателната способност в участъците), даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа;
- комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти;
- намаляване на шум от новоизградения безнаставов релсов път;
- подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;
- понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.

Оценка за техническото състояние на железния път чрез:

– *Обективен контрол* на железния път: измерване на параметрите на железния път и железопътните стрелки в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория (изпълнява се договор №11458/21.07.21 г. с „ТИНСА“ ООД, гр. София, като са измерени общо 4 427,329 км железен път по главни и второстепенни жп линии), извършена е ултразвукова дефектоскопия на релсите и елементите на жп стрелки;

– *Субективен контрол* на железния път включва извършване на ръчни измервания на железния път и визуален оглед на състоянието на горното строене на железния път основно от техническите лица към железопътните секции (контрольор железен път, началник жп участък, ръководители групи, жп кантонери), а също така и от специалисти към Поделението при проверки в районите на жп секциите.

През 2022 г. чрез инвестициите в железния път се постигна: механизирано подновяване на железен път – 46 км; механизиран среден ремонт на железен път – 36 км; полагане на БРП – 18 км; механизирано поддържане с ТПМ на железен път – 2 655 км; механизирано поддържане с ТПМ на жп стрелки – 866 бр.; механизирано подновяване на жп стрелки – 18 бр.; сменени релси – 2 137 бр.; сменени нормални дървени траверси – 19 421 бр.; сменени стоманобетонени траверси – 22 210 бр.; сменени стрелкови траверси – 5 129 бр.; регулиране на междурелсието: полутраверси нормални дървени – 27 343 бр.; полутраверси стоманобетонени – 10 896 бр.; полутраверси стрелкови дървени – 10 895 бр.; полутраверси теснолинейни дървени – 45 113 бр., притягане на скрепление – 3 463 880 бр.

Деятности по сигнализация и телекомуникации

Основна задача на Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ (СиТ) е техническо осигуряване и оптимизиране безопасността на движение на влаковете чрез съоръженията и системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване на нетягови консуматори намиращи се на територията на железопътната инфраструктура в страната, в съответствие с изискванията за безопасност и оперативна съвместимост. Това включва качествена и ефективна експлоатация и въвеждане на високо технологични системи осигуряващи безопасност и оперативна съвместимост.

Експлоатационната дейност на Поделението се осъществява от направления: „Осигурителна техника“ (ОТ), „Телекомуникации“ (ТК) и „Електроснабдяване и енергиен контрол“ (ЕС и ЕК).

Дейност „Осигурителна техника“. Осигурителната техника осъществява: контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки) чрез гарови централизации (механични, електро-механични, релейни и компютърни) и междугаровите системи (автоблокировка, полуавтоматична блокировка), контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез системата АЛС/ETCS и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете.

Действащите в момента експлоатационни пункта (гари и разделни постове) са съоръжени със средства на ОТ, както следва: Маршрутно-компютърни централизации – 24 бр.; Релейни централизации тип – 171 бр.; Електромеханични централизации тип – 33 бр.; Релейни уредби с ключови зависимости – 70 бр. В гарите без осигурителна инсталация движението на влаковете се управлява чрез постоянни пултове за управление на входни светофори/семафори. Безопасното преминаване на влаковете през железопътните прелези се осъществява чрез автоматични прелезни устройства, като 522 бр. железопътни прелези са съоръжени с автоматични устройства.

Дейност „Телекомуникации“. Системите от телекомуникационните съоръжения реализират всички видове съобщителни връзки в железопътната инфраструктура – служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски, влакови диспечерски и маневрени радиовръзки, общо служебни телефонни връзки, селекторни, пренос на данни и др. Системите от телекомуникационната мрежа осигуряват преносна среда за системата за сигнализация, гласов пренос и са непосредствено свързани с ръководството, организацията и безопасността на железопътното движение и превозите.

Медният съобщителен кабел и преносната среда (телекомуникационна кабелна мрежа) постепенно се подменят с оптични кабели. На този етап те са близо 1190 км (около 50% от необходимото покритие на железопътни линии), като в процес на изграждане са още 432 км. Така не само ще се гарантира безопасност за работа на осигурителните системи, но и ще се намалят кражбите на меден кабел, респективно разходите за подмяна и рисковете от спиране на движението, поради липса на осигурена преносна среда.

НКЖИ поддържа 42 броя телефонни централи - 34 цифрови и 8 електромеханични, с общ капацитет – 26 038 абоната. Прилагат се системите за видео наблюдение на 42 бр. прелези и 38 железопътни гари.

Дейност „Електроснабдяване и енергиен контрол“. Устройствата за електроснабдяване и енергиен контрол осигуряват непрекъснатото и ефективно електрозахранване на нетяговите консуматори и контрол на разхода на електроенергия в Компанията. Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ поддържа: 289 трафопоста 20 (10) kV/0.4 kV, 794 бр. желязо-решетъчни стълбове и пилони с монтирани осветителни тела, въздушни и кабелни линии средно напрежение (СрН) и ниско напрежение (НН), (медни, алуминиеви и маслени) с дължина около 2 400 км, разпределителни уредби СрН, разпределителни уредби НН, разпределителни касети, разпределителни и електромерни табла. Паралелно с дейностите по поддръжка на апаратурата и съоръженията за електроснабдяване се осъществява контрол и отчет на консумацията на електроенергия.

Съоръженията за отопление на стрелки се модернизират в участъците от жп линии, на които се извършва реконструкция и модернизация.

През 2022 г. чрез инвестициите в дейностите по сигнализация и телекомуникации се постигна:

Дейност „Осигурителна техника“: възстановени технически параметри на 952 м кабелни линии; вложени 113 бр. муфи; направени 7 бр. преустройства в гари във връзка с ремонт на железния път; изграждане и възстановяване на заземителни мрежи на ОТ – 10 бр. заземителни колове.

Дейност „Телекомуникации“: възстановени 7 101 м временни връзки с временен кабел; възстановени 2 019 м съобщителни медни кабели; възстановени технически параметри на 3 759 м кабелни линии; възстановени/изградени 1 534 м оптични съобщителни кабелни линии; вложени 208 бр. муфи за съобщителни медни кабели; вложени 15 бр. муфи за оптични съобщителни кабели.

Дейност „Електроснабдяване и енергиен контрол“: пресъоръжени 25 бр. трафопостове (в т.ч. монтаж на катодни отводители, подмяна на изолатори и прекъсвачи); възстановени 13 044 м кабели СрН и НН; възстановено външно осветление, пилонно и перонно – 1 544 бр. осветителни тела; възстановено вътрешно осветление – 786 бр. осветителни тела; вложени 356 бр. муфи за кабели СрН и НН; монтирани 70 бр. дефектно-токови защиты; възстановени 303 бр. нагреватели за отопление на стрелки; монтирани 136 бр. електромери за измерване на ел. енергия на жилища, фирми и служебни помещения; изграждане и възстановяване на заземителни мрежи на ЕС и ЕК – 77 бр. заземителни колове.

Дейности по „Електроразпределение“

Поделение „Електроразпределение“ експлоатира и поддържа съществуващите трансформирани, комутационни и преносни съоръжения, създава и одобрява технически изисквания за изграждане и обновяване на нови енергийни съоръжения с цел непрекъснато и ефективно трансформиране и пренасяне на тягова електрическа енергия до железопътните превозвачи.

За намаляване на експлоатационните разходи и увеличаването на ефективността през жизнения цикъл на енергосъоръженията и контактната мрежа, ежегодно се инвестират средства за подмяна на съоръженията в контактна мрежа съгласно изискванията на „Техническа спецификация железопътна инфраструктура“, актуалните нормативи и директиви за транспортна и оперативна съвместимост в железопътния транспорт.

От обща разгъната дължина на контактната мрежа 4 852 км, за периода от 2006 г. до 2022 г. са вложени нови носещи въжета с обща дължина - 2 184 км . Поради изтеклия полезен живот на голяма част от енергосъоръженията на електрифицираните железопътни линии се налага тяхното обновяване и модернизиране. От общо 54 броя тягови подстанции, 21 броя са модернизирани, на 23 бр. е изградена система SCADA за управление на съоръженията им.

Поделение „Електроразпределение“ извършва действия по инспекция, поддръжка и ремонт на съоръженията на контактната мрежа в електрифицираните участъци от републиканската железопътна мрежа, с помощта на 67 релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за поддръжка, планов ремонт, преустройството и аварийно-възстановителни работи по контактната мрежа от железопътната инфраструктура. Машините са разпределени в 46 подрайона, обособени от своя страна в три енергосекции и 13 (тринадесет) броя товарни вагони.

През 2022 г. са сключени:

- Договор за доставка на 3 (три) броя комбинирани (шосе-релси) товарни превозни средства за поддръжка на параметрите на контактната мрежа.
- Договори за доставянето на 20 броя нови специализирани машини за извършване на контрол, инспекция, измерване параметрите на контактната мрежа и възможността за извършване на ремонтни работи по нея, спазвайки всички изисквания за безопасна работа.

Вследствие подобряване организацията на работа в поделение „Електроразпределение“ и подмяната на елементи от контактната мрежа, времезакъснението на влаковете за 2022 г. – 4 852 минути е намалено с 23,08% спрямо 2021 г. – 6 308 минути.

Повредите по съоръженията, които водят до най-голямо времезакъснение на влаковете са в резултат от изключвания в тяговите подстанции и секционните постове, повреди в секционните разединители, счупени пантографи на електрически локомотиви, скъсани носещи въжета и струнки, паднали дървета и клони върху контактната мрежа.

За осигуряване на безопасност и безаварийност на жп транспорта, намаляване на отказите в енергийните съоръжения и времезакъснението на влаковете, в рамките на приходите на поделение „Електроразпределение“ ежегодно се предвиждат средства за *инвестиции в енергосъоръженията*. Инвестициите в енергийните съоръжения са насочени за възстановяване и модернизация на контактната мрежа, повишаване надеждността и качеството на захранващото напрежение в тяговите подстанции, ремонт и обновяване на специализираната механизация за поддръжка на контактната мрежа, ремонт на сградите на подрайоните по контактна мрежа и тяговите подстанции.

Ремонта на контактната мрежа обхваща: подмяна на негодни, наклонени и физически износени стоманобетонни стълбове; стабилизиране на стълбовната линия в места с насипи, свлачища и др.; внедряване на корозоустойчиви детайли, безболтови клеми и др. части с висока надеждност; подмяна на физически износени и такива с недостатъчна механична якост биметални и медни носещи въжета с бронзови; монтаж на компенсиращи устройства, мощностни разединители и надеждни моторни задвижвания за открит и закрит монтаж в тяговите подстанции и контактната мрежа; подмяна на контактна мрежа в компрометирани участъци, които не са включени в проекти финансирани с европейски средства и в участъците, където се извършва ремонт на железния път.

Инвестициите в контактна мрежа, които се признават за преки разходи и се включват в пакета за минимален достъп от инфраструктурни такси, включват подмяна на контактна мрежа в компрометирани участъци, които не попадат в проекти финансирани със средства от държавния бюджет, по оперативни програми и в участъци, където се извършва ремонт на железния път.

Част от средствата в инвестиционната програма са за доставка на материали за контактната мрежа-въжета, проводници, присъединителни възли и детайли, които се монтират от експлоатационните поделения – Енергосекции. Останалата част е доставка на Възложителя на обекти изпълнявани от външни изпълнители.

През 2022 г. чрез инвестициите в контактна мрежа се постигна:

- подменени бронзови носещи въжета - $Bz\ 70\ mm^2$ – 150 223 метра;
- доставки на контактен проводник – 60 576 кг.;
- доставка на секционни изолатори – 44 бр.;
- рехабилитация на фундаменти и боядисване на железорешетъчни стълбове;
- доставка на тунелен изолатор и ресорно окачване в тунел – 200 бр.

V. ПЕРСОНАЛ И ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ

Промени във вътрешната нормативна база

От 01.01.2022 г. са в сила нови Правила за отпускане на парични помощи в НКЖИ, както и „Система за разработване, утвърждаване, изменение и съхранение на длъжностните характеристики в НКЖИ“.

От 01.06.2022 г. е сключен Колективен трудов договор 2022 г.

Направени са следните изменения и допълнения на Вътрешните правила за работна заплата (ВПРЗ):

- в сила от 01.06.2022 г. са отразени постигнатите договорености в КТД 2022 г.;
- в сила от 01.11.2022 г. са отразени промени в трудовото законодателство и допълнителни споразумения към КТД 2022 г., прецизирани са и други текстове;

- в сила от 01.12.2022 г. – регламентиран е реда и начина за заплащане на допълнително възнаграждение за служителите, участващи в комисии за разглеждане, оценка и класиране на оферти по реда на Закона за обществените поръчки.

В сила от 01.12.2022 г. са направени изменения и допълнения в Правилниците за вътрешния трудов ред на Централно управление и поделенията на НКЖИ за отразяване на промени в Кодекса на труда и в Наредбата за работното време, почивките и отпуските.

Персонал

Към 31.12.2022 г. числеността по щат в НКЖИ е 11 656,5 бройки, което е с 9,5 щатни бройки повече спрямо 31.12.2021 г. Списъчният брой на персонала в НКЖИ към 31.12.2022 г. е 10 583 бр., спрямо 31.12.2021 г. се отчита намаление с 213 бр.

За периода от 01.01.2022 г. до 31.12.2022 г. в НКЖИ са постъпили 867 броя работници и служители и са напуснали 1 080 броя. Очертава се перманентен недостиг на персонал, възлизащ на 1 136 броя към 31.12.2022 г., което представлява 9,75% от общата численост по щат.

Политика на доходите

В сила от 01.01.2022 г. е увеличен размерът на ваучерите за храна от 60 лв. на 80 лв.

На основание Постановление №37 от 24.03.2022 г. на Министерски съвет, в сила от 01.04.2022 г. е определена минимална работна заплата в размер на 710 лв. Във връзка с това и в съответствие с договорения механизъм в КТД 2020 г., в сила от 01.04.2022 г. основните заплати на работещите в НКЖИ определени по този механизъм са увеличени с 9,23% (с изключение на мениджърския екип, за който увеличението е между 3 и 5%).

В сила от 01.06.2022 г. с 9,23% са увеличени и основните заплати на служителите от дирекция СРИП и ЗПУИП.

Введено е заплащане на допълнителни възнаграждения на база изготвени методики за поделение УДВК и поделение ЕРП:

- Методика за допълнително възнаграждение за интензивност на влаково диспечерския апарат и служителите от поделение УДВК и регионалните структури към него, участващи в разработването, назначаването, ръководенето и отчитането на допълнително назначени влакове, в сила от 01.07.2022 г.

- Методика за въвеждане на допълнително трудово възнаграждение за интензивност за част от експлоатационния персонал в поделение ЕРП, в сила от 01.08.2022 г.

- Увеличено е заплащането на допълнителното възнаграждение за определени интензивни работни места в поделения УДВГД, в сила от 01.07.2022 г.

В сила от 01.09.2022 г. с допълнително споразумение към КТД е договорено:

- увеличение на средствата за поевтиняване на храна под формата на ваучери или в пари в размер на 150 лв. на месец;

- увеличен е размерът на допълнителното възнаграждение за завършилите следдипломна квалификация от 10 лв. на 30 лв.;

- ново заплащане на допълнително възнаграждение за втора образователно-квалификационна степен „магистър“ в размер на 40 лв. месечно.

В сила от 01.12.2022 г. е въведено заплащане на допълнително възнаграждение за служителите, участващи в комисии за разглеждане, оценка и класиране на оферти по реда на Закона за обществените поръчки.

Обучение и развитие на персонала

Продължава провеждането на последователна политика по вътрешнофирмено обучение на персонала с цел минимизиране на недостига на експлоатационен персонал и преодоляване на дефицитите в компетенциите на всички нива.

По утвърдената Програма за провеждане на курсове за професионално обучение в Центъра за професионална квалификация за 2022 г. през 2022 г. за нуждите на Компанията са обучени 5 930 работници и служители, както следва:

- придобиване на степен на професионална квалификация – 53 броя;
- придобиване на квалификация по част от професия – 51 броя;
- придобиване на професионална квалификация и правоспособност – 176 броя;
- придобиване на правоспособност – 217 броя;
- разширяване и актуализиране на професионална квалификация – 179 броя;

- периодично обучение по силата на нормативни документи – 5 254 броя.

За 2022 г. са разписани договори за сътрудничество със следните учебни институции:

- с висшите учебни заведения: ВТУ „Тодор Каблешков“, УНСС, Минногеоложки университет, УАСГ, ВСУ „Любен Каравелов“, Бургаски свободен университет и НВУ „Васил Левски“ - Велико Търново, Висше училище по телекомуникации и пощи;
- с професионалните гимназии: ПГ по подъемна строителна и транспортна техника - гр. София, ПГ ЖПТ „Христо Смирненски“ - гр. Карлово, ПГ ЖПТ „Никола Йонков Вапцаров“ - гр. Г.Оряховица, ПГ по телекомуникации - гр. София и ПГ по аудио-, видео- и телекомуникация „Александър Степанович Попов“;
- сключени са споразумения за партньорство с Професионални гимназии по жп транспорт „Христо Смирненски“- гр. Карлово и „Никола Йонков Вапцаров“- гр. Г. Оряховица във връзка с организирането и реализирането на обучение чрез работа (дуална система на обучение).

С цел презентиране на Компанията като работодател, НКЖИ взе участие в най-големия кариерен форум „Дни на кариерата 2022“, организиран от Jobtiger, през месеците март и април в градовете София, Пловдив, Варна, Габрово и Русе.

През месец април е организиран „Ден на НКЖИ в УАСГ“ със съдействието на Факултета по транспортно строителство, където представители от отдел „Управление на човешките ресурси“ и отдел „Интегрирани инвестиционни проекти“ осъществиха множество срещи със студенти и преподаватели от университета. Мероприятието беше посетено и от заинтересувани ученици от Софийската гимназия по строителство, архитектура и геодезия „Христо Ботев“, много от които продължават своето образование в УАСГ.

На 12.09.2022 г. се проведе тържествено откриване на академичната 2022/2023 година във ВТУ „Тодор Каблешков“. Събитието бе съпътствано от традиционното изложение на фирми „Ден на кариерата 2022“ - част от мероприятията, посветени на 100-годишния юбилей на висшето училище. От страна на НКЖИ участваха служители от отдел „Управление на човешките ресурси“, които проведоха дискуссионни срещи със студенти от специалностите „Икономика на транспорта“, „Електроенергетика и електрообзавеждане“, „Технология и управление на транспорта“ и др., на които бяха представени кариерните програми на Компанията с цел запознаване с възможностите за успешен старт и професионална реализация в структурите на предприятието.

През месец май 2022 г. са актуализирани програмите за кариерно развитие – Стажантска програма на НКЖИ и Програмата за развитие на кадри чрез обучение на млади специалисти от ВУЗ в системата на НКЖИ.

Към 31.12.2022 г. са сключени 31 броя стипендиантски договори.

Основни рискове свързани с персонала

Количествен и качествен дефицит на персонала най-вече в големите градове и промишлени центрове. Свободни работни места към 31.12.2022 г. – 1 136 броя.

Текучество на персонала поради липса на мотивация и конкуренция на пазара на труда, от страна на мобилни оператори, „Мини Марица изток“ ЕАД, енергоразпределителните дружества, метрополитен, строителни фирми, както и отваряне на европейския пазар на труда.

Задълбочаваща се тенденция на недостиг на експлоатационен персонал в специфични дейности за НКЖИ, изискващи и правоспособност, на длъжности като Ръководител движение, Техник ръководител група по поддържане на железния път и съоръженията, Механик „Осигурителна техника“ и инженерен персонал във всички дейности.

Очертаваща се неблагоприятна тенденция във възрастовата структура на работната сила – преобладаващата част от персонала са на възраст над 50 г.

VI. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННАТА ПРОГРАМА**ДЪРЖАВНО ФИНАНСИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА**

На основание на Договора между Република България и НКЖИ и одобрената от министъра на транспорта и съобщенията Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура със Закона за Държавния бюджет на Република България за 2022 г., (обн. ДВ, бр.18 от 04.03.2022 г.) и ПМС №31/17.03.2022 г. за изпълнение на ДБ (обн. ДВ, бр. 23 от 22.03.2022 г.), на Компанията са предоставени 140 000 хил. лв. средства за капиталови трансфери., които след промените на средства по ПМС №164/11.07.2022 г. за одобряване на вътрешнокомпенсиращи промени на утвърдените разходи по области на политики/бюджетни програми по бюджета на Министерството на транспорта и съобщенията за 2022 г. и ПМС №290/27.09.2022 г. за приемане на Методика за изменение на цената на договор за обществена поръчка в резултат на инфлация са увеличени до размер на 163 122 хил. лв. и 278 810 хил. лв. субсидия.

Субсидия за текуща дейност – към 31.12.2022 г. усвоената субсидия е в размер на 278 810 хил. лв. Насочена е към изплащане на възнаграждения и осигуровки на персонала, както и да компенсира управителя на инфраструктурата за специфичните финансови загуби, претърпени в резултат от прилагането на параграфи 1, 2 и 3 от чл. 2 на Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 7 октомври 2020 г. за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID 19.

Капиталови трансфери – с предоставените от държавния бюджет средства като капиталов трансфер към 31.12.2022 г., в размер на 163 122 хил. лв., в т.ч.: от централния бюджет в размер на 11 083 хил. лв.; от бюджета на МТС в размер на 152 039 хил. лв. се осигурява изпълнението и съответното финансиране на проекти от инвестиционната програма на предприятието за ремонт, рехабилитация и изграждане на обекти от железопътната инфраструктура.

Проектите, финансирани с капиталови трансфери са показани в следващата таблица:

Таблица №5

№ по ред	Наименование на проекта	КТ
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	28 671
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	9 686
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	1 339
4	Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат-Синдел	695
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	450
6	Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна	23 453
6.1	Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна – междугария	21 252
6.2	Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна – гарии	2 201
9	Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания	4 516
10	Доставка жп Механизация	33 167
11	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец, фаза 1"	20 059
12	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, Фаза 2"	11 863
13	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане"	73
14	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София- Волюяк“	11 088
15	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин"	27
16	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември"	8 707
17	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора"	322
18	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Развитие на железопътен възел Пловдив"	9 006
Общо		163 122

ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

НКЖИ е Бенефициент по значителен брой проекти с финансиране от ЕС по различни програми и фондове.

Към 31.12.2022 г. на различно ниво на изпълнение и подготовка са следните железопътни инфраструктурни проекти, свързани с проектиране и изграждане на железопътната инфраструктура:

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020

Проектите, финансирани по ОПТТИ, по приоритетна ос и с Безвъзмездна финансова помощ са показани в следващата таблица:

Таблица №6

№ по ред	Наименование на проекта	БФП
Приоритетна ос 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“		
1	Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец	58 065
2	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2	50 014
3	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Северна Македония	34
4	Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – граница със Сърбия, участък Волюяк – Драгоман	47 004
5	Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции – Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация – SCADA	5 484
6	Проект „От изток към Запад – 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“	124
Приоритетна ос 3: „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“		
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене	137
2	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	995
Приоритетна ос 4: „Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“		
1	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Национална компания „Железопътна инфраструктура“	1 004
Приоритетна ос 5: „Техническа помощ“		
1	Подкрепа за административния капацитет на Дирекция СРИП в ДП НКЖИ във връзка с ангажиментите ѝ за програмиране, подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на железопътните проекти, съфинансирани от ОПТТИ 2014-2020 и за подготовка на ОПТС	1 548
2	Техническа помощ за подготовка на допълнителни проекти по приоритетна ОС1 на ОПТТИ 2014-2020 с бенефициент НКЖИ	33
Общо		164 442

Механизъм за свързване на Европа

Проектите, финансирани по Механизъм за свързване на Европа и национално съфинансирани са показани в следващата таблица:

Таблица №7

хил. лв.

№ по ред	Наименование на проекта	МСЕ	НС
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София-Волюяк	13 809	14 493
2	Модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин	18 276	

№ по ред	Наименование на проекта	МСЕ	НС
3	Модернизация на железопътен участък Костенец-Септември	22 567	
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	18 090	7 534
5	От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС през Основното пристанище на Бургас	78	
6	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп линията Мездра-Медковец“	313	
7	Достъп от коридора Ориент/Източно-Средиземноморски до летище Бургас. Изграждане на връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	45	
8	Модернизация на Тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски	267	
9	Технически проект за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман-граница с Република Сърбия“	590	5
10	Техническа помощ за проект „Удвояване на участъци от жп линията Пловдив-Свиленград-граница с Република Турция“	2 030	85
	Общо	76 065	22 117

ЗНАЧИМИ НЕФИНАНСОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ДЕЙНОСТТА НА НКЖИ

В Договора между Държавата и НКЖИ са определени следните показатели за оценка на качеството на железопътната инфраструктура в резултат на вложените средства:

- *Индекс на точност на пътническите и товарните влакове*, е измерител за степента на удовлетвореност на клиентите на УИ, а именно железопътните Превозвачи.
- *Качество на железопътната инфраструктура, измерено чрез бална оценка*. Балната оценка е обобщен показател за качеството на железния път и съответствието му с изискванията за съответния клас. По-високата стойност отчита повишаване скоростите на движение, комфорта и безопасността по жп мрежа.
- *Брой на произшествията и инцидентите по причина на НКЖИ*, е показател свързан със състоянието на железния път и съоръженията, и управлението на влаковата работа, който отчита високата степен на сигурност и безопасност на железопътния транспорт.
- *Ефективно използване на инфраструктурния капацитет* е индикатор за минимизиране на ограниченията в капацитета при извършване на ремонтни дейности.
- *Скорост и надеждност на железопътната мрежа*, измерено чрез *среднопретеглена скорост на движение по железопътната инфраструктура*. Постигане на конкурентни и по-високи проектни скорости по съществуващата железопътна мрежа и развитие на бизнес ориентирани трасета.

Изпълнението на показателите за 2022 г. е показано в следващата таблица:

Таблица №8

Показатели за полза /ефект	Мярна единица	Отчет към 31.12.2022 г.	Отчет към 31.12.2021 г.	Изменение (2022-2021)
Индекс на точност на пътническите влакове	%	96,02	96,03	-0,01
Индекс на точност на товарните влакове	%	97,01	96,09	0,92
Качество на железопътната инфраструктура, измерено чрез бална оценка	%	52,17	50,15	2,02
Брой на произшествията и инцидентите по причина на НКЖИ	брой	101	101	0
Ефективно използване на инфраструктурния капацитет	часове	117 470	86 150	31 320
Среднопретеглена скорост на движение по железопътната инфраструктура	км/ч	78,3	78,2	0,10

VII. ВЛИЯНИЕ НА ВАЖНИТЕ СЪБИТИЯ ЗА ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“, НАСТЪПИЛИ ПРЕЗ ОТЧЕТНИЯ ПЕРИОД ВЪРХУ РЕЗУЛТАТИТЕ ВЪВ ФИНАНСОВИЯ ОТЧЕТ

Настъпилите през 2022 г. важни събития, отнасящи се до Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ не са оказали съществено влияние върху резултатите във финансовия отчет. В условия на растяща инфлация състоянието на Компанията е стабилно въпреки икономическата среда на покачващи се цени на материали, горива, електроенергия и услуги.

ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ДЕЙНОСТТА И ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ НА НКЖИ

Приходи от дейността на НКЖИ през 2022 г. са в размер на 576 472 хил. лв. и са с 63 224 хил. лв. (12,3%) повече спрямо реализираните приходи за същия период на 2021 г. в размер на 513 248 хил. лв. Приходите от дейността се формират от приходи от оперативна дейност и финансови приходи. Тук се отчитат и приходи от придобиване на активи по стопански начин в размер на 16 481 хил. лв., увеличение на запасите от продукция и незавършено производство в размер на 58 хил. лв. и приходи от стоки в размер на 3 хил. лв.

Приходите от оперативна дейност през 2022 г. са в размер на 574 668 хил. лв. и са с 63 121 хил. лв. (12,3%) повече спрямо реализираните приходи от оперативна дейност за 2021 г. в размер на 511 547 хил. лв. Приходите от оперативна дейност съдържат: приходи от продажба на услуги; други приходи, вкл. приходи от финансираня; приходи от придобиване на активи по стопански начин; увеличение на запасите от продукция и незавършено производство.

Приходи от продажба на услуги през 2022 г. са в размер на 95 157 хил. лв., с относителен дял 16,5% от приходите от обичайната дейност и включват: приходи от инфраструктурни такси за достъп и използване на железопътната инфраструктура от лицензирани железопътни превозвачи при равнопоставени условия; приходи от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт; други услуги – свързани с приходи от ремонтни дейности, услуги по ценова листа и такса за заявен и неизползван капацитет.

Приходи от инфраструктурни такси за достъп и използване, в т.ч.:

Реализираните приходи от таксата за достъп и използване през 2022 г. са в размер на 34 839 хил. лв. Намалението им спрямо 2021 г., в размер на 32 188 хил. лв. се дължи на изпълнението на разпоредбите в ПМС №118/09.06.22 г. и ПМС №304/29.09.22 г., за което Компанията е получила финансиране под формата на субсидия в размер на 41 840 хил. лв.

Приходи от инфраструктурни такси за преминаване по железопътната инфраструктура през 2022 г. са реализирани 25 436 хил. лв., което е по-малко с 24 661 хил. лв. (49,2%) спрямо реализираните приходи за същия период на 2021 г. в размер на 50 097 хил. лв.

За отчетния период приходите от такса за преминаване представляват 26,7% от нетните приходи от продажби и 4,4% от общите приходи от дейността.

Приходи от инфраструктурни такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия през 2022 г. са реализирани 9 403 хил. лв., което е по-малко със 7 527 хил. лв. (44,5%) спрямо реализираните приходи за същия период на 2021 г. в размер на 16 930 хил. лв.

За отчетния период приходите от инфраструктурни такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия представляват 9,9% от нетните приходи от продажби и 1,6% от общите приходи от дейността.

Приходи от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт през 2022 г. отчетените приходи са в размер на 44 451 хил. лв. Сравнение с 2021 г. се отчита увеличение с 4 558 хил. лв. (11,4%).

С тези приходи се покриват разходите на дейност „Електроразпределение“, като се гарантира безотказността и ефективността на енергийната система, обслужваща железопътните превозвачи.

Приходите от разпределение на тягова електрическа енергия заемат 46,7% от нетните приходи от продажби и 7,7% от общите приходи от дейността.

Приходи от други услуги – реализираните приходи са в размер на 15 864 хил. лв. и са с 28 хил. лв. (0,2%) повече от отчетените през 2021 г.

Реализираните приходи са от: предоставени на превозвачи услуги по Наредба 41 – 8 080 хил. лв.; дезинфекционни станции – 3 619 хил. лв.; ремонтни дейности и други услуги – 1 981 хил. лв.; кантарни участъци – 1 409 хил. лв.; приходи от съхранение на ВВЗ – 775 хил. лв.

Към 31.12.2022 г. приходите от други услуги заемат 16,7% от нетните приходи от продажби и 2,8% от общите приходи от дейността.

Другите приходи на Компанията са формирани от: приходи от финансираня, приходи от продажба на активи и други приходи. През 2022 г. са в размер на 462 972 хил. лв. с относителен дял 80,3% от приходите на НКЖИ.

Приходите от финансираня са 447 159 хил. лв. и са повече с 94 853 хил. лв. (26,9%) от предходната година. Приходите от финансираня включват финансираня свързани с: покриване на разходи; нетекущи активи; правителствени компенсации за ел.енергия; текущи активи.

Приходите от финансираня, свързани с покриване на разходи са в размер на 313 514 хил. лв. и са за текущи активи, и преки разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура, признати изцяло на приход през отчетния период, през който са направени разходите.

Приходите от финансираня, свързани с нетекущи активи са в размер на 132 976 хил. лв. и съответстват на размера на текущия разход за амортизация на безвъзмездно придобити дълготрайни материални и нематериални активи, финансирани от Държавния бюджет и Европейските фондове, които се признават на систематична и рационална база за срока на полезния живот на дълготрайните материални и нематериалните активи.

Приходите от финансираня, свързани с правителствени компенсации за ел. енергия са в размер на 10 195 хил. лв. и са признати съгласно решение на министерски съвет по одобрена Програма за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия и съгласно сключени чрез поделение „Електроразпределение“ договор за компенсиране на разходите на операторите на електропреносната и електроразпределителните мрежи за закупуване на електрическа енергия, потребена за технологични разходи с министерство на енергетиката, и договор за компенсации с „Фонд сигурност на електроенергийната система“.

Приходите, свързани с текущи активи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура са в размер на 669 хил. лв. и са признати изцяло на приход през отчетния период, през който са направени разходите.

Приходите от продажба на активи са в размер на 1 541 хил. лв., спрямо 4 206 хил. лв. отчетени за същия период на 2021 г. В изпълнение на Заповед №3-389/22.03.2022 г. на генерален директор на НКЖИ се прекратява продажбата на недвижими имоти частна държавна собственост, предоставени за управление на НКЖИ, в т.ч.: държавни (ведомствени) жилища; отпадъци от черни и цветни метали и движими вещи, представляващи негодни дървени и стоманобетонни траверси. Със Заповед №3-1340 от 24.08.2022 г. на генерален директор на НКЖИ се отменя заповед №3-389/22.03.2022 г.

Други приходи - реализираните приходи са в размер на 14 272 хил. лв. Отчетените приходи са повече с 1 162 хил. лв. (8,9%) спрямо отчетените през 2021 г. в размер на 13 110 хил. лв. Увеличението на другите приходи се дължи главно на отчетените в по-голям размер приходи от глоби и неустойки за закъснели влакове на превозвачите ползващи железопътната инфраструктура и неустойките по договори. Отчетени са и наеми – 3 496 хил. лв., заведени втора употреба материали/скрап от брак/ликвидация – 4 311 хил. лв.; други приходи – 1 333 хил. лв.

Финансови приходи. Отчетените финансови приходи са в размер на 1 804 хил. лв. и са приходи от: съучастия в размер на 1 803 хил. лв., които представляват приходи от дивиденди получени в резултат от взети решения за разпределения на финансовите резултати през 2022 г. от асоциирано предприятие „Фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД в размер на 1 325 хил. лв. (2021 г.: 1 458 хил. лв.) и от ЗАД „Алианс България“ в размер на 478 хил. лв. (2021 г.: 243 хил. лв.); положителни курсови разлики от промяна на валутни курсове в размер на 1 хил. лв.

Разходите за дейността на НКЖИ през 2022 г. са в размер на 563 600 хил. лв., което е с 31 396 хил. лв. (5,9%) повече спрямо отчетния период на 2021 г. и включват разходи за оперативна дейност и финансови разходи.

Разходите за оперативна дейност за отчетния период са в размер на 562 934 хил. лв., което е с 30 877 хил. лв. (5,8%) повече спрямо отчетените през 2021 г. в размер на 532 057 хил. лв.

В структурата на разходите за оперативна дейност с най-голям дял са разходите за възнаграждения и осигуровки на персонала – 43,2%, следвани от разходите за амортизации – 35,6%, материали и външни услуги – 18,4%; други разходи за дейността – 2,8%.

Разходи за персонал. Разходите за възнаграждения и осигуровки към 31.12.2022 г. са 243 146 хил. лв. Отчетените разходи са повече спрямо същия период на 2021 г. с 21 554 хил. лв. (9,7%).

Средната брутна работна заплата към 31.12.2022 г. е 1 377,72 лв. и спрямо същия период на 2021 г. е по-голяма с 98,13 лв. (7,7%).

Средният списъчен брой на персонала е 10 680 броя (в т.ч.: 54 бр. лица в отпуск по майчинство), като се отчита намаление със 179 средно списъчни бройки спрямо отчетените към 31.12.2021 г.

Разходите за възнаграждения са в размер на 184 797 хил. лв. с включени провизии за пенсиониране. Спрямо сравнявания период на 2021 г. разходите за възнаграждения са повече с 11 087 хил. лв. (6,4%). Увеличението е в резултат на увеличените основни заплати на работещите в НКЖИ с 9,23%, на основание ПМС №37 от 24.03.2022 г., в сила от 01.04.2022 г. за определяне на минимална работна заплата в размер на 710 лв. и в съответствие с договорения механизъм в КТД 2020 г.

Разходите за осигуровки са в размер на 58 349 хил. лв. Спрямо същия период на 2021 г. разходите за осигуровки са повече с 10 467 хил. лв. (21,9%).

През 2022 г. са запазени осигурителните вноски за фондовете на Държавното обществено осигуряване и за Здравно осигуряване при съотношение между осигуряващия и осигурения от 60:40, както и максималния месечен размер на осигурителния доход за периода на нивото на определения размер от 1 април 2022 г., а именно 3 400 лв.

В сила от 01.01.2022 г. е увеличен размерът на ваучерите за храна от 60 лв. на 80 лв., като в сила от 01.09.2022 г. с допълнително споразумение към КТД е договорено увеличение на средствата за поевтиняване на храна под формата на ваучери или в пари в размер на 150 лв. на месец.

Разходи за амортизация и обезценка. Отчетени са 200 394 хил. лв., което е повече с 6 890 хил. лв. (3,6%) от отчетените разходи за амортизация през 2021 г.

Разходи за суровини и материали. Поради разтящите цени и инфлация през 2022 г. разходите за суровини и материали са в размер на 60 889 хил. лв. и са повече с 1 686 хил. лв. (2,8%) спрямо отчетените за същия период на 2021 г. Изменението по елементи на тези разходи, спрямо същия период на 2021 г. е предимно в суровините и е както следва: електроенергия – повече с 11 909 хил. лв.; гориво – повече с 1 818 хил. лв.; вода – повече с 213 хил. лв.; топлоенергия – повече с 104 хил. лв. материали – по-малко с 12 358 хил. лв.

Разходи за външни услуги. Отчетените разходи през 2022 г. са в размер на 42 827 хил. лв. и са повече с 2 458 хил. лв. (6,1%) от отчетените за същия период на 2021 г., в размер на 40 369 хил. лв.

Най-голям относителен дял в разходите за външни услуги заемат разходите за транспортни услуги и карти – 8 948 хил. лв. (20,9%), следвани от разходите за: охрана – 7 957 хил. лв. (18,6%); ремонти и текущо поддържане на ЖИ – 5 905 хил. лв. (13,8%); почистване – 4 481 хил. лв. (10,5%); застраховки – 4 237 хил. лв. (9,9%); абонаментни услуги – 3 908 хил. лв. (9,1%); лабораторни услуги, експертизи, измерване и фискализиране – 1 970 хил. лв. (4,6%); данък сгради, такса смет и други – 1 944 хил. лв. (4,5%); наеми – 955 хил. лв. (2,2%), такси – 559 хил. лв. (1,3%); други – 1 963 хил. лв.

През 2022 г. продължава политиката на мониторинг и контрол на разходите по всички нива на управление и дейности, прецизиране на договорите и на разходите на финансови средства, с цел ефективно усвояване на средствата за експлоатация, поддържане, ремонт и инвестиции, оптимизиране на административните и непроизводствени разходи.

Други разходи. През 2022 г. са отчетени 15 678 хил. лв., което е с 1 711 хил. лв. (9,8%) по-малко от отчетените през 2021 г. в размер на 17 389 хил. лв. Вследствие на отчетената балансова стойност на продадените активи в размер на 1 162 хил. лв. и е с 1 540 хил. лв. по-малко спрямо същия период на миналата година.

През 2022 г. са отчетени и разходи от: брак на дълготрайни активи – 5 991 хил. лв.; работно облекло и униформено облекло – 1 961 хил. лв.; внесени в бюджета 50% от получени наеми – 1 796 хил. лв.; неустойки по договори – 796 хил. лв.; командировки – 781 хил. лв.; охрана на труда – 541 хил. лв.; членски внос международни организации 457 хил. лв.; други – 2 193 хил. лв.

Финансови разходи. Отчетените финансови разходи са в размер на 666 хил. лв. и са от: лихви по планове с дефинирани доходи – 557 хил. лв.; лихви по лизингови договори за финансов лизинг – 102 хил. лв.; банкови такси – 5 хил. лв.; отрицателни курсови разлики от промяна на валутни курсове – 2 хил. лв.

Търговски и други вземания на НКЖИ към 31.12.2022 г. по балансова стойност са в размер 119 546 хил. лв., от тях със степен на ликвидност над една година са 58 496 хил. лв. Спрямо 31.12.2021 г. търговските и други вземания се увеличават с 5 551 хил. лв. (4,9%).

В структурата на вземанията към 31.12.2022 г. най-голям дял заемат вземанията от клиенти и доставчици – 72,6%, следват данъци за възстановяване – 20,5%, съдебни и присъдени вземания – 3,5%, други текущи вземания 3,5%.

Вземанията от клиенти и доставчици по балансова стойност към 31.12.2022 г. са в размер на 86 784 хил. лв., в т.ч. от доставчици в размер на 104 хил. лв. и са по-малко с 9 143 хил. лв. спрямо началото на годината. От тях 76 312 хил. лв. или 87,93% са вземанията от Холдинг БДЖ ЕАД и дъщерните му дружества, включващи вземания от инфраструктурни такси, спомагателни и допълнителни услуги за дезинфекция, мерене и други. Във вземанията от Холдинг БДЖ ЕАД и дъщерните му дружества са представени просрочени вземания, за които Компанията има сключени споразумения с „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ-ТП“ ЕООД с общ балансова стойност 63 020 хил. лв. за разсрочено плащане изискуемост: над една година - 58 496 хил. лв.; до една година - 4 524 хил. лв.

Възрастова структура на вземанията от клиенти и доставчици по балансова стойност към 31.12.2022 г. е показана в следващата таблица:

Таблица №9

Вземания по контрагенти	Балансова стойност на вземанията (хил. лв.)	Възрастова структура на вземанията (хил. лв.)				
		Непросрочени	Просрочени до 3 мес.	от 3 до 6 мес.	над 6 мес.	в т.ч. вземания над 1 година
БДЖ ТП ЕООД	51 071	3 097	(24)	1	47 997	47 996
ХОЛДИНГ БДЖ ЕАД	17 216	18	-	-	17 198	17 198
БДЖ ПП ЕООД	8 025	4 819	84	3	3 119	3 119
ДЗЗД КОНСОРЦИУМ ПЛОБУР	3 763	-	-	-	3 763	-
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД	1 166	1 069	94	-	3	3
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ	1 061	487	574	-	-	-
ТБД - ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД	867	433	434	-	-	-
ПИМК РЕЙЛ ЕАД	689	682	7	-	-	-
БЖК АД	515	446	-	3	66	66
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД	439	439	-	-	-	-
НАЕМИ И ПРЕФАКТУРИРАНИ КОНСУМАТИВИ	664	196	226	53	189	152
ДРУГИ ВЗЕМАНИЯ	1 308	880	193	57	178	152
ОБЩО ВЗЕМАНИЯ	86 784	12 566	1 588	117	72 513	68 686

По дата на падеж вземанията от клиенти и доставчици са, както следва: - 14,5% са непросрочени; 1,8% са просрочени до три месеца; 0,1% са от три до шест месеца; 83,6% са над шест месеца.

Данъците за възстановяване по балансова стойност към 31.12.2022 г. са в размер на 24 490 хил. лв. и са увеличени с 14 522 хил. лв. спрямо началото на годината.

Съдебните и присъдени вземания по балансова стойност към 31.12.2022 г. са в размер на 4 240 хил. лв. и са с увеличени с 233 хил. лв. спрямо началото на годината. От тях 2 497 хил. лв. (58,9%) са присъдени вземания и 1 743 хил. лв. (41,1%) са вземания по съдебни спорове.

Другите вземания по балансова стойност към 31.12.2022 г. са в размер на 4 032 хил. лв., в т.ч. 919 хил. лв. са вземания по оперативни програми. Другите вземания са с намаление от 61 хил. лв. спрямо началото на годината.

Търговските и други задължения на НКЖИ към 31.12.2022 г. са в размер на 59 473 хил. лв. в т.ч.: със степен на изискуемост до една година – 38 264 хил. лв. и над една година – 21 209 хил. лв.

Задължения към доставчици. Към 31.12.2022 г. задълженията са в размер на 13 395 хил. лв.

Структурата по падеж на задълженията към доставчици към 31.12.2022 г. е показана в следващата таблица:

Таблица №10

Задължения по контрагенти	Общ размер на задължението (хил. лв.)	Падеж на задълженията (хил. лв)				
		Непросрочени	Просрочени до 3 мес.	от 3 до 6 мес.	над 6 месеца	в т.ч. задължения над 1 година
ДЗЗД ГЕОСТРОЙ ЛАНТАНИЯ	2 668	2 668	-	-	-	-
ЕСО ЕАД	1 413	1 413	-	-	-	-
ДЗЗД КР СВОГЕ	1 293	362	741	190	-	-
ДЗЗД ЕЖИС-ЕТП-АЙСИДЖИ	1 134	1 134	-	-	-	-
ЩРАБАГ ЕАД	645	645	-	-	-	-
НОВА ТРЕЙД 95 ЕООД	578	578	-	-	-	-
БДЖ ПП ЕООД	537	539	-2	-	-	-
ДЗЗД ЕВРОПЕЙСКА ГАРА СТАРА ЗАГОРА	535	535	-	-	-	-
НЕКСТ ЛЕВЪЛ КЪМЪРШЪЛ ООД	431	431	-	-	-	-
БДЖ ТП ЕООД	150	141	9	-	-	-
ДРУГИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ	4 011	3 608	340	1	62	61
ОБЩО ЗАДЪЛЖЕНИЯ	13 395	12 054	1 088	191	62	61

По дата на падеж тези задължения са, както следва: 90,0% - непросрочени; 8,1% - просрочени до три месеца; 1,4% - от три до шест месеца; 0,5% - над шест месеца.

Задължения към финансови предприятия. Към 31.12.2022 г. задълженията са в размер на 2 813 хил. лв. и представляват дължима сума по финансов лизинг за срок от 5 години. Посочената сума над 1 година - 2 171 хил. лв. не е дължима в следващите 12 месеца.

Задълженията към асоциирани предприятия към 31.12.2022 г. са в размер на 14 хил. лв., които към 31.12.2021 г. са били 15 хил. лв. и представляват закупени стрелкови части и други материали от „фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД.

Другите задължения в размер на 43 251 хил. лв. включват:

Други текущи задължения в размер на 26 382 хил. лв. От тях 95,5% са разчетите по гаранции за изпълнение на договори и останалите 4,5% са от разчети по други задължения с текущ характер.

Задълженията към персонала - текущи задължения по начислени трудови възнаграждения в размер на 15 568 хил. лв. и **задължения за социално осигуряване** в размер на 1 047 хил. лв.

Данъчни задължения в размер на 254 хил. лв., в т.ч.: 106 хил. лв. разчети за данъци по ЗДДФЛ; 65 хил. лв. 50% от получени наеми съгласно чл. 99 от ЗДБРБ; 64 хил. лв. данъци по чл. 204 от ЗКПО; 19 хил. данъци към общини.

С оглед недопускане забавяне на плащанията във времето е създадена финансово-оперативна организация за съгласуване нивото на извършена работа и преглед на всички текущи документи.

ЗНАЧИМИ ФИНАНСОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ДЕЙНОСТТА НА НКЖИ

Промяната на използваните финансови показатели спрямо 2021 г. произтича от одобрената с Решение №776 от 12 октомври 2022 г. на Министерския съвет Политика за участието на държавата в публичните предприятия, в която са определени общите цели с дългосрочен характер в съответствие с обосновката на собствеността на държавата, както и очакваните резултати. Дългосрочните цели са финансови и нефинансови, и се отнасят за целия държавен сектор или за определена част от него в зависимост от групирането на публичните предприятия. Очакваните

резултати представляват предварително заложен в Политиката показатели, които позволяват да се измери степента на постигане на всяка от целите. Показателите за изпълнение на финансовите цели, следва да достигнат приемливите за съответния коефициент стойности, а именно: Ефективност на разходите, ≥ 1 ; Задлъжнялост, ≤ 1 ; Обща ликвидност, ≥ 1 .

Изменението на финансовите показатели на НКЖИ отчетени към 31.12.2022 г. са както следва:

Таблица №11

Отчет приходи, хил. лв.	2022 г.	2021 г.	Изменение (2022-2021)
Общо приходи	576 472	513 248	63 224
Приходи от Оперативна дейност	574 668	511 547	63 121
Нетна печалба/загуба	15 234	-14 440	29 674
Баланс, хил. лв.	2022 г.	2021 г.	Изменение (2022-2021)
Общо активи	5 028 453	4 560 326	468 127
Дълготрайни активи	4 428 754	4 262 071	166 683
Краткотрайни активи	599 699	298 255	301 444
Общо пасиви	3 754 742	3 305 217	449 525
Нетекущи пасиви	3 716 478	3 267 401	449 077
Текущи пасиви	38 264	37 816	448
Общо Собствен капитал	1 273 711	1 255 109	18 602
Основен капитал	100 000	100 000	0
Финансов резултат, в т.ч. от минали години	-593 633	-632 953	39 320
Финансови коефициенти			
Ефективност на разходите	1,02	0,96	0,06
Ликвидност	15,67	7,89	7,79
Задлъжнялост	2,95	2,63	0,31

Забележка: Детайлна информацията относно структурата и изменението на общо приходите и приходите от оперативна дейност е представена в предходната точка.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ приключва 2022 г. с *текуща печалба* след данъци в размер на 15 234 хил. лв., като *натрупаните непокрити загуби от минали години*, без влиянието на текущата към 31.12.2022 г., са 608 867 хил. лв. Тези данни индикират съществуването на значителна несигурност, която може да породи съмнение относно възможността на Компанията да продължи да функционира като действащо предприятие без продължаващата подкрепа от страна на държавата собственик на Компанията, правителството на Република България, проявление на която са подкрепата на държавата под формата на субсидии и държавни гаранции и на други източници на финансиране.

- *Общите активи* към 2022 г. отчитат 10% ръст, което е доказателство за инвестиционна дейност на предприятието и доброто изпълнение на задълженията за управление и развитие на предоставените от Държавата активи. Общите активи включват: *дълготрайни активи* - дълготрайни материални, нематериални и дългосрочни финансови активи; *краткотрайни активи* - материални запаси, вземания, парични средства и разходи за бъдещи периоди.
- *Общо пасивите* включват: *нетекущи пасиви* – задължения с падеж над 1 година; *текущи пасиви* – провизии и сходни задължения, задължения с падеж до 1 година, финансираня и приходи за бъдещи периоди.
- Структурата на *собственият капитал* на НКЖИ показва, че е сравнително постоянна, а записания капитал на дружеството е под 10% от общата му стойност. Общо собственият капитал нараства от 1 255 109 хил. лв. към 31.12.2021 г. на 1 273 711 хил. лв. към 31.12.2022 г. Увеличението на собственият капитал е основно вследствие от положителния финансов резултат за отчетния период и на придобитите активи от прекратения договор за концесия на „Централна железопътна гара Пловдив“, на основание Решение на Министерски съвет №464 от 11.07.2022 г.

- *Коефициентите за ефективност на разходите* се изчисляват, като съотношение на общо приходи към общо разходи и позволяват да се определи колко приходи от дейността получава предприятието от използването на единица разходи за същата дейност. Благоприятно за предприятието е коефициентът за ефективност на разходите да расте.
- *Коефициентите за ликвидност* се изчисляват, като съотношение на текущи/краткотрайни активи към текущи пасиви и дават представа колко бързо активите на дадена компания могат да се превърнат в пари. НКЖИ разполага с повече краткотрайни активи, които може да използва за погасяване на текущите си задължения.
- *Коефициентите на задлъжнялост* се изчисляват, като съотношение на общо пасиви към собствен капитал - задължения към собствен капитал и съответно колкото стойността е по-близо до едно, толкова по-малко са привлечените средства.

Високото равнище на коефициента на ликвидност и съответно ниското ниво на коефициента на задлъжнялост са предпоставка за възможността на предприятието да плаща регулярно своите задължения.

ИНФОРМАЦИЯ ЗА СКЛЮЧЕНИ ГОЛЕМИ СДЕЛКИ МЕЖДУ СВЪРЗАНИ ЛИЦА

Свързаните лица на НКЖИ включват едноличният собственик, асоциирани предприятия, ключовият управленски персонал и държавни предприятия, с които е под общ правителствен контрол чрез министерство на транспорта и съобщенията, което упражнява правата на собственик на капитала на тези дружества. Ако не е изрично упоменато, транзакциите със свързани лица не са извършвани при специални условия и не се предоставят или получават никакви гаранции.

През 2022 г. извършените сделки със свързани предприятия, са както следва:

Сделки с асоциирани и други свързани предприятия

- „Фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД – продажба на стоки и услуги за 8 хил. лв., покупки на стоки и услуги за 2 635 хил. лв., получени гаранции по договори през 2022 г. за 11 хил. лв.

Сделки с други свързани лица под общ контрол

- „Холдинг БДЖ“ ЕАД – продажба на стоки и услуги (ползвани площи и др. услуги) за 181 хил. лв., покупки на стоки и услуги за 601 хил. лв.
- „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи) за 42 365 хил. лв., покупка на стоки и услуги (жп карти и др. услуги) за 6 242 хил. лв., получени гаранции по договори през 2022 г. за 282 хил. лв.
- „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД – продажба на стоки услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи и др. услуги) за 25 171 хил. лв., покупки на стоки и услуги (превози и др. услуги) за 4 363 хил. лв., получени гаранции по договори през 2022 г. за 2 хил. лв.
- „ТСВ“ ЕАД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси и др. услуги) за 105 хил. лв., покупки на стоки и услуги (строителни услуги и ремонти) за 23 620 хил. лв.

Сделки с ключов управленски персонал

- Ключовият управленски персонал включва членовете на Управителния съвет и на Одитния комитет на НКЖИ, и Генералния директор на Компанията. Доходите на ключовия управленски персонал, са както следва: заплати и други краткосрочни доходи в размер на 349 хил. лв. и осигуровки в размер на 19 хил. лв.

VIII. ОПИСАНИЕ НА ОСНОВНИТЕ РИСКОВЕ И НЕСИГУРНОСТИ, ПРЕД КОИТО Е ИЗПРАВЕНО ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ е изложено на общите рискове, отнасящи се до всички стопански субекти, заети в транспортния сектор. Управлението на риска на Компанията се осъществява от централната администрация. Приоритет на ръководството е осигуряването на краткосрочни и средносрочни парични потоци, като намали излагането си на финансови пазари. Дългосрочните финансови инвестиции се управляват, така че да имат дългосрочна възвращаемост. Компанията не се занимава активно с търгуването на финансови активи за спекулативни цели, нито издава опции.

Рисковете, свързани с развитието на Компанията, се характеризират в следната последователност:

- систематични, които зависят от колебанията в икономиката като цяло и са присъщи на целия пазар: макроикономически риск; политически риск; лихвен риск и др.;
- несистематични, които представляват частта от общия риск, която е специфична за предприятието и за отрасъла, в който то оперира: секторен (отраслов) риск; бизнес риска; финансов риск; ликвиден риск; оперативен риск.

Макроикономически риск

Макроикономическите рискове, произтичат от общата икономическа среда и се измерват с реализирания икономически растеж, увеличаване/намаляване на производителността и доходите на населението и др. Макроикономическите рискове не могат да бъдат управлявани и контролирани от ръководния екип на Компанията, но влиянието им може да бъде ограничено чрез събирането и анализирането на текущата информация за макросредата в страната, както и чрез използване на прогнози от независими източници за състоянието на икономиката като цяло.

Политически риск

Политическия риск отразява влиянието на политическите процеси в страната върху стопанския и инвестиционния процес. Постигането на политическа стабилност значително биха намалили влиянието на политическия риск.

По отношение на НКЖИ политическия риск е свързан с политическа дестабилизация на балканския регион, заобикаляне на Република България от международните транзитни потоци.

Лихвен риск

Политиката на НКЖИ е насочена към минимизиране на лихвения риск, който представлява рискът стойността на лихвоносните задължения да варира вследствие на промени на пазарните лихвени проценти.

Компанията спазва условията на поетите споразумения и ангажименти, поради което този риск е сведен до минимум.

Секторен (отраслов) риск

Дейностите на НКЖИ са регламентирани от ЗЖТ, подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане, международни споразумения за железопътни превози, по които Република България е страна и са съобразени с изискванията на директивите на Европейската комисия.

За НКЖИ секторният риск е свързан с намаляване качество на услугите, аварии и затруднено преминаване през участъци на железопътната инфраструктура, забавяне въвеждането на нови технологии и подобряване на техническото състояние на железопътната инфраструктура, намаляване на средните скорости на движение, което води до загуба на клиенти, изземване на пазарни дялове от конкурентния автомобилен транспорт при пътническите и товарни превози.

Бизнес риск

Бизнес риска намира своето проявление при евентуални неблагоприятни промени на производствените разходи на Компанията, както и таксите/цените, по които предоставя своята услуга. Основен фактор, влияещ върху финансовото състояние на предприятието са таксите за достъп и използване и цената за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, които се регулират от законовите и подзаконовите нормативни актове и предприятието не може да влияе по никакъв начин на тези такси/цени.

Обемът на превозите също оказва директно влияние върху размера на приходите от предоставяните услуги, с които се покриват разходи за текущо поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура.

Финансов риск

Финансовият риск е рискът, който възниква в случаите, когато една компания не може да посрещне своите задължения към банкови финансови институции, както и вземанията и задълженията към нефинансови контрагенти. Причините за това могат да бъдат промените във валутните курсове, лихвените проценти и цените на суровините и материалите, неизпълнение на задължение на контрагент, липса на ликвидни средства за покриване нуждите на предприятието. Всяка една от изброените причини се влияе, както от вътрешната така и от външната среда за предприятието и може да се промени в следствие на това.

Ресурса от средства от Държавния бюджет определя възможностите на НКЖИ да изпълнява основните си задачи, свързани с: поддържане, експлоатация, развитие, обновяване и модернизация на железопътната инфраструктура; управление на инфраструктурния капацитет; поддържането на нивото на безопасност; подобряване на качеството на железопътната инфраструктура; възстановяване на проектните параметри на железопътната мрежа.

Предприятието редовно контролира и предприема действия за намаляване на финансовия риск, посредством установени правила и процедури за събиране на дължимите суми.

Ликвиден риск

Ликвидният риск представлява рискът Компанията да не може да погаси в договорения размер и/или срок своите задължения. НКЖИ посреща нуждите си от ликвидни средства, като следи плащанията по погасителни планове на дългосрочните финансови задължения, както и входящите и изходящи парични потоци в хода на оперативната дейност.

Нуждата от ликвидни средства се следят за различни времеви периоди: ежедневно, ежеседмично и на база на 30-дневни прогнози.

Компанията държи пари в брой и по банкови сметки, за да посреща ликвидните си нужди. Средствата за дългосрочните ликвидни нужди се осигуряват чрез безвъзмездни средства, предоставени от държавата и европейските фондове.

Оперативен риск

Оперативният риск е рискът от финансови загуби, причинени от повреди във вътрешни процеси, системи или процедури. За смекчаване на риска Компанията е приела стабилни системи, процедури, правила за ефективно вътрешно управление.

IX. БЪДЕЩО РАЗВИТИЕ НА НКЖИ

Очакваното развитие на НКЖИ е основано на приетите от Управителния съвет на Компанията: Бизнес програма за периода 2021-2025 г.

Очаквано финансово състояние на Компанията за 2023 г.:

Планирани приходи от оперативна дейност за 2023 г. в размер на 584 656 хил. лв.

- Нетни приходи от продажби на услуги през 2023 г. в размер на 121 421 хил. лв., в т.ч.:
 - приходи от инфраструктурни такси/пакет за минимален достъп на база графика за движението на влаковете 2022/2023 г., в размер на 59 640 хил. лв. в т.ч.: приходи от такса за преминаване по железния път, в размер на 47 400 хил. лв.; приходи от такса за използване на електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия, в размер на 12 240 хил. лв.
 - приходи от разпределение на тягова електрическа енергия, в размер на 45 676 хил. лв.
 - приходи от други услуги, в размер на 16 105 хил. лв.
- Други приходи в размер на 443 941 хил. лв., в т.ч. 425 921 хил. лв. приходи от финансираня.
- Продължаване на наложената стриктна финансова дисциплина, приоритизиране и контрол при изразходването на финансовите средства.

Планирани разходи от оперативна дейност за 2023 г. в размер на 604 365 хил. лв.

- Увеличение на разходите за суровини и материали, външни услуги и другите разходи. Планиран е ръст и на разходите за възнаграждения и осигуровки на персонала.

- Подобряване на финансовите показатели в т.ч.: по-добро равнище на показателите за ликвидност.
- Разчетен финансов резултат за 2023 г. – счетоводна загуба в размер на 18 009 хил. лв.

В изпълнение на Закон за прилагане на разпоредби на Закона за държавния бюджет на Република България за 2022 г., Закона за бюджета на държавното обществено осигуряване за 2022 г. и Закона за бюджета на Националната здравноосигурителна каса за 2022 г. (обн., ДВ, бр. 104 от 30.12.2022 г., в сила от 01.01.2023 г.) и одобрена средносрочната бюджетна прогноза за периода 2023-2025 г. с РМС 268/27.04.2022 г., са разчетени средства от държавния бюджет за 2023 г., под формата на: субсидии в размер на 261,4 млн. лв.; капиталови трансфери в размер на 152,2 млн. лв.

Инвестиционната програма за 2023 г. предвижда разходи общо в размер на 1 432 455 хил. лв. в т.ч.: 152 200 хил. лв. с ДДС финансирани от държавния бюджет и 1 280 255 хил. лв. (в т.ч.: 929 729 хил. лв. - ЕСИФ; 145 544 хил. лв. - Национално финансиране; 204 982 хил. лв. - ДДС) финансирани за проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020, Механизма за свързване на Европа 2014-2020, предстоящи проекти съфинансирани по програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027, предстоящи проекти за финансиране по „Механизъм за свързване на Европа“ 2021-2027 и проекти за финансиране по „Национален план за възстановяване и устойчивост“.

Х. СЪБИТИЯ СЛЕД ДАТАТА, КЪМ КОЯТО Е СЪСТАВЕН ФИНАНСОВИЯТ ОТЧЕТ

Продължава военния конфликт Русия и Украйна, като някои държави обявиха пакети от санкции срещу Руската федерация. Компанията няма директни експозиции към свързани лица и/или ключови клиенти или доставчици от тези страни. Компанията разглежда тези събития като некоригиращи събития след отчетния период, като не очаква съществени преки ефекти за дейността на Компанията, чийто ефект не може да бъде оценен в момента с достатъчна степен на увереност. Възможни са непреки ефекти – през вериги доставки, цени на суровини и други ресурси, инфлация, трудови ресурси и други, които не бихме могли да оценим на този етап.

Продължават ограничителните мерки във връзка с разпространението на световната пандемия от коронавирус COVID-19, които мерки поради непредсказуемостта на разпространението биха могли да окажат влияние върху дейността на бизнес контрагентите на Компанията.

Не са възникнали други коригиращи събития или други значими некоригиращи събития между датата на финансовия отчет и публикуването му, които да изискват корекция на представените данни или допълнителни оповестявания.

Не са възникнали други коригиращи събития или други значими некоригиращи събития между датата на финансовия отчет и датата на одобрението му за публикуване, които да изискват корекция на представените данни или допълнителни оповестявания.

Заложено съгл. чл.59,ал.3 и 4,зак.връзка с
чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД

инж. Златин Крумов
Генерален директор



Дата на съставяне: 24.03.2023 г.



ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА КОРПОРАТИВНО УПРАВЛЕНИЕ

НА НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Настоящата декларация за корпоративно управление е изготвена на основание на чл. 61, ал. 3, т. 5 от Правилника за прилагане на Закона за публичните предприятия (ППЗПП), чл. 100н, ал. 7, т. 1 от Закона за публично предлагане на ценни книжа (ЗППЦК) и е неразделна част от Годишния доклад за дейността.

1. Информация относно спазване по целесъобразност на: (а) кодекса за корпоративно управление, одобрен от комисията или (б) друг кодекс за корпоративно управление; (в) информация относно практиките на корпоративно управление, които се прилагат от Компанията в допълнение на кодекса по буква (а) или буква (б)

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ, Компанията, предприятието) спазва по целесъобразност кодекса за корпоративно управление, одобрен от Комисията за финансов надзор.

Органите на управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, съгласно Закона за железопътния транспорт са Министърът на транспорта и съобщенията, Управителен съвет и Генерален директор.

Основните цели, които си поставя НКЖИ са стабилно и устойчиво развитие на предприятието, високи стандарти на управление и подобряване на бизнес средата в интерес на едноличния собственик - Министерство на транспорта и съобщенията (МТС) и заинтересованите лица.

НКЖИ установява определен набор от изисквания за корпоративно управление, спазването на които е задължително за управителните органи на предприятието:

- гарантиране и защита на правата на едноличния собственик;
- осигуряване на своевременно и точно разкриване на информация по всички въпроси, свързани с предприятието, включително и финансовото състояние, резултатите, собствеността и управлението на предприятието;
- осигуряване на механизъм за добро управление на предприятието от страна на управителните органи и възможност за ефективен надзор върху управлението от страна на едноличния собственик и регулаторните органи.

Компанията приема стандартите за добро корпоративно управление на публичния сектор, като лоялни и балансирани взаимоотношения между едноличния собственик, ръководството на предприятието, партньори, контрагенти, персонал и други заинтересовани лица.

Ръководството на НКЖИ се съобразява с действащата нормативна уредба, международно признатите стандарти за добро корпоративно управление на публичния сектор и поддържа ефективни връзки с всички заинтересовани лица, като спазва принципите за прозрачност и бизнес етика. Компанията отчита интересите както на държавата, така и на доставчици, клиенти, служители, кредитори, неправителствени организации и други, и ги идентифицира въз основа на тяхната степен, сфери на влияние и отношение към нейното развитие. Успешното и прозрачно управление на Компанията и конструктивните решения се гарантират от прилагането на приетите правила и политики.

Всички служители на Компанията са запознати с установените норми на етично и професионално поведение, като за отклонението от тях, представляващи нарушение на вътрешния трудов ред, е предвидена дисциплинарна отговорност, която се реализира по реда на Кодекса на труда.

В своята дейност Компанията стриктно спазва принципите за защита на интереса на държавата, в качеството ѝ на едноличен собственик на капитала. Дейността се основава на принципите на прозрачност и публичност на процесите. Компанията има изградена система за разкриване на пълна, навременна, вярна и разбираема информация чрез предоставяне на необходимата информация, съгласно законовите изисквания на приложимите нормативни актове. На корпоративния сайт на предприятието, адрес: <https://www.rail-infra.bg/>, с цел осигуряване на бърз и лесен достъп до тази информация се публикува следната информация:

- основна, идентифицираща предприятието, търговска и корпоративна информация;
- финансови отчети;
- важна информация, свързана с дейността на предприятието;
- информация за обявени обществени поръчки;
- информация за контакт с ръководството.

2. Обяснение от страна на Компанията кои части на Кодекса за корпоративно управление по т. 1, буква „а“ или буква „б“ не спазва и какви са основанията за това, съответно когато НКЖИ не се позовава на никое от правилата на Кодекса за корпоративно управление - основания за това

Компанията спазва всички относими части на Стандартите за добро корпоративно управление на публичния сектор.

3. Описание на основните характеристики на системите за вътрешен контрол и управление на риска във връзка с процеса на финансово отчитане

Управителният съвет (УС) насочва и контролира независимо и отговорно дейността на предприятието съобразно установените визия, цели, програми и стратегии.

Като управител на железопътната инфраструктура в Република България, НКЖИ организира дейността си в съответствие с 5-годишен договор с държавата, представлявана от министъра на финансите и от министъра на транспорта и съобщенията, от една страна, и НКЖИ, от друга страна, 10-годишна програма за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура и нейната безопасна и надеждна експлоатация, включително при бедствия, терористични действия и военни конфликти, годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, бизнес програма за пет годишен период.

Бизнес програмата на НКЖИ се изготвя в съответствие с изискванията на Правилника за прилагане на Закона за публичните предприятия и одобрената от Министерския съвет Политика за участието на държавата в публичните предприятия.

Управителният съвет ежегодно приема годишната програма и актуализираната бизнес програма. Актуализирането на бизнес програмата всяка година дава възможност за адаптиране на планираните резултати към промените на пазара, с цел постигането на финансовите и нефинансовите цели, произтичащи от стратегическата цел на предприятието.

Одобряването на приетите от управителният съвет програми се извършва от органа, упражняващ правата на държавата в предприятието и при спазване на специфичните изисквания на специалната нормативна уредба.

Управителният съвет дава насоки, одобрява и контролира изпълнението на бизнес програмата. Сделките от съществен характер се сключват съгласно изискванията на Закон за обществените поръчки.

Финансовото управление и контрол е цялостен процес, интегриран в дейността на предприятието, осъществяван от ръководството на Компанията и неговите служители. Прилага се към всички аспекти от дейността на предприятието и се осъществява чрез комплекс от взаимосвързани елементи: контролна среда; управление на риска; контролни дейности; информация и комуникация; мониторинг.

Системата за финансово управление и контрол (СФУК) в Компанията е съобразена с изискванията на Закона за финансовото управление и контрол в публичния сектор, Указанията и Методическите насоки по елементите на финансовото управление и контрол, дадени от Министерство на финансите.

СФУК включва политики, процедури и вътрешни правила за всички дейности и лица в Компанията, с цел да се осигури разумна увереност, че целите на Компанията са постигнати чрез:

- съответствие със законодателството, вътрешните актове и договори;
- надеждност и всеобхватност на финансовата и оперативната информация;
- икономичност, ефективност и ефикасност на дейностите;
- опазване на активите и информацията;
- предотвратяване и разкриване на измами и нередности, както и предприемане на последващи действия.

Разписаните в НКЖИ политики, процедури и вътрешни правила неразделна част от СФУК са:

- Етичен кодекс, който ясно формулира етичните ценности на компанията, ръководството и служителите, в това число по отношение на морални, социални и екологични въпроси.
- Процедура за наблюдение прилагането на Етичния кодекс.
- Политики и практики по управление на човешките ресурси, които обхващат подбора на персонала, назначаването, обучението, оценяването, повишаването в длъжност и заплащането на служителите в компанията. Разписаните вътрешни актове, отнасящи се за този фактор, са:
 - Стратегия за управление на човешките ресурси за периода 2021-2025 г.
 - Правилник за атестация на персонала.
 - Правила за набиране, подбор и назначаване на кадри в Централно управление на НКЖИ.
 - Вътрешни правила за работната заплата.
 - Система за разработване, утвърждаване, изменение и съхранение на длъжностните характеристики.
 - Правилник за вътрешния трудов ред.
 - Колективен трудов договор.
 - Програма за провеждане на курсове за професионално обучение в поделение Център за професионална квалификация, която се изготвя ежегодно.
 - Стипендиантски програми.
 - Правилник за професионалното обучение на персонала.
 - Вътрешни правила за осигуряване на качеството на професионалното обучение и образование в поделение Център за професионална квалификация.
- Политика за оповестяване на информация.
- Вътрешни правила за реда и организацията за разглеждане на заявления за достъп до обществена информация.
- Правилник за документооборота и деловодната дейност.
- Правилник за дейността на учрежденския архив.
- Вътрешни правила за осъществяване на предварителен контрол за законосъобразност на финансовата и административна дейност.
- Вътрешни правила за прилагане системата на двоен подпис.
- Вътрешни правила за контрол на разходи.
- Вътрешни правила за последващи оценки на изпълнението.
- Правила за отдаване под наем на движими вещи и недвижими имоти, предоставени за управление на НКЖИ.
- Правила за отдаването под наем, продажбата и замяната на държавни жилища, ателиета, гаражи и паркоместа, предоставени за управление на НКЖИ.
- Правила за продажба на недвижими имоти и движими вещи – частна държавна собственост, предоставени за управление на НКЖИ.
- Вътрешни правила за правилното определяне на нивото на класификация на информацията, както и за неговата промяна или премахване.
- Политика за защита на личните данни.
- Вътрешни правила за защита на личните данни.
- Вътрешни правила за въвеждане на антикорупционни процедури.

- Вътрешни правила за защита на лицата, подаващи сигнали за корупция, злоупотреба със служебно положение, търговия с влияние и конфликт на интереси, срещу служители на НКЖИ.
- Вътрешни правила за реда за съставяне и движение на счетоводните и свързаните с тях документи.
- Правила за определяне на остатъчната стойност на ДМА при въвеждането им в експлоатация.
- Правила за последващи разходи на заведени ДМА, с които се завишава отчетната им стойност.
- Вътрешни правила за управление на цикъла на обществените поръчки.
- Политика по информационна сигурност.

По отношение на управлението на риска в НКЖИ е приета „Стратегия за управление на риска за периода 2022-2024 г.“. Всяко структурно звено поддържа и управлява риск-регистър. Ръководителите носят отговорност за идентифицирането, оценката и управлението на рисковете, които застрашават постигането на целите на НКЖИ. Те предоставят информация на ръководството и правят предложения за предприемане на необходими действия при разпознаване на нови рискове или при установяване на неефективност на предприетите мерки. На ниво компания се поддържа риск-регистър, който включва всички високи рискове на структурните звена, които са с рейтинг „неприемлив“. Управлението на риска е непрекъснат процес, неразделна част от управленския процес.

В НКЖИ има създаден отдел „Финансов контрол и вътрешен одит“, който работи в съответствие със Закона за вътрешния одит в публичния сектор. Разписаните документи на отдела са:

- Статут на отдел „Финансов контрол и вътрешен одит“.
- Вътрешни правила за дейността на отдел ФК и ВО.
- Програма за осигуряване на качеството и за усъвършенстване на одитната дейност, осъществявана от отдел ФК и ВО.
- Тригодишен Стратегически план за дейността на отдел ФК и ВО.
- Годишен план за дейността на отдел ФК и ВО.
- Годишен план за професионално обучение и развитие на вътрешните одитори.

4. Информация по член 10, параграф 1, букви "в", "г", "е", "з" и "и" от Директива 2004/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно предложенията за поглъщане

Компанията няма участие в капитала на търговски дружества, не е капиталово дружество.

5. Състав и функционирането на административните, управителните и надзорните органи и техните комитети

Органите на управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ са министърът на транспорта и съобщенията, управителен съвет и генерален директор.

НКЖИ се управлява от управителен съвет и се ръководи и представлява от генерален директор.

Правилата за избор на членовете на управителния съвет и генералния директор са установени в ППЗПП и Правилника за устройството и дейността на НКЖИ.

Министърът на транспорта и съобщенията назначава и освобождава членовете на управителния съвет и генералния директор, съобразно действащите нормативни актове. В договорите за възлагане на управлението, сключени с членовете на управителния съвет и генералния директор, се определят техните задължения и задачи, размера на тяхното възнаграждение, задълженията им за лоялност към предприятието и основанията за освобождаване. Съставът на управителния съвет гарантира независимостта и безпристрастността на оценките и действията на неговите членове по отношение функционирането на предприятието. Управителния съвет осигурява разделение на задачите и задълженията между своите членове. Компетенциите, правата и задълженията на членовете на управителния съвет следват изискванията на законодателството. Членовете на управителния съвет имат подходящи знания и опит, които изисква заеманата от тях позиция. Членовете на управителния съвет избягват и не допускат реален или потенциален конфликт на интереси.

В Компанията е назначен Одитен комитет със заповед на Министъра на транспорта и съобщенията.

Разкриването на информация за възнагражденията и самоличността на членовете на управителния съвет, генералния директор и одитния комитет се представят в годишния доклад за дейността.

6. Описание на политиката на многообразие, прилагана по отношение на административните, управителните и надзорните органи на емитента във връзка с аспекти, като възраст, пол или образование и професионален опит, целите на тази политика на многообразие, начинът на приложението ѝ и резултатите през отчетния период

Структурата на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ е съобразена с естеството, обема и сложността на дейността на предприятието.

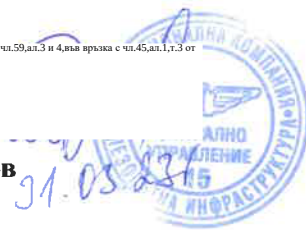
Подбора и оценката на членовете на управителния съвет се осъществява от МТС.

Не е установена пряка връзка между възраст, пол или образование и професионален опит и резултатите на предприятието.

Заложено съгл. чл.59,ал.3 и 4,във връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД

С уважение,

инж. Златин Крумов
Генерален директор



Дата на съставяне: 24.03.2023 г.

НЕФИНАНСОВА ДЕКЛАРАЦИЯ
на
ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
„НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
за 2022 г.

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

Настоящата Нефинансова декларация е неразделна част от Доклад за дейността през 2022 г. на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ, „Компанията“, „предприятието“) и е изготвена, съгласно разпоредбите и в съответствие с изискванията на:

- Чл. 41 за изготвяне на Нефинансова декларация по чл. 48 от Закона за счетоводството (ЗСч),
- Указание на Министерство на финансите от 21.12.2017 г. с изх. № УК-3, относно прилагане на глава седма „Годишни доклади“, раздел трети „Нефинансова декларация“ и раздел четвърти „Консолидирана нефинансова декларация“ от ЗСч.
- Чл. 1 от Директива 2014/95/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за изменение на Директива 2013/34/ЕС по отношение на оповестяването на нефинансова информация и на информация за многообразието от страна на някои големи предприятия и групи.
- Чл. 61., ал. 3, т. 4 от Правилник за прилагане на закона за публичните предприятия, в сила от 05.05.2020 г., приет с ПМС № 85 от 30.04.2020 г.

При избора на подход за изготвянето на нефинансовата декларация, ръководството се позовава на рамки, които най-пълно отговарят на политиката на предприятието по отношение на дейностите, осъществявани в областта на екологията, социалните въпроси и тези, свързани със служителите, правата на човека и борбата против корупцията, като:

- Ръководство за отчетността в областта на устойчивото развитие на Глобалната инициатива за отчетността (Global Reporting), чиято структурата е предназначена да служи като еталон за отчитане на икономическото, екологичното и социалното представяне на организациите;
- Глобален договор на ООН ((UN) Global Compact), който призовава компаниите да възприемат, подкрепят и приложат в своята сфера на влияние, сбор от ценности, разделени в четири основни категории – права на човека, трудови норми, околна среда и антикорупция;

Информацията, съдържаща се в Нефинансовата декларация е насочена да задоволи интереса на заинтересовани страни, като: инвеститори, работници, потребители, доставчици, клиенти, местни общности, публични органи, уязвими групи, социални партньори и гражданското общество.

2. БИЗНЕС МОДЕЛ

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ съществува от 01.01.2002 г., създадено при преобразуването на Национална Компания „Български държавни железници“ и образувано на основание чл. 9, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон.

Съгласно чл. 25 ал. 1 от ЗЖТ държавата участва във финансирането на дейностите по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура, като размерът се определя в рамките на Средносрочна бюджетна прогноза в съответствие с договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и министъра на транспорта и съобщенията, от една страна и НКЖИ, от друга. Първият договор е подписан на 28.12.2005 г.

В изпълнение на Договора с държавата Управителят на инфраструктурата извършва дейности по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, включително в създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително-мобилизационни мероприятия в съответствие с Бизнес програма на НКЖИ за пет годишен период и Годишна програма, която определя обема на дейността за съответната година.

Значителна част от инвестициите, необходими за изграждане и модернизация на железопътна инфраструктура се осигуряват по Европейските структурни и инвестиционни фондове по които НКЖИ е институционален бенефициент.

НКЖИ е „Предприятие от обществен интерес“, съгласно § 1 т. 22 от Допълнителните разпоредби на ЗСч. Компанията е основен управител на железопътната инфраструктура в Република България.

Едноличен собственик на капитала на Компанията е Република България, чрез Министерството на транспорта и съобщенията.

✓ **Органи на управление** на НКЖИ, съгласно ЗЖТ са: Министърът на транспорта и съобщенията; Управителният съвет; Генералният директор.

НКЖИ се управлява от Управителен съвет и се ръководи и представлява от Генерален директор.

✓ **Предмет на дейност** на Компанията е: осигуряване на равнопоставени условия при използването на инфраструктурата от лицензирани превозвачи; извършване на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура; развива транспортните връзки и сътрудничеството с другите жп администрации; управление на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност; приемане и изпълнение на всички заявки, произтичащи от задълженията за обществени услуги; осъществяване на инвестиционна политика при развитието и модернизацията, поддържането и ремонта на железопътната инфраструктура за реализация на европейските критерии и стандарти и др.

НКЖИ организира дейността си в съответствие с 5-годишен договор с държавата по чл. 25 (1) от ЗЖТ, дългосрочна програма за развитие на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура по чл. 27 от ЗЖТ, годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура по чл. 28 от ЗЖТ, бизнес програма за пет годишен период по Закона за публичните предприятия. Компанията организира цялостната си дейност въз основа на проучвания, прогнози и програми за развитие на железопътната инфраструктура в съответствие с този договор.

Дейностите в НКЖИ са регламентирани от Закона за железопътния транспорт, подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане, международните споразумения за железопътни превози, по които Република България е страна и са съобразени с изискванията на директивите и Регламентите на Европейската комисия. Съгласно действащото законодателство на Компанията е възложено стопанисването и управлението на предоставените ѝ активи – публична и частна държавна собственост.

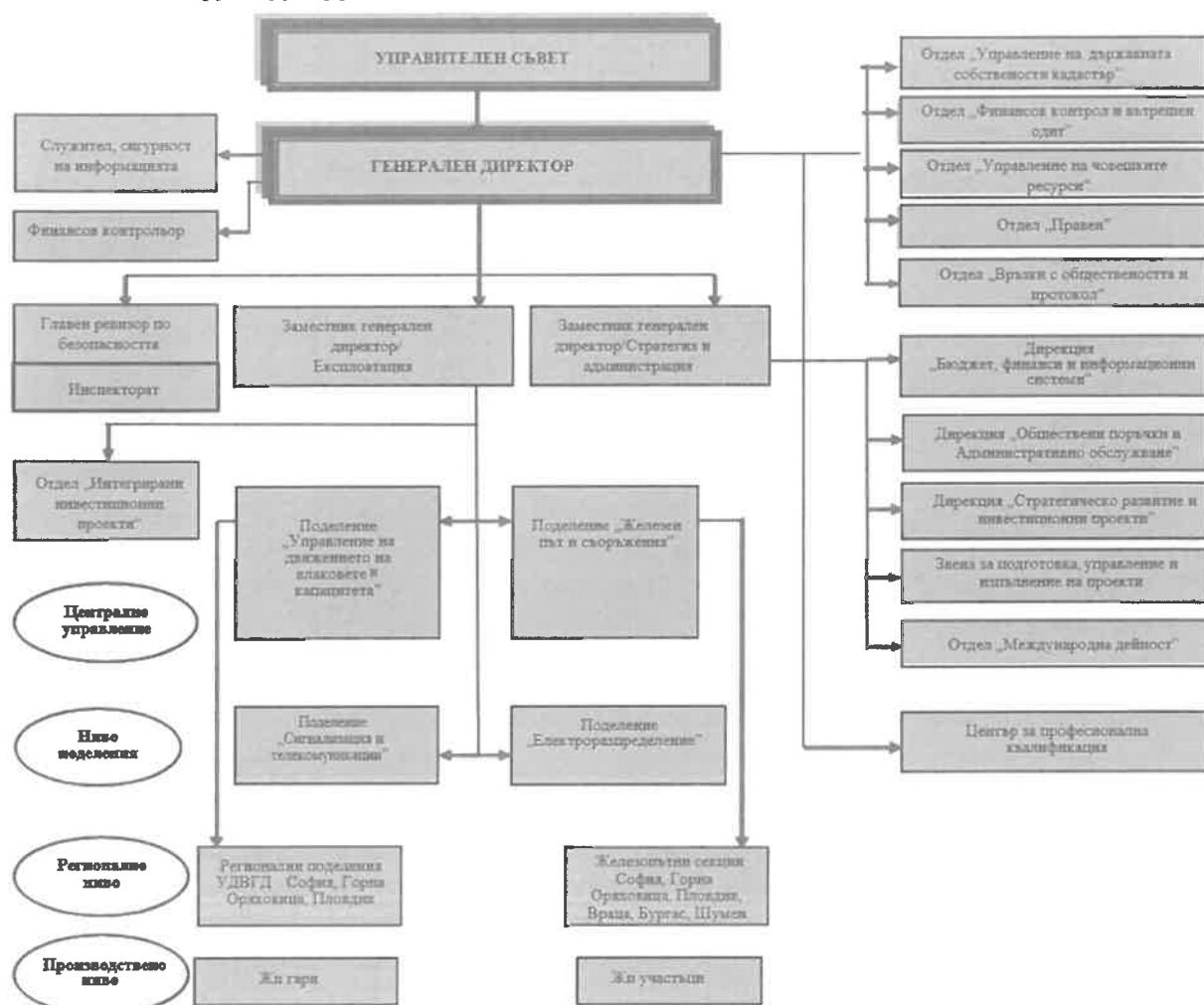
✓ **Международно научно-техническо сътрудничество** НКЖИ осъществява чрез участието си в: Международен съюз на железниците (UIC); Югоизточна регионална група (SERG); Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER); Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД); Организацията на европейските управители на железопътна инфраструктура „Rail Net Europe“ (RNE); Товарен железопътен коридор № 7 „Ориент/Източно Средиземноморски“ (ОЕМ); Товарен железопътен коридор №10 – Алпийско-Западно Балкански (ТЖК 10); Платформа на железопътните инфраструктурни мениджъри в Европа (PRIME); Асоциация Коридор 10 Плюс. Управителят на инфраструктурата развива двустранно сътрудничество с чуждестранни администрации с цел повишаване ефективността на железопътните превози.

2.1 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА НКЖИ

Структурата и организацията на работа в НКЖИ, са определени чрез:

- Правилник за устройството и дейността на НКЖИ;
- Вътрешни документи за статута и дейността на дирекции/поделения/отдели одобрени от Генералния директор.

Организационно-управленската структура на Държавно предприятие "Национална компания Железопътна инфраструктура" към 31.12.2022 г. е следната:



2.2 ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ НА НКЖИ

В контекста на Европейските и национални политики за развитие на жп транспорт и заложените в тях принципи и основни приоритети са определени следните основни цели, които Управителя на инфраструктурата се стреми да изпълни:

- Постигане на конкурентни и проектни скорости по съществуващата железопътна мрежа и развитие на бизнес ориентирани трасета.
- Осигуряване на безопасен и сигурен железопътен транспорт, чрез въвеждане на нови интелигентни системи.
- Съхранение на активите, предоставени от държавата за управление от НКЖИ, чрез осигуряване на адекватна поддръжка в съответствие със състоянието на активите.
- Намаляване на загубите от инциденти, чрез намаляване на техния брой по вина на Управителя на жп инфраструктура и намаляване на времето за отстраняване на последиците.
- Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура.
- Развитие на железопътната инфраструктура и обновяване на железопътните линии, разположени по общоевропейските транспортни оси.
- Повишаване на конкурентоспособността (по отношение на качество и ефективност).
- Провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, целогодишност и екологичност на предоставяните услуги.

- Поддържане на активна инвестиционна политика по отношение на привличане на различни източници на финансиране извън Държавния бюджет.
- Привличане на частни инвестиции.
- Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.
- Въвеждане на нови услуги и дейности.
- Въвеждане на енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници.
- Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси.
- Провеждане на гъвкава тарифна политика.
- Разширяване на пазарния дял на комбинирания превоз, чрез развитие на терминалната инфраструктура.
- Успешно и ефективно усвояване на средствата от Европейските структурни инвестиционни фондове (ЕСИФ)/Европейски фондове при споделено управление (ЕФСУ)
- Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

За постигане на една от основните цели за развитие на НКЖИ, свързана с успешното и ефективно усвояване на средствата от ЕСИФ/ЕФСУ, Компанията като бенефициент на европейски средства изпълнява значителен брой проекти с финансиране от Европейската комисия по различни програми и фондове като:

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., чиято обща цел е „Развитие на устойчива транспортна система“. Тя съответства на целите на Стратегия „Европа 2020“, както и на целите на Националната програма за реформи и на Националната програма за развитие: България 2020.

Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) като инструмент за финансиране и прилагане на европейската политика в областта на инфраструктурата, подкрепя иновациите в транспортната система, с цел подобряване на инфраструктурата, намаляване въздействието на транспорта върху околната среда, повишаване на енергийната ефективност и безопасността.

Национален план за възстановяване и устойчивост. Механизмът за възстановяване и устойчивост е нов инструмент, създаден по предложение на Европейската комисия и целящ устойчиво, съгласувано и справедливо възстановяване на държавите-членки на ЕС от кризата, породена от пандемията от COVID-19. В тази връзка, през 2022 г. България успешно премина процедурата по договаряне и одобрение от ЕК на Национален план за възстановяване и устойчивост (НПВУ).

В програмен период 2021-2027 г., НКЖИ е Бенефициент по следните програми:

Програма транспортна свързаност 2021-2027 г. (ПТС), която беше одобрена на 03.10.2022 г. от ЕК. Приоритетите на ПТС 2021-2027 г. допринасят за реализацията на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор. За развитие на транспортната система и отстраняване на регионалните неравенства, инвестициите ще се концентрират основно върху модернизацията на направленията по TEN-T на територията на страната при ограничаване на отрицателните ефекти от развитието на транспортния сектор, с оглед постигане на по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни, което ще допринесе за балансираното регионално развитие и опазването на околната среда.

Програмата ще допринесе и за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика, дефинирани в „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, а именно „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“, „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност“ и „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“.

Механизъм за свързване на Европа-2. Като част от Многогодишната финансова рамка за програмния период 2021-2027, на 07.07.2021 г. е одобрен Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския Парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на Регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014. В приложение III на регламента са посочени транспортните коридори и предварително набелязани участъци на основната мрежа, като за територията на Република

България е включено предложеното разширение в трасето на коридор ОИС, чрез добавяне на жп участъците София – граници със Сърбия/Северна Македония.

Програмата Интеррег VI-A Румъния - България 2021-2027 г. обхваща трансграничната зона между двете държави, която е една от най-слабо развитите територии в ЕС. Планирани са инвестиции в обхвата на четири приоритета: Приоритет 1 „По-добре свързан регион“; Приоритет 2 „По-зелен регион“; Приоритет 3 „Образован регион“ и Приоритет 4 „Интегриран регион“. Програмата се фокусира върху проекти, които съвместно решават специфични за района предизвикателства, имат реално трансгранично въздействие и са от полза за населението, бизнеса и институциите в трансграничния регион. НКЖИ планира участие в програмата в рамките на Приоритет 1 „По-добре свързан регион“ с подготовка и изпълнение на проекти от стратегическо значение - за реконструкция на железопътна гара и спирка в района на гр. Русе.

Програмата Интеррег VI-A Гърция - България 2021-2027 г. е насочена към подпомагане на седем гръцки и четири български трансгранични региона. Тя ще подкрепя националните стратегии за развитие чрез целенасочени интервенции по въпроси, при които трансграничните действия създават добавена стойност, улесняват по-ефективно прилагане и гарантират по-добра ефективност при използването на ресурсите. В тази насока ще се допринесе пряко или косвено за постигането на целите на Националните споразумения за партньорство 2021-2027 на двете страни и техните национални/регионални оперативни програми, плановите за възстановяване и устойчивост и механизма за справедлив преход. НКЖИ планира участие в програмата в рамките на Приоритет 2 „По-достъпен трансграничен регион“ с подготовка и изпълнение на проекти от стратегическо значение.

Чрез постигането на основните цели за развитие, НКЖИ ще се стреми да изпълнява следните принципи и приоритети при осъществяване на своята дейност:

- пазарна ориентация на Компанията и политика за утвърждаването ѝ като обществено отговорна организация;
- изграждане на конкурентоспособна организация и търговско ориентирано предприятие;
- ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- модернизиране и привеждане на железопътната инфраструктура в съответствие с европейските стандарти за безопасност;
- висок професионален кадрови потенциал;
- осигуряване на качествен и леснодостъпен жп транспорт (премахване на транспортни бариери) за хора в неравностойно положение.

2.3 СТРАТЕГИЯ НА НКЖИ

НКЖИ извършва дейността си в съответствие с провежданата от Министерството на транспорта и съобщенията политика в областта на транспорта и включените в обхвата на политиката бюджетни програми „Развитие и поддръжка на транспортната инфраструктура“ и „Организация, управление на транспорта, осигуряване на безопасност, сигурност и екологосъобразност“.

Стратегията за развитие на Компанията е съобразена с основните национални и европейски стратегически и нормативни документи в областта.

Основният национален документ, който очертава стратегическата рамка за развитие на транспортната система в Република България е *Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г. (ИТС 2030)*.

В изпълнение на ИТС 2030 г., в края на разглеждания период Република България трябва да притежава по-конкурентоспособна, финансово стабилна, безопасна и сигурна железница, която да удовлетворява потребностите на населението за качествен транспорт и да допринася за развитието на бизнеса в страната.

ИТС 2030 определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, вкл. приоритети за инвестиции в основната и широкообхватната Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) и във второстепенната свързаност. Европейската политика в областта на железопътния транспорт цели създаването на единно железопътно пространство. На 1 март 2017 г. от Европейския съвет е приета „Бяла книга за

бъдещето на Европа – размисли и сценарии за ЕС-27 до 2025 г.“. В документа се посочва, че ЕС ще продължава да съсредоточава усилията си върху работните места, растежа и инвестициите, като укрепва единния пазар и увеличава инвестициите в цифровата, транспортната и енергийната инфраструктура.

Като част от дебата относно бъдещето на Европа, започнал с Бялата книга, Европейската комисия публикува документ „Към устойчива Европа до 2030 г.“. Той е израз на твърдия ангажимент от страна на ЕС да постигне резултати по целите на ООН за устойчиво развитие, включително целите на Парижкото споразумение относно изменението на климата.

На 14 декември 2021 г. ЕК разпространи Предложение за нов Регламент относно Насоки на Съюза за развитие на трансевропейската транспортна мрежа. С предложените нови Насоки като цяло се поддържа структурата на мрежата и сроковете за завършването ѝ, но също така се добавя и нов междинен краен срок за завършване - 2040 г., за да се гарантира поетапен подход към 2050 г. С приемането им ще се постави край на досега съществуващите Коридори от Основната TEN-T мрежа и на Товарните железопътни коридори, като вместо тях ще се създадат Европейски транспортни коридори, обединяващи мрежата от Коридори от Основната мрежа и мрежата на ТЖК. Освен Основна и Широкообхватна TEN-T мрежа, със срокове за завършване съответно до 2030 г. и до 2050 г., чрез тези Насоки ще се въведе и т.н. „Разширена основна мрежа“ – „Extended Core Network“, на която срокът за завършване е фиксиран до края на 2040 г.

С приемане на предложените Насоки ще се отмени Регламент 1315/2013, който очертаваше досега действащите насоки за развитие на TEN-T мрежата на ЕС и ще се направят промени в Регламент 2021/1153 за създаване на МСЕ-2, както и в Регламент 913/2010 относно Европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз с цел интегриране на ТЖК в системата на Европейските транспортни коридори. Промените, които засягат България се изразяват основно в това, че се преустановява съществуването на Коридора от основната мрежа Ориент/Източно-Средиземноморски, който досега преминава през територията на страната ни. Вместо него се създават два нови Европейски транспортни коридори – „Балтийско море-Черно море-Егейско море“ и „Западни Балкански – Източно Средиземноморие“, които ще преминават през територията на България.

2.4 ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ

В качеството си на основен управител на железопътната инфраструктура на Република България НКЖИ предоставя по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия, включително лицензирани превозвачи равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги.

✓ **Условията и редът за достъп и използване на железопътната инфраструктура** на територията на Република България са регламентирани в Закона за железопътния транспорт и Наредба № 41 от 27.06.2001 г. „За достъп и използване на железопътната инфраструктура“, издадена от министъра на транспорта и съобщенията.

Съгласно тези документи, превозвачите заплащат услугите, които НКЖИ предоставя на железопътните предприятия, посочени в приложение № 1 на Наредба № 41 от 27.06.2001 г.

✓ **Определянето на таксите събирани от НКЖИ** се основава на принципите залегнали в законовата нормативна рамка и са съобразени с изискванията на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство, Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 година относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга и Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 година относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги.

✓ **Инфраструктурните такси за достъп и използване на железопътната инфраструктура** са установени от управителя на инфраструктурата (УИ) съобразно Методика, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г. и Постановление № 283 от 14 ноември 2019 г. за изменение и допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г. одобрени от Министерския съвет, по предложение на Министъра на транспорта, съгласувано с регулаторния орган Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

Политиката за инфраструктурните такси на Управителя на железопътната инфраструктура в Република България е представена подробно в Референтния документ за състоянието на железопътната мрежа на НКЖИ, публикуван на страницата на Компанията.

✓ Железопътните превозвачи, заплащат на управителя на железопътната инфраструктура утвърдена **цена за разпределение на тягова електрическа енергия** по разпределителните мрежи на железопътния транспорт. В изпълнение на Закона за енергетика, Правилата за търговия с електрическа енергия и лицензионните изисквания са сключени отделни договори с всички опериращи на територията на Република България железопътни превозвачи за предоставяне на услугата „разпределение на тягова електрическа енергия“. Цените за тяговата електроенергия се определят в съответствие със Закона за Енергетиката и Решение на Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР).

3. ФИРМЕНИ ПОЛИТИКИ

3.1 ПОЛИТИКА ПО КАЧЕСТВО

НКЖИ прилага „Система за управление на качеството по международния стандарт ISO 9001:2015“, с която следва политика по качество, ориентирана към осигуряване използването на железопътната инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия. Политиката по качеството осигурява рамка за създаване и преглеждане на конкретни цели на Управлението и е насочена към удовлетворяване на изискванията на всички външни и вътрешни заинтересовани страни: клиенти; работна и обществена среда; човешки ресурс; доставчици; собственик – Държавата; контролни органи и финансови институции.

Ръководството на НКЖИ е ангажирано с непрекъснато подобряване на системата за управление на качеството, чрез личното си участие, ангажимент и отговорност за удовлетворяване на приложимите изисквания към дейността на НКЖИ и последователно прилагане на Системата за управление на качество, съгласно изискванията на БДС EN ISO 9001:2015.

3.2 ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА

НКЖИ следи за спазване на държавната политика в областта на околната среда, осъществявана от Министерство на околната среда и водите, Изпълнителна агенция по околна среда и водите, Регионалните инспекции по околна среда и водите, Басейновите дирекции и Дирекциите на националните паркове и оказва съдействие при осъществяване на дейността им в поделенията на НКЖИ.

Влияние на дейността на НКЖИ за осъществяване на целите на политиката по опазване на околната среда, за ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората:

1. Опазване чистотата на атмосферния въздух.

Поради специфичната дейност в НКЖИ замърсяването на въздуха е минимално. Като отговорна компания старите автомобили се подменят с нови. Замърсяване на въздуха с прахови емисии и отработени газове от строителните и транспортни машини се наблюдава при изграждане, ремонт и/или рехабилитация на железопътната инфраструктура. По време на експлоатацията на железопътната инфраструктура не се наблюдава замърсяване на въздуха.

2. Опазване на биоразнообразието.

В качеството си на отговорна компания по отношение на опазването на околната среда и запазване на биологичното разнообразие, НКЖИ предприе действия за намаляване на своето негативно влияние върху околната среда, като разработи проект „Обезопасяване на гнезда на бял щъркел чрез поставяне на изолиращи платформи на стълбове за пренос на електроенергия, собственост на НКЖИ“.

Електрическите стълбове от контактната мрежа на НКЖИ много често са предпочитано място за изграждане на гнезда на бял щъркел. За съжаление, изградените върху стълбовете от контактната мрежа щъркелови гнезда носят със себе си редица проблеми. При дефектиране на елементи от изолационната система тежките надвиснали клони предизвикват късо съединение, гнездата се запалват и изгарят, заедно с яйцата или младите птици от една страна, а от друга това води до прекъсване на движението на влаковете и до непредвидени разходи, за отстраняване на щетите и възстановяване на електроподаването. Осъществяването на проекта започна след получаване на

разрешително от министъра на околната среда и водите да бъдат разрушени и построени отново върху платформи определен брой щъркелови гнезда /43 бр./, намиращи се върху стълбове, собственост на НКЖИ. При последващ вътрешен мониторинг се установи, че платформите са заети от млади и/или възрастни двойки от бял щъркел.

3. *Дейността на Компанията не води до замърсяване на водите.*

4. *Оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) и екологична оценка на планове и програми.*

Сред основните административно-регулативни инструменти, предвидени в Закона за опазване на околната среда (ЗООС), са провежданите процедури по оценка на въздействието върху околната среда и екологичната оценка на планове и програми. Всеки проект или дейност, посочени в съответното приложение към Приложение № 1 от ЗООС, които биха могли да въздействат върху един или няколко компонента на околната среда, е предмет на задължителна процедура по ОВОС. Дейностите, включени в Приложение № 2 към ЗООС, подлежат на преценка относно необходимостта от ОВОС. При изготвяне на инфраструктурните проекти, задължително се извършват горепосочените процедури с цел опазване на околната среда.

5. *Управление на отпадъците.*

В изпълнение на Закона за управление на отпадъците (ЗУО) в поделенията на НКЖИ се извършва временно съхранение на отпадъците. Обособени са 144 бр. площадки за временно съхраняване на отпадъци, на мястото на генерирането им, в съответните регионални поделения. Генерираните отпадъци се съхраняват временно и след натрупване на количества се предават по договор на лица, притежаващи необходимия документ по чл. 35 от ЗУО. Отчетността се извършва чрез Националната информационна система по отпадъци.

6. *Намаляване на шумовото натоварване.*

НКЖИ ще продължи с досегашната си практика при изграждане, ремонт, реконструкция и/или модернизация на железния път да намалява шумовото натоварване чрез: полагане на нови типове конструкции на горно строене на железния път с използване на еластични скрепления, еластомерни демпфериращи подложки; полагане на безнаставов релсов път, на нови лубрикатори за релси; шлайфане на релсите с цел премахване на вълнообразно износване; полагане на стрелки за високоскоростно движение, на еластични прелезни настилки; замяна на метални мостови конструкции без баластово легло; изграждане на шумозаглушителни и предпазни стени.

7. *Енергийна ефективност.*

По отношение на енергийната ефективност, при ремонтите на сградния фонд в гарите се подновява изцяло дограмата с нова алуминиева дограма. Санират се всички части на сградата и се изграждат топлоизолационни окачени тавани, които намаляват светлата височина на сградата и увеличават топлината в нея. В стратегически план се предвижда изграждането на фотоволтаични централи с мощност 30 kW за собствени нужди в определени жп гари.

8. *Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.*

Комплексното изпълнение на мерките по тази приоритетна дейност ще допринесе за устойчивото развитие на транспортния сектор в съответствие с политиките на ЕС.

Тенденцията, която се наблюдава в транспортната политика на Общността, е към развитие на транспортните мрежи при следване на принципите на интермодалността. Чрез прилагането им се цели да се подобри ефективността на всеки вид транспорт и да се преодолеят пречките пред оперативната съвместимост между различните видове транспорт, за да се подпомогне мобилизирането на резервите в производителността на транспортните системи в Европа и тяхното насочване към устойчиво развитие, а чрез ко-модалността се цели да се търси баланс между икономическите интереси и грижата за околната среда.

Провежданата политика се основава на *Пътната карта за нисковъглеродна Европа до 2050 г.* на конкурентоспособна икономика с ниска въглеродна интензивност, като една от целите е свързана с климата и енергетиката.

Изпълнението на стратегическия план за енергийни технологии е изключително важно за реализацията на основните етапи възможно най-икономически ефективно и за постигане на максимални ползи за производствените отрасли в ЕС.

Съгласно изискванията на екологичното законодателство, НКЖИ изготвя следните документи:

- Сертификати за произход на отпадъците, генерирани от дейността на Компанията, които са неразделна част от договорите за продажба;
- Работни листа за класификация на отпадъците;
- Годишни отчети за генерираните количества отпадъци по отчетни книги, за всеки отпадък и за всяка една обособена площадка;
- Годишни отчети по съответните Разрешителни за водоползване;
- Отчети към Националния статистически институт;
- Отчети по съответните политики, програми и стратегии;
- Годишен отчет относно количества SF6 /елегаз/, съдържащи се в комутационна апаратура за високо напрежение;
- Идентификационни документи при транспортиране на опасни отпадъци.

НКЖИ, като възложител на строително-монтажни работи (СМР) съгласува и следи за изпълнение задължението на изпълнителя към изготвеният План за управление на строителните отпадъци с обхват и съдържание, определени от Наредба за управление на строителните отпадъци и за влягане на рециклирани строителни материали (Наредбата), при:

- Възлагане на обществени поръчки за проектиране и изпълнение на строежи, с изключение на премахване на строежи, в документация за избор на изпълнител и в договори за възлагане се включват задължения към участниците в строително-инвестиционния процес за спазване на изискванията за изпълнение на целите за рециклиране и оползотворяване на строителните отпадъци и изискването за влягане на рециклирани строителни материали и/или оползотворяване на строителни отпадъци в обратни насипи.
- При обществени поръчки за строително-монтажни работи и премахване на строежи, в документация за избор на изпълнител и в договори за възлагане се включва задължение към изпълнителя за изготвяне на План за управление на строителните отпадъци в обхват и съдържание, определени с Наредбата.

В изпълнение на Националната програма за статистически изследвания и изискванията на Европейския съюз, НКЖИ ежегодно отчита: емисии в атмосферния въздух; разходи за опазване и възстановяване на околната среда; движение на дълготрайните материални активи с екологично предназначение; водопотребление.

3.3 СОЦИАЛНА ПОЛИТИКА

Предприятието провежда последователна социална политика спрямо работещите, следвайки годишна социална програма, която е договорена и в колективния трудов договор на компанията. Същата включва:

- осигуряване на ваучери за храна;
- сума срещу ползване на отпуск;
- еднократна сума за Ден на железничаря;
- отпускане на парични помощи на затруднени работници и служители;
- достъп до бази спорт, отдих и туризъм;
- допълнително доброволно пенсионно осигуряване;
- безплатно пътуване по железопътната мрежа (когато не са свързани с изпълнение на служебните задължения) и безплатни билети на членовете на семействата.

3.3.1 КОРПОРАТИВНА СОЦИАЛНА ОТГОВОРНОСТ ПО ОТНОШЕНИЕ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ

Разписана като ангажимент на работодателя в колективния трудов договор на компанията, като:

- създаване на здравословен социален климат;
- социална сигурност на работещите и устойчива заетост;

- повишаване ролята и ефективността на социалния диалог със синдикатите и представителите на работниците и служителите;
- въвеждане на мерки за по-добър баланс на трудовия и личен живот;
- отговорна комуникация, справедливост в оценката и възнаграждението и внимание към потребностите на работещия;
- равенство между половете и защита от насилие на работното място.

3.3.2 ЗДРАВЕ И БЕЗОПАСНОСТ ПРИ РАБОТА

Осигуряването на здравословни и безопасни условия на труд се осъществява в съответствие на оценката на риска за здравето и безопасността на работещите и при необходимост се планират и прилагат превантивни мерки и методи на работа. Те осигуряват подобряване нивото на защита на работещите, както и интеграция на всички дейности и структурни звена в предприятието. В Ежегодната програма са планирани мероприятия с приложени подходящи мерки за предотвратяване на риска, като са степенувани по приоритети, с цел неговото намаляване или ограничаване.

За определяне на приоритетите са спазени следните основни критерии:

- сериозност на вредата, която може да възникне от идентифицираната опасност;
- брой лица, които могат да бъдат засегнати от опасността.

Реализират се мерки в следните приоритетни области: управление на професионалните рискове; ефективно прилагане на законодателството в областта на безопасните и здравословни условия на труд; изграждане на поведение в участниците в трудовия процес, насочено към опазване на здравето и повишаване работоспособността.

Дейността по осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в НКЖИ се осъществява системно, като процес на постоянно подобряване на работната среда. Осъществява се политика на преминаване от ниво на безопасност съответстващо на минималните изисквания към по-високи нива на защита, които водят до минимизиране и ограничаване на рисковете, оптимизиране условията на труд, създаване на предпоставки за удовлетвореност от труда.

Службата по трудова медицина към НКЖИ осъществява функции и задачи, произтичащи от Закона за здравословни и безопасни условия на труд и Наредба № 3/25.01.2008 г., които са насочени към консултиране и подпомагане директорите на подразделения в НКЖИ за прилагане на ефективни подходи и действия за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд.

Изпълнението на изискванията на Наредба № 11 от 21.12.2005 г. за определяне на условията и реда за осигуряване на *безплатна храна* и/или добавки към нея са разписани като ангажимент на работодателя в Колективния трудов договор на компанията. Работодателят осигурява безплатна храна, тонизиращи и ободряващи напитки на персонала работещ при определени условия на труд.

Работодателят осигурява, за сметка на предприятието, снабдяването и всички дейности по поддържането на *лични предпазни средства*, в т.ч. специално работно облекло, съгласно изискванията на Наредба № 3 от 19.04.2001 г., както и *работно, и униформено облекло*, съгласно изискванията на Наредбата за безплатното работно и униформено облекло от 20.01.2011 г.

3.3.3 ПРОФЕСИОНАЛНО РАЗВИТИЕ

Предприятието провежда политика по осигуряване на квалифициран и компетентен персонал със съответно образование, обучение и квалификация, чрез разписани процедури за набиране, подбор и назначаване на кадри, оценка на работниците и служителите и ежегодно планиране на нуждите от персонал.

Вътрешнофирменото професионално обучение се извършва по утвърдена годишна Програма и в съответствие с регламент в Правилник за професионалното обучение на персонала на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“.

През 2022 г. за повишаване на квалификацията и придобиване на нова квалификация и правоспособност са обучени 676 бр. и на 5254 бр. работници и служители е проведено периодично обучение по нормативни документи.

3.3.4 В ПОМОЩ НА ОБЩЕСТВОТО

За 2022 г. са разписани договори за сътрудничество със следните учебни институции:

- с висшите учебни заведения: ВТУ „Тодор Каблешков“, УНСС, Минногеоложки университет, УАСГ, ВСУ „Любен Каравелов“, Бургаски свободен университет, НВУ „Васил Левски“ - Велико Търново и Висше училище по телекомуникации и пощи;
- с професионалните гимназии: ПГ по подемна строителна и транспортна техника - гр. София, ПГ ЖПТ „Христо Смирненски“ - гр. Карлово, ПГ ЖПТ „Никола Йонков Вапцаров“ - гр. Горна Оряховица, ПГ по телекомуникации - гр. София и ПГ по аудио-, видео- и телекомуникация „Александър Степанович Попов“.

Сключени са Споразумения за партньорство с Професионални гимназии по жп транспорт „Христо Смирненски“ и „Никола Йонков Вапцаров“ във връзка с организирането и реализирането на обучение чрез работа (дуална система на обучение).

С цел презентиране на компанията като работодател, НКЖИ участва в кариерни форуми: „Дни на кариерата 2022“ организиран от Jobtiger през месеците март и април в градовете София, Пловдив, Варна, Габрово и Русе; „Ден на НКЖИ в УАСГ“; „Ден на кариерата 2022“ – във ВТУ „Тодор Каблешков“ и др., на които бяха представени кариерните програми на компанията с цел запознаване с възможностите за успешен старт и професионална реализация в структурите на предприятието.

През 2022 г. са актуализирани програмите за кариерно развитие – Стажантска програма на НКЖИ и Програмата за развитие на кадри чрез обучение на млади специалисти от ВУЗ в системата на НКЖИ.

Към 31.12.2022 г. са сключени 31 броя стипендиантски договора.

През 2022 г. НКЖИ получи награда в най-новата категория „Активни заедно“ на ежегодната церемония „Работодател на годината“ организирана от Агенцията по заетостта. Тя отличава най-ефективните екипи от работодател, бюро по труда и неактивно лице, които са довели до регистрация, мотивация, включване в обучение или заетост на неактивни лица. Наетото от НКЖИ лице е било в неравностойно положение - с финансови и социални затруднения.

3.3.5 РАВЕНСТВО НА ПОЛОВЕТЕ НА РЪКОВОДНИ ПОЗИЦИИ

В контекста на членството на България в Европейския съюз и в съответствие със заложените цели в Национална стратегия за насърчаване на равнопоставеността на половете за периода 2021-2030 г., политиката на НКЖИ по отношение равнопоставеността на половете е ориентирана към създаване на условия за равенство между половете.

✓ В *Колективния трудов договор* между НКЖИ и синдикалните организации е обособен самостоятелен Раздел „Равенството между половете и защитата от насилие на работното място“, съгласно който Работодателят:

- гарантира прилагането на принципа на равнопоставеност между половете по отношение на заплащането на труда, достъпа до обучение и кариерно развитие;
- предприема ефективни мерки за предотвратяване на физически и психически тормоз на работното място, както и за осигуряване на условия на труд, които спомагат за превенция от стрес, физически и психични увреждания;
- води политика на нулева толерантност спрямо насилието на работното място в различните му направления – физическо, психическо и сексуално;
- предприема мерки за повишаване на осведомеността на мениджърите, работниците и служителите чрез беседи и обучения, с цел идентифициране признаците на тормоз и насилие на работното място, и инициране на превантивни и/или корективни действия в помощ на жертвите;
- при проява на тормоз или насилие взема адекватни дисциплинарни мерки, като извършва вътрешно разследване и безпристрастно изслушване на страните, оказва подкрепа на жертвата /жертвите и при необходимост осигурява психологическа помощ при реинтеграцията им.

✓ В *Етичния кодекс на работниците и служителите в НКЖИ* са установени общофирмените ценности, морално - етични норми, принципи и стандарти за поведение на работещите в НКЖИ. При осъществяване на трудовите функции от страна на персонала в НКЖИ, не се допуска пряка или непряка дискриминация основана на народност, произход, пол, сексуална ориентация, раса, цвят на кожата, възраст, политически и религиозни убеждения, членуване в синдикални и други обществени

организации и движения, семейно и материално положение, наличие на физически увреждания, както и различия в срока на договора и продължителността на работното време.

✓ В *Правилата за набиране, подбор и назначаване на кадри в НКЖИ* е регламентирано, че при извършване на подбор се спазва принципа за равнопоставеност и недопускане на дискриминация, включително на основата на пол, расов или етнически произход, религия или вероизповедание, увреждане, възраст или сексуална ориентация.

3.4 ПОЛИТИКА ЗА БОРБА ПРОТИВ КОРУПЦИЯТА

В компанията са въведени и се прилагат *Вътрешни правила за въвеждане на антикорупционни процедури*, където са определени механизмите за сигнализиране, проверка, разкриване и докладване на корупционни практики, измами, нередности, злоупотреба със служебно положение, конфликт на интереси и търговия с власт в НКЖИ.

Индикаторите, използвани при оценка на риска, свързан с корупция, измами, нередности, злоупотреба със служебно положение, конфликт на интереси и търговия с власт са:

- внезапна промяна на имотното състояние на даден служител;
- сключване на анекси по договори за обществени поръчки, извън случаите, посочени в ЗОП;
- нередовно отчитане на финансовите средства;
- получаване на подаръци в натура, извън обичайните рекламни или сувенирни материали;
- използване на служебното положение за получаване на дадена услуга;
- други индикатори, посочени в „Индикатори за нередности и измами” – технически указания Приложение 1 към вътрешните правила.

За зони с повишен корупционен риск се считат:

- назначаване на работници и служители;
- обществени поръчки;
- отдаване под наем и продажба на ДМА;
- проекти, финансирани с публични средства, включително и със средства от ЕС.

Основните действия по превенция и противодействие на корупцията са:

- запознаване на служителите в НКЖИ с техните трудови права и задължения (длъжностни характеристики) както и с Етичния кодекс на компанията;
- осъществяване на периодичен контрол от Директори на дирекции и поделения, Директори на регионални поделения, ръководители на самостоятелни отдели по изпълнение на служебните правомощия и задължения на служителите;
- докладване от служителите на НКЖИ за изпълнение на поставените задачи, включително и за срещнатите трудности;
- извършване на проверки по молби, жалби и сигнали, свързани с действия, водещи до корупция, конфликт на интереси, злоупотреба със служебно положение и други нарушения на служебните задължения;
- антикорупционен план, който се актуализира всяка година.

Всички граждани, юридически лица, публичноправни институции, служители на Компанията и др. могат да подават сигнали за корупция, злоупотреба със служебно положение, търговия с власт, конфликт на интереси, измами и нередности. В компанията е създадена адекватна система на защита на лицата, които добросъвестно уведомяват за съмнение за корупция, като са въведени и се прилагат *Вътрешни правила за защита на лицата, подаващи сигнали за корупция, злоупотреби със служебно положение, търговия с влияние и конфликт на интереси, срещу служители на НКЖИ*.

Въз основа на оценка на риска в предприятието се осъществява превантивен, текущ и последващ контрол на всички структури, програми, дейности и процеси. При изпълнение на одитните ангажименти се проверяват и оценяват съответствието на дейностите със законодателството, вътрешните актове и договорите; надеждността и всеобхватността на финансовата и оперативната информация; ефективността, ефикасността и икономичността на дейностите; опазването на активите и информацията; изпълнението на задачите и постигането на целите.

4. ОСНОВНИ РИСКОВЕ СВЪРЗАНИ С ЕКОЛОГИЧНИТЕ И СОЦИАЛНИ ВЪПРОСИ

4.1 ОСНОВНИ ЕКОЛОГИЧНИ РИСКОВЕ

Железопътният транспорт е екологично най-безопасен. За използването на това предимство, както и за устойчивото развитие на транспортната система е необходимо опазването на околната среда. **Рисковете и приоритетите** свързани с опазването на околната среда в железопътната инфраструктура са в сферата на:

- *Опазване на въздуха.* Източници на въздушно замърсяване са дизеловите локомотиви и пътно-ремонтните машини. Вредното влияние от работата на машините се неутрализира частично от насажденията.
- *Опазване на водните ресурси.* Недопускане замърсяване на жп инфраструктурата. Развитие на водопроводно-канализационна система на предприятията на жп инфраструктурата.
- *Опазване на почвата.* Наблюдение на източниците на замърсяване. Строг контрол върху средствата и технологиите за химически вегетационен контрол на растителността по жп линии и разработка на мероприятия и превантивен контрол по премахването ѝ.
- *Управление на отпадъците.* Да се предават по договор на лица, притежаващи необходимия документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците.

От железопътния транспорт ежегодно се образуват голямо количество твърди битови и производствени отпадъци, значителна част от които се натрупват на територията на железопътната инфраструктура.

4.2 ОСНОВНИ СОЦИАЛНИ РИСКОВЕ

Основни рискове свързани с персонала са:

- количествен и качествен дефицит на персонала най-вече в големите градове и промишлени центрове;
- текучество на персонала поради липса на мотивация и конкуренция на пазара на труда, от страна на мобилни оператори, енергоразпределителните дружества, метрополитен, строителни фирми, както и отваряне на европейския пазар на труда;
- задълбочаваща се тенденция на недостиг на експлоатационен персонал в специфични дейности за инфраструктурното предприятие, изискващи и правоспособност, на длъжности като Ръководител движение, Техник ръководител група по поддържане на железния път и съоръженията, Механик „Осигурителна техника” и инженерен персонал във всички дейности;
- очертаваща се неблагоприятна тенденция във възрастовата структура на работната сила – преобладаващата част от персонала са на възраст над 50 г.

Редукция на рисковете свързани с персонала:

Преодоляване на кадровия недостиг чрез:

- Използване на механизмите за преразпределение на наличната численост.
- Ефективни механизми за предаване на знания и опит и осигуряване на приемственост и взаимозаменяемост. Стимулиране на менторството.
- Ограничаване на текучеството чрез въвеждане подобряване и разширяване на социалната политика на предприятието с допълнителни социални стимули и пакети. Повишаване на социалния статус чрез изпълнение на реална Социална програма.
- Повишаване на доходите и използване на механизми за финансово стимулиране чрез разширяване обхвата на допълнителните възнаграждения;
- Провеждане на ефективна политика за повишаване на професионалната квалификация. Поемане на таксите за професионално обучение на външни на компанията лица и изплащане на стипендии за периода на обучение. Обучения за повишаване на компетенциите.
- С цел презентирание на компанията като работодател, НКЖИ редовно участва във форуми „Дни на кариерата“, „Дни на специалностите“ и „Дни на отворените врати“, както и организира Дни на НКЖИ във висши училища, свързани с дейността на компанията.

5. НЕФИНАНСОВИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕКОЛОГИЯ, ПРОИЗВОДСТВЕНА СРЕДА И ПЕРСОНАЛА НА ДРУЖЕСТВОТО

5.1 НЕФИНАНСОВИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕКОЛОГИЯ

НКЖИ следва политика по управление и осигуряване на стандарти за безопасност, сигурност и опазване на околната среда, която включва следните ключови цели:

- поощряване използването на железопътен транспорт чрез подобряване на железопътната инфраструктура и услуги;
- разширяване на електрификацията на железниците чрез електрификация на железопътните линии по протежение на Трансевропейската транспортна мрежа;
- модернизация на железопътната инфраструктура по направленията на Трансевропейската железопътна мрежа;
- инвестиции за доставка на механизация и технологично оборудване за поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура в рамките на проектните технически и технологични параметри.

5.2 НЕФИНАНСОВИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ПЕРСОНАЛА

В НКЖИ се провежда последователна политика по обучение и развитие на персонала, вътрешна преквалификация с цел минимизиране на недостига от персонал и преодоляване на дефицитите в компетенциите.

Числеността на персонала в НКЖИ към 31.12.2022 г. е 10 583 бр., като спрямо 2021 г. е намаляла с 213 бр.

✓ *Численост по пол и възраст:*

- до 29 г. - 381 бр., от които 320 бр. мъже и 61 бр. жени;
- от 30 г. до 39 г. – 1213 бр., от които 898 бр. мъже и 315 бр. жени;
- от 40 до 49 г. – 2757 бр., от които 2127 бр. мъже и 630 бр. жени;
- от 50 до 59 г. – 4517 бр., от които 3636 бр. мъже и 881 бр. жени;
- на 60 и повече години – 1715 бр., от които 1453 бр. мъже и 262 бр. жени.

✓ *Персоналът по пол и образование:*

- основно – 1027 бр., от които 1006 бр. мъже и 21 бр. жени;
- средно образование – 4549 бр., от които 3459 бр. мъже и 1090 бр. жени;
- средно 3-та ст. – 2032 бр., от които 1732 бр. мъже и 300 бр. жени;
- проф. бакалавър – 1213 бр., от които 1137 бр. мъже и 76 бр. жени;
- бакалавър – 345 бр., от които 234 бр. мъже и 111 бр. жени;
- магистър – 1417 бр., от които 866 бр. мъже и 551 бр. жени.

✓ *Персонал по пол:*

- мъже - 8434 бр.
- жени - 2149 бр.

За периода от 01.01.2022 г. до 31.12.2022 г. в НКЖИ са постъпили 867 броя работници и служители и са напуснали 1080 броя.

През годината напусналите са повече от постъпилите, което води до голямо текучество и перманентен недостиг на персонал, възлизаш на 1136 броя към 31.12.2022 г., което представлява 9,8% от общата численост по щат.

Зачислено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД

инж. Златин Крумов
Генерален директор



Дата на съставяне: 24.03.2023 г.

ДОКЛАД НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР

До
Собственика на
ДП „Национална Компания
Железопътна инфраструктура“
гр. София

Доклад относно одита на финансовия отчет

Квалифицирано мнение

1. Ние извършихме одит на приложения индивидуален финансов отчет на ДП „Национална Компания Железопътна инфраструктура“ (Компанията, НКЖИ), който включва индивидуален счетоводен баланс към 31 декември 2022 година, индивидуален отчет за приходите и разходите, индивидуален отчет за собствения капитал и индивидуален отчет за паричните потоци за годината, завършваща на тази дата, както и пояснителните приложения към индивидуалния финансов отчет, съдържащи и обобщено оповестяване на съществени счетоводни политики и друга пояснителна информация, представени на страници от 5 до 56.

2. По наше мнение, с изключение на възможния ефект от въпросите, описани в раздела от нашия доклад „База за изразяване на квалифицирано мнение“, индивидуалният финансов отчет представя достоверно, във всички съществени аспекти, финансовото състояние на Компанията към 31 декември 2022 година и нейните финансови резултати от дейността и паричните ѝ потоци за годината, завършваща на тази дата, в съответствие с Националните счетоводни стандарти, приети за приложение в България.

База за изразяване на квалифицирано мнение

3. Към 31 декември 2022 година, в индивидуалния счетоводен баланс на Компанията са представени земи и сгради с балансова стойност 429,381 хил. лв. Както е оповестено в т. 18 от Поясненията към индивидуалния финансов отчет, „Компанията не разполага с документи за собственост за част от представените в индивидуалния счетоводен баланс недвижими имоти (земя и сгради)“ на обща стойност 95,728 хил. лв., в т.ч. земи за 78,986 хил. лв. и сгради за 16,742 хил. лв., независимо от това, че тези активи се използват в нейната дейност. В процеса на одита, ние установихме, че Ръководството на НКЖИ е предприело всички необходими действия за осигуряване на тези документи (актове за собственост), но поради специфичната правна уредба и множеството активи, които Компанията ежегодно получава за управление и изграждане на железопътна инфраструктура, този процес отнема значително време.

В резултат на това, ние не бяхме в състояние да се убедим в разумна степен на сигурност, относно това дали Компанията притежава пълните права на собственост върху посочените активи, както и дали това има ефект върху стойността на нетните активи и финансовия ѝ резултат към 31 декември 2022 и за годината, завършваща на тази дата.

Член на



Russell Bedford
taking you further

- Глобална мрежа от независими фирми за професионални услуги

9002 Варна, ул. Ген. Колев 104, ет. 5, ап. 32
тел: 052 608 874; 608 875, факс: 052 721 444

1000 София, бул. Витоша 36, ет. 4, ап. 8; тел: 02 427 70 22
office@pocompany.com, www.pocompany.com

4. Към 31 декември 2022 година, в индивидуалния счетоводен баланс на Компанията са представени *Предоставени аванси и дълготрайни материални активи в процес на изграждане* с балансова стойност 1,197,238 хил. лв. В процеса на нашия одит, ние установихме, че в тази стойност се включват и такива активи, с балансова стойност 4,115 хил. лв., за които процеса на изграждане е преустановен повече от пет години, като за някои от тях има предложение да бъдат отписани, тъй като от тяхното завършване и експлоатация не се очаква бъдеща стопанска изгода. Ръководството на дружеството е направило преглед на натрупаните разходи по отделни обекти и е в процес на уточняване на размера на евентуалната загуба, която следва да бъде призната относно активите в процес на изграждане, които нямат характер на актив.

В резултат на това ние не можахме да получим достатъчни и убедителни одиторски доказателства, че балансовата стойност на представените в индивидуалния счетоводен баланс активи в процес на изграждане не надвишава тяхната възстановима стойност, както и да определим стойностния ефект върху нетните активи и върху финансовия резултат на Компанията към 31 декември 2022 и за годината, завършваща на тази дата.

5. Към 31 декември 2022 година, в индивидуалния счетоводен баланс на Компанията са представени вземания от клиенти на стойност 86,784 хил. лв. Както е оповестено в т. 21.1. от Поясненията към индивидуалния финансов отчет, 76,312 хил. лв. от тях, което е над 87% от всички вземания от клиенти, са вземания от свързани лица, които са в лошо финансово състояние, като 68,313 хил. лв. от тях са с период на забава повече от 365 дни. Компанията не е начислявала загуби от обезценки през текущи и предходни отчетни периоди на тези вземания.

Както подробно е оповестено в т. 30.2. от Поясненията към индивидуалния финансов отчет, НКЖИ е предприело действия, с които да гарантира събирането на тези вземания, включително подписване на споразумения за разсрочено плащане за вземанията от минали години и възможност за уреждането им, чрез прехвърляне на активи (дълг срещу собственост) на длъжниците. В процеса на нашата работа, ние не получихме достатъчно убедителни доказателства, че тези просрочени вземания биха могли да бъдат събрани от Компанията в пълен размер, както и доколко политиката ѝ за признаване на загуби от обезценка на вземания е правилно определена. В резултат на това ние не можахме да получим достатъчни и убедителни одиторски доказателства, че балансовата стойност на представените в индивидуалния счетоводен баланс към 31 декември 2022 година вземания от клиенти не надвишава тяхната възможна възстановима стойност към тази дата.

6. Ние извършихме нашия одит в съответствие с Международните одиторски стандарти (МОС). Нашите отговорности съгласно тези стандарти са описани допълнително в раздела от нашия доклад *„Отговорности на одитора за одита на финансовия отчет“*. Ние сме независими от Компанията в съответствие с Международния етичен кодекс на професионалните счетоводители (включително Международни стандарти за независимост) на Съвета за международни стандарти по етика за счетоводители (Кодекса на СМСЕС), заедно с етичните изисквания на Закона за независимия финансов одит (ЗНФО), приложими по отношение на нашия одит на финансовия отчет в България, като ние изпълнихме и нашите други етични отговорности в съответствие с изискванията на ЗНФО и Кодекса на СМСЕС. Ние считаме, че одиторските доказателства, получени от нас, са достатъчни и уместни, за да осигурят база за нашето квалифицирано мнение.

Съществена несигурност, свързана с предположението за действащо предприятие

7. Обръщаме внимание на оповестеното в т. 5.2. от Поясненията към индивидуалния финансов отчет относно валидността на принципа за действащо предприятие. В резултат на реализираните загуби от дейността на Компанията през предходни периоди, общите натрупани загуби са в размер на 593,633 хил. лв.

Тези обстоятелства, пораждат значителна несигурност относно възможността Компанията да продължи да функционира като действащо предприятие. Продължаването на дейността на Компанията като действащо предприятие зависи от възможността тя да се самофинансира, чрез повишаване на ефективността от дейността си, както и чрез финансова подкрепа на държавата под формата на субсидии и държавни гаранции, и други източници на финансиране.

Независимо от тези обстоятелства, ръководството счита, че Компанията ще продължи да осъществява нормална дейност и бъдеще и по тази причина финансовите отчети не съдържат корекции, които биха били необходими, ако същите бяха изготвени на друга база и без прилагането на принципа за действащо предприятие.

Нашето мнение не е модифицирано по този въпрос.

Обръщане на внимание

8. Обръщаме внимание на оповестеното в т. 33 от Поясненията към индивидуалния финансов отчет, относно потенциалните задължения по съдебни дела срещу Компанията.

Нашето мнение не е модифицирано по отношение на този въпрос.

Ключови одиторски въпроси

9. Ключови одиторски въпроси са тези въпроси, които съгласно нашата професионална преценка са били с най-голяма значимост при одита на индивидуалния финансов отчет за текущия период. Тези въпроси са разгледани като част от нашия одит на индивидуалния финансов отчет като цяло и формирането на нашето мнение относно него, като ние не предоставяме отделно мнение относно тези въпроси.

Ключов одиторски въпрос	Как този ключов одиторски въпрос беше адресиран при проведения от нас одит
Отчитане и представяне на Дълготрайните материални активи (ДМА)	
Оповестяванията на Компанията относно ДМА са представени в т. 6.7 и 18 от Поясненията към индивидуалния финансов отчет.	

Компанията изгражда ДМА по инвестиционна програма, финансирана от различни източници: капиталови трансфери от Държавния бюджет, Оперативна програма Транспорт, Механизъм за свързване на Европа и други, състоящи се основно от железопътна инфраструктура. Проектите на Компанията са свързани както с изграждане и придобиване, така и с извършване на последващи разходи за модернизация, възстановяване и поддържане на железопътната инфраструктура. Както е оповестено в пояснителна бележка 18 към приложения индивидуален финансов отчет към 31 декември 2022 година, дълготрайните материални активи на Компанията са с обща балансова стойност 4,424,855 хил.лв., което е 88% от общата сума на активите. Разходите по проекти се състоят от множество на брой и разнородни активи, чието отнасяне към отделните разграничими активи е основополагащо за правилното оценяване на тези активи. В допълнение, счетоводното отчитане на последващите разходи изисква ръководството да направи преценка дали тези разходи са свързани с подобрения и подлежат на капитализиране (признаване) или представляват текущи разходи за поддръжка. Поради съществеността на активите и необходимостта от множество преценки на ръководството, ние сме определили тази област като ключов одиторски въпрос.

В тази област нашите одиторски процедури, наред с други такива, включиха:

- Оценка на възприетата от Компанията счетоводна политика за признаване и оценяване на ДМА, в частност на активите, които са част от железопътната инфраструктура, както и нейното последователно прилагане;
- Тестове на контроли: ние оценихме проектираните и въведени контроли, които ръководството е въвело в подкрепа на своите преценки за срока на полезния живот на ДМА, признатите разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура, както и тяхната оперативна ефективност;
- Аналитични процедури за получаване на информация за одобрен списък за капиталови разходи, за верифицираните разходи за придобиване на дълготрайните материални активи, финансирани от държавния и европейски фондове и сравнение с данните в счетоводната система;
- Изпълнение на тестове: относно организацията, провеждането и приключване на инвентаризациите на дълготрайни материални активи; относно прилагане на оповестената амортизационна политика на Компанията в поделенията ѝ; относно придобитите през годината дълготрайни материални активи и в частност детайлни тестове на съществени придобивания по обекти, разходи елементи за съответния актив; относно отписаните дълготрайни материални активи поради брак и други причини; относно предоставените под наем и концесии ДМА;
- Извършване на извадкови проверки на разходите за обекти в процес на изграждане по проекти до съответните подкрепящи първични счетоводни документи, както и анализ на приложените политики по отношение на счетоводното отчитане на подобренията на активите (капитализиране или признаване като разход за периода);

	▪ Сравнение на информацията за направените и отчетени разходи за текуща поддръжка на железопътната инфраструктура с получените от държавния бюджет суми, предназначени за покриването им; ▪ Получаване на потвърдителна информация от третите страни за представените суми по предоставени аванси на контрагенти по сключени договори за изпълнение на капиталови обекти; Оценка на адекватността на оповестяванията в индивидуалния финансов отчет към 31 декември 2022 година на Компанията, свързани с ДМА;
--	--

Други въпроси

10. Финансовият отчет на НКЖИ за годината, завършваща на 31 декември 2021, е одитиран от друг одитор, който е изразил модифицирано мнение, с доклад от 31 март 2022 година.

Друга информация, различна от финансовия отчет и одиторския доклад върху него

11. Ръководството носи отговорност за другата информация. Другата информация се състои от годишен доклад за дейността, изготвен от ръководството съгласно Глава седма от Закона за счетоводството, но не включва финансовия отчет и нашия одиторски доклад, върху него, който получихме преди датата на нашия одиторски доклад.

Нашето мнение относно финансовия отчет не обхваща другата информация и ние не изразяваме каквато и да е форма на заключение за сигурност относно нея, освен ако не е изрично посочено в доклада ни и до степента, до която е посочено.

Във връзка с нашия одит на финансовия отчет, нашата отговорност се състои в това да прочетем другата информация и по този начин да преценим дали тази друга информация е в съществено несъответствие с финансовия отчет или с нашите познания, придобити по време на одита, или по друг начин изглежда да съдържа съществено неправилно докладване. В случай че на базата на работата, която сме извършили, ние достигнем до заключение, че е налице съществено неправилно докладване в тази друга информация, от нас се изисква да докладваме този факт.

Както е описано в параграфи 3, 4 и 5 от раздела „База за изразяване на квалифицирано мнение“ по-горе, ние не бяхме в състояние да получим достатъчни и уместни одиторски доказателства относно правата на собственост и възстановимата стойност на част от дълготрайните материални

активи, както относно възстановимата стойност на вземанията от клиенти на Компанията към 31 декември 2022 година. Съответно, ние не сме в състояние да достигнем до заключение дали другата информация не съдържа във връзка с тези въпроси съществено неправилно докладване на финансовите показатели и съпътстващите оповестявания за тези обекти.

Отговорности на ръководството и лицата, натоварени с общо управление за финансовия отчет

12. Ръководството носи отговорност за изготвянето и достоверното представяне на този финансов отчет в съответствие с НСС, приложими в България и за такава система за вътрешен контрол, каквато ръководството определя като необходима за осигуряване изготвянето на финансови отчети, които не съдържат съществени неправилни отчитания, независимо дали дължащи се на измама или грешка.

При изготвяне на финансовия отчет ръководството носи отговорност за оценяване способността на Компанията да продължи да функционира като действащо предприятие, оповестявайки, когато това е приложимо, въпроси, свързани с предположението за действащо предприятие и използвайки счетоводната база на основата на предположението за действащо предприятие, освен ако ръководството не възнамерява да ликвидира Компанията или да преустанови дейността ѝ, или ако ръководството на практика няма друга алтернатива, освен да постъпи по този начин.

Лицата, натоварени с общо управление, носят отговорност за осъществяването на надзор над процеса по финансово отчитане на Компанията.

Отговорности на одитора за одита на финансовия отчет

13. Нашите цели са да получим разумна степен на сигурност относно това дали финансовият отчет като цяло не съдържа съществени неправилни отчитания, независимо дали дължащи се на измама или грешка, и да издадем одиторски доклад, който да включва нашето одиторско мнение. Разумната степен на сигурност е висока степен на сигурност, но не е гаранция, че одит, извършен в съответствие с МОС, винаги ще разкрива съществено неправилно отчитане, когато такова съществува. Неправилни отчитания могат да възникнат в резултат на измама или грешка и се считат за съществени, ако би могло разумно да се очаква, че те, самостоятелно или като съвкупност, биха могли да окажат влияние върху икономическите решения на потребителите, вземани въз основа на този финансов отчет.

Като част от одита в съответствие с МОС, ние използваме професионална преценка и запазваме професионален скептицизъм по време на целия одит. Ние също така:

- идентифицираме и оценяваме рисковете от съществени неправилни отчитания във финансовия отчет, независимо дали дължащи се на измама или грешка, разработваме и изпълняваме одиторски процедури в отговор на тези рискове и получаваме одиторски доказателства, които да са достатъчни и уместни, за да осигурят база за нашето мнение. Рискът да не бъде разкрито съществено неправилно отчитане, което е резултат от измама, е по-висок, отколкото риска от съществено неправилно отчитане, което е резултат от грешка, тъй като измамата може да включва тайно споразумяване, фалшифициране,

преднамерени пропуски, изявления за въвеждане на одитора в заблуждение, както и пренебрегване или заобикаляне на вътрешния контрол.

- получаваме разбиране за вътрешния контрол, имащ отношение към одита, за да разработим одиторски процедури, които да са подходящи при конкретните обстоятелства, но не с цел изразяване на мнение относно ефективността на вътрешния контрол на Компанията.

- оценяваме уместността на използваните счетоводни политики и разумността на счетоводните приблизителни оценки и свързаните с тях оповестявания, направени от ръководството.

- достигахме до заключение относно уместността на използване от страна на ръководството на счетоводната база на основата на предположението за действащо предприятие и, на базата на получените одиторски доказателства, относно това дали е налице съществена несигурност, отнасяща се до събития или условия, които биха могли да породят значителни съмнения относно способността на Компанията да продължи да функционира като действащо предприятие. Ако ние достигнем до заключение, че е налице съществена несигурност, от нас се изисква да привлечем внимание в одиторския си доклад към свързаните с тази несигурност оповестявания във финансовия отчет или в случай че тези оповестявания са неадекватни, да модифицираме мнението си. Нашите заключения се основават на одиторските доказателства, получени до датата на одиторския ни доклад. Бъдещи събития или условия обаче могат да станат причина Компанията да преустанови функционирането си като действащо предприятие.

- оценяваме цялостното представяне, структура и съдържание на финансовия отчет, включително оповестяванията, и дали финансовият отчет представя основополагащите за него сделки и събития по начин, който постига достоверно представяне.

Ние комуникираме с ръководството и лицата, натоварени с общо управление, наред с останалите въпроси, планирания обхват и време на изпълнение на одита и съществените констатации от одита, включително съществени недостатъци във вътрешния контрол, които идентифицираме по време на извършвания от нас одит.

Ние също така предоставяме на лицата, натоварени с общо управление изявление, че сме изпълнили приложимите етични изисквания във връзка с независимостта и че ще комуникираме с тях всички взаимоотношения и други въпроси, които биха могли разумно да бъдат разглеждани като имащи отношение към независимостта ни, а когато е приложимо и свързаните с това предпазни мерки.

Сред въпросите, комуникирани с лицата, натоварени с общо управление, ние определяме тези въпроси, които са били с най-голяма значимост при одита на индивидуалния финансов отчет за текущия период и които следователно са ключови одиторски въпроси. Ние описваме тези въпроси в нашия одиторски доклад, освен в случаите, в които закон или нормативна уредба възпрепятства публичното оповестяване на информация за този въпрос или когато, в изключително редки случаи ние решим, че даден въпрос не следва да бъде комуникиран в нашия доклад, тъй като би могло

разумно да се очаква, че неблагоприятните последици от това действие биха надвишили ползите от гледна точка на обществен интерес от тази комуникация.

Доклад във връзка с други законови и регулаторни изисквания

Допълнителни въпроси, които поставят за докладване Законът за счетоводството и Законът за публичното предлагане на ценни книжа

14. В допълнение на нашите отговорности и докладване съгласно МОС, описани по-горе в раздела „Друга информация, различна от финансовия отчет и одиторския доклад върху него“ по отношение на доклада за дейността, ние изпълнихме и процедурите, добавени към изискваните по МОС, съгласно Указанията на професионалната организация на дипломираните експерт-счетоводители и регистрираните одитори в България – Институт на дипломираните експерт-счетоводители (ИДЕС). Тези процедури касаят проверки за наличието, както и проверки на формата и съдържанието на тази друга информация с цел да ни подпомогнат във формиране на становища относно това дали другата информация включва оповестяванията и докладванията, предвидени в Глава седма от Закона за счетоводството, приложими в България.

Становище във връзка с чл. 37, ал. 6 от Закона за счетоводството

На базата на извършените процедури, нашето становище е, че:

- а) Информацията, включена в доклада за дейността за финансовата година, за която е изготвен финансовият отчет, съответства на финансовия отчет, върху който сме изразили квалифицирано мнение в „Доклад относно одита на финансовия отчет“ по-горе.
- б) Докладът за дейността е изготвен в съответствие с изискванията на Глава седма от Закона за счетоводството.
- в) Нефинансовата декларация за годината, за която е изготвен финансовият отчет, е изготвена и е представена в съответствие с изискванията на Глава седма от Закона за счетоводството и чл. 29, ал. 4 от Закона за публичните предприятия.

Докладване съгласно чл. 10 от Регламент (ЕС) № 537 / 2014 във връзка с изискванията на чл. 59 от Закона за независимия финансов одит

Съгласно изискванията на Закона за независимия финансов одит във връзка с чл. 10 от Регламент (ЕС) № 537 / 2014, ние докладваме допълнително и изложената по-долу информация.

Приморска одиторска компания ООД е назначена за задължителен одитор на финансовия отчет за годината, завършваща на 31 декември 2022 на ДП „Национална Компания Железопътна инфраструктура“, гр. София, на основание проведена процедура и договор от дата 05 януари 2023 година, за период от една година. Одиторският ангажимент е поет с Писмо за приемане на одиторски ангажимент от 05 януари 2023 година.

Одитът на финансовия отчет за годината, завършваща на 31 декември 2022 година на Компанията представлява първи пълен непрекъснат ангажимент за задължителен одит на това предприятие, извършен от нас.

Потвърждаваме, че изразеното от нас одиторско мнение е в съответствие с допълнителния доклад, представен на одитния комитет на Компанията, съгласно изискванията на чл. 60 от Закона за независимия финансов одит.

Потвърждаваме, че не сме предоставяли посочените в чл. 64 от Закона за независимия финансов одит забранени услуги извън одита.

Потвърждаваме, че при извършването на одита сме запазили своята независимост спрямо Компанията.

За периода, за който се отнася извършеният от нас задължителен одит, освен одита, ние не сме предоставили услуги на Компанията и контролираните от нея предприятия, които не са посочени в доклада за дейността или финансовия ѝ отчет.

Приморска Одиторска Компания ООД

Илия Илиев
Регистриран одитор
Управител

31 март 2023
Варна



ИНДИВИДУАЛЕН ОТЧЕТ ЗА ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
за периода 01.01.2022 - 31.12.2022 година

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ	Бележка	Сума (в хил. лв.)		НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРИХОДИТЕ	Бележка	Сума (в хил. лв.)	
		Текуща година	Предходна година			Текуща година	Предходна година
А. Разходи		1	2	Б. Приходи		1	2
1. Намаление на запасите от продукция и незавършено производство		-	-	1. Нетни приходи от продажби, в т.ч.:	9	95 157	122 756
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:		103 716	99 572	а) услуги		95 154	122 756
а) суровини и материали	11	60 889	59 203	а) стоки		3	-
б) външни услуги	12	42 827	40 369	2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство		58	13
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	13.1	243 146	221 592	3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин		16 481	19 156
а) разходи за възнаграждения		184 797	173 710	4. Други приходи, в т.ч.:	10	462 972	369 622
б) разходи за осигуровки, в т.ч.:		58 349	47 882	- приходи от финансиране	10.1	447 159	352 306
аа) осигуровки, свързани с пенсии		21 189	19 161	Общо приходи от оперативна дейност (1+ 2+ 3+ 4)		574 668	511 547
4. Разходи за амортизация и обезценка, в т.ч.:	17.18	200 394	193 504	5. Приходи от от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия, в т.ч.:		1 803	1 701
а) разходи за амортизация и обезценка на дълготрайни материални и нематериални активи, в т.ч.:		200 394	193 504	- приходи от участия в предприятия		1 803	1 701
аа) разходи за амортизация		200 394	193 504	6. Други лихви и финансови приходи, в т.ч.:		1	-
5. Други разходи, в т.ч.:	14	15 678	17 389	а) положителни разлики от промяна		1	-
а) балансова стойност на продадените активи		1 162	2 702	Общо финансови приходи (5 + 6)	15	1 804	1 701
Общо разходи за оперативна дейност		562 934	532 057				
6. Разходи от обезценка на финансови активи, включително инвестициите, признати като текущи (квоткоеронни) активи, в т.ч.:		2	5				
- отрицателни разлики от промяна на валутни курсове		2	5				
7. Разходи за лихви и други финансови разходи, в т.ч.:	15	664	142	7. Загуба от обичайна дейност		-	18 956
Общо финансови разходи		666	147	Общо приходи		576 472	513 248
8. Печалба от обичайна дейност		12 872	532 204	8. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)		-	18 956
Общо разходи		563 600	532 204				
9. Счетоводна печалба (общо приходи - общо разходи)		12 872	-				
10. Разходи за данъци от печалбата		-	-				
11. Отсрочени данъци		-	-				
12. Печалба (8 - 9 - 10)	16	(2 362)	(4 516)	9. Загуба (8+ ред 9 и 11 от раздел А)		-	14 440
Всичко (Общо разходи +10 +11 +12)		15 234	-	Всичко (Общо приходи + 9)		576 472	527 688
		576 472	527 688				

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящият индивидуален финансов отчет. Индивидуалният финансов отчет е приет от Управителния съвет на2023 г.
Дата на съставяне: 31.12.2023 г.

Съставител:
(Лидия Давидова)
Заложено сгг. чл.59, ал.3 и чл.45, ал.1,3 от ЗЗД

Ръководител:
(инж. Златин Крумов)

Финансов отчет, върху който е издана одиторска доклад на :
Одиторско дружество
Приморска одиторска компания ООП
Илия Илиев Регистриран одитор
Управител



ИНДИВИДУАЛЕН ОТЧЕТ ЗА СОБСТВЕНИЯ КАПИТАЛ
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
за периода 01.01.2022 - 31.12.2022 година

Показатели	Записан капитал	Резерв от последващи оценки	РЕЗЕРВИ	Финансов резултат от минали години		Текуща печалба/(загуба)	Общо собствен капитал
				Други резерви	Неразпределена печалба	Непокрита (загуба)	
а	1	2	3	4	5	6	7
1. Салдо в началото на отчетния период	100 000	1 405 135	382 927	255 912	(874 425)	(14 440)	1 255 109
2. Изменения за сметка на собствените, в т.ч.:							
- увеличение	-	-	8 772	-	-	-	8 772
- намаление	-	-	8 772	-	-	-	8 772
3. Финансов резултат за текущия период	-	-	-	-	-	-	-
4. Други изменения в собствения капитал	-	(29 490)	-	28 602	(18 956)	14 440	(5 404)
5. Собствен капитал към края на отчетния период	100 000	1 375 645	391 699	284 514	(893 381)	15 234	1 273 711

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящият индивидуален финансов отчет. Индивидуалният финансов отчет е приет от Управителния съвет на 30.05.....2023 г.

Дата на съставяне: 24.03.2023 г.

Съставител:
(Лидия Давидова)

Ръководител:
(инж. Златин Крумов)

Финансов отчет, върху който е издаден одиторски доклад на: 31.03.23

Одиторско дружество

Приморска одиторска компания ООД

Илия Илиев Регистриран одитор

Управител



ИНДИВИДУАЛЕН ОТЧЕТ
ЗА ПАРИЧНИТЕ ПОТОЦИ ПО ПРЕКИЯ МЕТОД
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
за периода 01.01.2022 - 31.12.2022 година

Наименование на паричните потоци	Бележка	Текущ период		Предходен период		
		постъпления	плащания	постъпления	плащания	нетен поток
		1	2	4	5	6
А. Парични потоци от основна дейност	а					
Парични потоци, свързани с търговски контрагенти		216 355	195 492	220 135	174 561	45 574
Парични потоци, свързани с трудови възнаграждения		43	237 354	21	216 855	(216 834)
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни		-	5	-	2	(2)
Парични потоци от положителни и отрицателни валутни курсови разлики		1	2	-	5	(5)
Други парични потоци от основна дейност		4 145	9 576	2 925	30 664	(27 739)
Всичко парични потоци от основна дейност (А)		220 544	442 429	223 081	422 087	(199 006)
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност						
Парични потоци, свързани с дълготрайни активи		3 834	251 293	5 000	238 390	(233 390)
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни		1 803		1 701	-	1 701
Всичко парични потоци от инвестиционна дейност (Б)		5 637	251 293	6 701	238 390	(231 689)
В. Парични потоци от финансова дейност						
Плащания на задължения по лизингови договори	25.2	-	540	-	1 225	(1 225)
Парични потоци от лихви, комисионни, дивиденди и други подобни	25.2	-	102	-	22	(22)
Други парични потоци от финансова дейност	27.2	807 757	46 014	496 881	39	496 842
Всичко парични потоци от финансова дейност (В)		807 757	46 656	496 881	1 286	495 595
Г. Изменения на паричните средства през периода (А + Б + В)		1 033 938	740 378	726 663	661 763	64 900
Д. Парични средства в началото на периода						46 393
Е. Парични средства в края на периода	22					111 293

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящият индивидуален финансов отчет. Индивидуалният финансов отчет е приет от Управителния съвет на 30.03.2023 г.

Дата на съставяне: 24.03.2023 г.

Съставител: (Лидия Давид)

Ръководител: (инж. Златин Крумов)

Финансов отчет, върху който е издаден одиторски доклад на: 31.03.23.

Одиторско дружество
Приморска одиторска компания ООД
Илия Илиев Регистриран одитор
Управител



ПОЯСНЕНИЯ КЪМ ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

I. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1. Правен статут

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” (НКЖИ или Компанията) е създадена в България в съответствие с изискванията на Закона за железопътния транспорт, който е в сила от 1 януари 2002 година и е регистрирана с решение на Софийски градски съд №1 от 15 януари 2002 година, вписана в търговския регистър по фд №23/2002 г. под №948.

Седалището и адресът на управление на Компанията са: Република България, гр. София, Столична община, район Сердика, бул. Княгиня Мария Луиза №110.

Компанията е създадена при преобразуване на Национална компания „Български държавни железници” (НК БДЖ) чрез отделяне, считано от 1 януари 2002 г. НКЖИ е правопреемник на отделените активи и пасиви от НК БДЖ в частта, отнасяща се до железопътната инфраструктура, съгласно разделителен баланс към 31 декември 2001 г.

2. Собственост и управление

Едноличен собственик на капитала на Компанията е Българската държава чрез Министерство на транспорта и съобщенията (МТС).

Органи на управление на Компанията са: Министърът на транспорта и съобщенията, Управителен съвет (УС) и Генерален директор.

За отчетния период Управителният съвет на НКЖИ е в състав:

- За периода от 01.01.2022 г. до 10.01.2022 г.: Цветелина ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Хантова-Андреева и Златин ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3} Крумов;
- За периода от 11.01.2022 г. до 07.12.2022 г.: Цветелина ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Хантова-Андреева, Марио ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3} Гълъбов и Златин ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3} Крумов.
- За периода от 08.12.2022 г. до 31.12.2022 г.: Кристиан ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Кръстев, Марио ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Гълъбов и Златин ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3} Крумов.

За отчетния период Генерален директор на Компанията е Златин ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Крумов.

В Компанията е назначен Одитен комитет със заповед на Министъра на транспорта и съобщенията в състав:

- За периода от 01.01.2022 г. до 08.10.2022 г.: Катя ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Атанасова, Люба ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Янкова и Борис ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Йовчев.
- За периода от 09.10.2022 г. до 31.12.2022 г.: Катя ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Атанасова и Борис ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Йовчев.

В НКЖИ като структури са обособени административно-стопански звена: Управление на движението на влаковете и гаровата дейност (УДВГД) – 3 звена в София, Горна Оряховица и Пловдив, Железопътни секции (ЖПС) – 6 звена в София, Враца, Горна Оряховица, Шумен, Пловдив и Бургас, Поделение „Електроразпределение” (ЕРП), Поделение „Сигнализация и телекомуникации” (СиТ) и Център за професионална квалификация (ЦПК).

3. Предмет на дейност

НКЖИ осигурява използването на железопътната инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия и управлява влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност. За целта Компанията извършва дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура; приема всички заявки за превоз от превозвачите и разработва графика за движение на влаковете, съгласувано с превозвачите, а за пътническите превози – и с общините. Компанията събира инфраструктурни такси в размер, определен съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, приета от Министерския съвет по предложение на Министъра на транспорта и съобщенията.

В Методиката са дефинирани два компонента на таксата: 1.) такса за преминаване по железопътната инфраструктура и 2.) такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.

На основание лиценз №Л-327-19, поделение „Електроразпределение” (ЕРП) от 01.01.2013 г. разпределя тягова ел. енергия на жп превозвачи по разпределителни мрежи на железопътния транспорт, издаден от ДКЕВР (преименувана на КЕВР).

НКЖИ има дъщерно дружество „ТРЕН” ЕООД (дъщерното дружество) с предмет на дейност: търговия на електрическа енергия, след предоставен лиценз от КЕВР, (допълнено с Решение №2 от 22 октомври 2007 г.) икономическо и финансово обслужване на трети лица, маркетингова дейност, търговска реализация на разрешени със закон стоки в страната и чужбина, покупка на стоки и други вещи с цел препродажба в първоначален, преработен или обработен вид, предприемачество, инженеринг, търговско представителство и посредничество, складови стоки, лизинг, сделки с недвижими имоти, извършване на сделки и услуги незабранени със закон в страната и чужбина, спедиторски и превозни сделки, външноикономическа и външнотърговска дейност, съответстващи на българското законодателство и международни договорни изисквания, както и дейност и услуги, незабранени със закон.

Дружеството извършва продажба на електрическа енергия въз основа на Лицензия за търговия с електрическа енергия №Л-490-15 от 13 юли 2017 г., издадена от Комисия за енергийно и водно регулиране на Република България за срок от 10 години.

Дъщерното дружество приключва дейността си „Търговия на електрическа енергия“ на основание решение на Управителния съвет на НКЖИ от 11.06.2020 г. за прекратяване на търговската дейност на дружеството и обявяването му в ликвидация, и на основание заповед №ПД-137/17.07.2020 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията (старо наименование), с която е разрешено на ръководството на НКЖИ да прекрати дейността на „ТРЕН“ ЕООД. Това обстоятелство е вписано в Агенцията по вписванията – търговския регистър на 29.10.2020 г. На основание Решение на УС на НКЖИ, взето с протокол №12-10/21 от 27.10.2021 г., срокът на ликвидацията на дружеството е удължен с една година до 30.10.2022 г. и с Решение на УС на НКЖИ, взето с протокол №31-10/22 от 21.10.2022 г., срокът на ликвидация на дъщерното дружество „ТРЕН“ ЕООД е удължен с една година, считано от 30.10.2022 г.

4. Отговорности на ръководството

Според българското законодателство, ръководството следва да изготвя финансов отчет за всяка финансова година, който да дава вярна и честна представа за финансовото състояние на НКЖИ към края на годината, финансовите резултати и паричните потоци.

Ръководството потвърждава, че е прилагало последователно адекватни счетоводни политики при изготвянето на годишния финансов отчет към 31 декември 2022 г. и е направило разумни и предпазливи преценки, предположения и приблизителни оценки.

Ръководството също потвърждава, че се е придържало към действащите счетоводни стандарти, като финансовият отчет е изготвен на принципа на действащо предприятие.

Ръководството носи отговорност за правилното водене на счетоводните регистри, за целесъобразното управление на активите и за предприемането на необходимите мерки за избягване и разкриване на евентуални злоупотреби и други нередности.

II. БАЗА ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА ФИНАНСОВИТЕ ОТЧЕТИ И ПРИЛОЖЕНИ СЪЩЕСТВЕНИ СЧЕТОВОДНИ ПОЛИТИКИ

5. База за изготвяне на финансовия отчет

Индивидуалният финансов отчет на Компанията е изготвен в съответствие с българското счетоводно законодателство за 2022 г.:

- Закон за счетоводството (ЗСч);
- и
- при спазване на всички приложими изисквания на Националните счетоводни стандарти (НСС), така както са приети за прилагане в България.

Формата, структурата и съдържанието на съставните части на финансовия отчет са определени в Националните счетоводни стандарти (НСС).

Компанията води своите счетоводни регистри в български лев (BGN), който приема като нейна отчетна валута за представяне. Данните във финансовия отчет и пояснителните приложения към него са представени в хиляди лева (*В хиляди лева*).

Този финансов отчет е индивидуален финансов отчет на Компанията.

Компанията изготвя и Консолидиран финансов отчет. Консолидираният финансов отчет, за годината, приключваща на 31.12.2022 г. е в процес на изготвяне със срок на представяне 30.04.2023 г.

5.1. Промени в базата за изготвяне на финансовия отчет

Компанията прилага база за изготвяне на финансовите си отчети: Национални счетоводни стандарти (НСС).

Компанията не е извършвала промени в базата за изготвяне на финансовите си отчети и в счетоводната си политика за отчетния период, оповестена по-долу.

5.2. Действащо предприятие

Финансовите отчети са изготвени на база на предположението, че НКЖИ ще продължи да съществува като действащо предприятие.

Компанията отчита печалба от дейността си преди данъци за 2022 г. в размер на 12 872 хил. лв. и печалба след данъци в размер на 15 234 хил. лв., като натрупаните непокрити загуби от предходни периоди, без влиянието на текущия финансов резултат към 31 декември 2022 г., са 608 867 хил. лв. Тези данни индикират съществуването на значителна несигурност, която може да породви съмнение относно възможността на Компанията да продължи да функционира като действащо предприятие без подкрепата на държавата под формата на субсидии и държавни гаранции и на други източници на финансиране.

5.3. Приблизителни оценки

Представянето на финансов отчет, съгласно НСС изисква ръководството да направи най-добри приблизителни оценки, начисления и разумно обосновани предположения, които оказват ефект върху отчетените стойности на активите и пасивите, приходите и разходите, и на оповестяването на условни вземания и задължения към датата на финансовия отчет. Тези приблизителни оценки, начисления и предположения са основани на информацията, която е налична към датата на финансовия отчет, поради което бъдещите фактически резултати биха могли да бъдат различни от тях.

5.4. Сравнителни данни

В годишния индивидуален финансов отчет, включващ: индивидуален счетоводен баланс, индивидуален отчет за приходи и разходи и индивидуален отчет за паричните потоци е представена съответната сравнителна информация за един предходен отчетен период по отношение на всеки раздел, група и статия в тях. Там където е направена корекция или рекласификация в сравнимата информация е оповестено в настоящото приложение, а когато е невъзможно да се извърши корекция се оповестява причината, поради която това практически е невъзможно.

5.5. Отчетна валута и признаване на курсови разлики

При първоначално признаване, сделка в чуждестранна валута се записва във функционалната валута, като към сумата в чуждестранна валута се прилага обменният курс към момента на сделката или операцията. Паричните средства, вземанията и задълженията, деноминирани в чуждестранна валута се отчитат във функционалната валута като се прилага обменният курс, публикуван от БНБ за последния работен ден на съответния месец. Към 31 декември те се оценяват в български лева като се използва заключителния курс на БНБ.

Българският лев е с фиксиран курс към евро при съотношение 1 евро = 1.95583 лв.

Наименование	Вид валута	За единица валута	лева (BGN)	лева (BGN)
			31.12.2022г.	31.12.2021г.
Щатски долар	USD	1	1.83371	1.72685
Британска лира	GBP	1	2.20517	2.32759
Японска йена	JPY	100	1.39047	1.50010

6. Значими счетоводни политики

6.1. Общи положения

Най-значимите счетоводни политики, прилагани при изготвянето на този финансов отчет, са представени по-долу.

Финансовият отчет е изготвен при спазване на принципите за оценяване на всички видове активи, пасиви, приходи и разходи, съгласно НСС. Базите за оценка са оповестени подробно по-нататък в счетоводната политика към финансовия отчет.

Представянето на финансов отчет, съгласно НСС, изисква ръководството да направи най-добри приблизителни оценки, начисления и разумно обосновани предположения, които оказват ефект върху отчетените стойности на активите и пасивите, приходите и разходите, и на оповестяването на условни вземания и задължения към датата на отчета. Тези приблизителни оценки, начисления и предположения са основани на информацията, която е налична към датата на финансовия отчет, поради което бъдещите фактически резултати биха могли да бъдат различни от тях.

Съгласно чл. 2, ал. 1, т.3 от Закон за публичните предприятия, НКЖИ е публично предприятие, което следва да изготвя тримесечни и годишни финансови отчети, анализи и доклади и да ги предоставя на органа, упражняващ правата на държавата, и на Агенцията за публичните предприятия и контрол.

6.2. Представяне на финансовия отчет

Финансовият отчет е представен в съответствие със СС 1 „Представяне на финансови отчети“, в който са определени формите, структурата и съдържанието на съставните части на финансовия отчет.

В индивидуалния счетоводен баланс се представят два сравнителни периода, когато Компанията:

а) прилага счетоводна политика ретроспективно;

б) преизчислява ретроспективно позиции във финансовия отчет; или

в) прекласифицира позиции във финансовия отчет,

и това има съществен ефект върху информацията в индивидуалния счетоводен баланс към началото на предходния период.

6.3. Сделки в чуждестранна валута

Сделките в чуждестранна валута се отчитат във функционалната валута на Компанията по официалния обменен курс към датата на сделката (обявения фиксинг на Българска народна банка). Печалбите и загубите от курсови разлики, които възникват при уреждането на тези сделки и преоценяването на паричните позиции в чуждестранна валута към края на отчетния период, се признават в печалбата или загубата.

Непаричните позиции, оценявани по историческа цена в чуждестранна валута, се отчитат по обменния курс към датата на сделката. Непаричните позиции, оценявани по справедлива стойност в чуждестранна валута, се отчитат по обменния курс към датата, на която е определена справедливата стойност.

6.4. Приходи

Приходите включват приходи от инфраструктурни такси: такси за преминаване по жп инфраструктурата и такси за използване на електрозахранващо оборудване; разпределение на тягова електроенергия; продажба на активи и предоставяне на услуги.

Приходите се оценяват по справедлива стойност на полученото или подлежащото на получаване възнаграждение, като не се включват данък добавена стойност, всички търговски отстъпки и количествени работи, направени от Компанията.

Приходът се признава, когато са изпълнени следните условия:

- Сумата на прихода може да бъде надеждно оценена;
- Вероятно е икономическите ползи от сделката да бъдат получени;
- Направените разходи или тези, които предстои да бъдат направени, могат надеждно да бъдат оценени;
- Критериите за признаване, които са специфични за всяка отделна дейност на Компанията, са изпълнени. Те са определени в зависимост от продуктите или услугите, предоставени на клиента, и на договорните условия, както са изложени по-долу.

6.4.1. Приходи от инфраструктурни такси

Инфраструктурните такси се определят съгласно Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, т. 1 „Пакет за минимален достъп” от Приложение II „Услуги, предоставяни на железопътните предприятия” на Директива 2012/34/ЕС, чл. 31, §3 от Европейския парламент и от Съвета. В Методиката са дефинирани два компонента на таксата: 1.) такса за преминаване по железопътната инфраструктура и 2.) такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия. Регламентирана е и такса за заявен и неизползван капацитет, приходите от която се признават като приходи от заявен и неизползван капацитет и се представят като други услуги (пояснителна бележка 9.3).

Приходите от инфраструктурни такси се признават месечно, както следва:

6.4.1.1. Такси за преминаване по жп инфраструктурата – на база ежемесечни отчети за действително преминалите километри (брутотонкилометри и влаккилометри) по железопътната инфраструктура.

6.4.1.2. Такси за използване на електрозахранващо оборудване – на база ежемесечни отчети за действително разпределената и потребена електрическа енергия по отчети от електромерите в локомотивите.

6.4.2. Приходи от разпределение на тягова ел. енергия

Приходи от разпределение на тягова ел. енергия на железопътни превозвачи се признават месечно, на база реално потребено количество ел. енергия по количества, отчетени чрез електромери и признати с протоколи по превозвачи, оценени по действащи цени, утвърдени със съответните решения на КЕВР (пояснителна бележка 9.2).

6.4.3. Предоставяне на услуги

Приходи от наеми и други се признават при тяхното възникване на база на линейния метод за периода на договора. Всички услуги, регламентирани с Наредба №41, които НКЖИ предоставя на жп превозвачи, се предоставят като приходи от други услуги.

6.4.4. Продажба на активи

Продажбата на материали основно включва продажба на скрап. Приход се признава, когато Компанията е прехвърлила на купувача значимите ползи и рискове от собствеността на предоставените материали. Счита се, че значимите рискове и ползи са прехвърлени на купувача, когато клиентът е приел материалите без възражение. Сумата на получената продажна цена, съгласно договора за продажба на материали (скрап), се признава на приход за периода, в който се осъществи продажбата и се прехвърли собствеността. За договори, за които към края на отчетния период не е прехвърлена собствеността, приходът се отсрочва и се представя като отсрочен приход в индивидуалния счетоводен баланс на ред „Приходи за бъдещи периоди”.

Продажбата на дълготрайни активи включва продажба на недвижими имоти и движими вещи. Прехвърлянето на собствеността на продадените недвижими имоти се извършва с подписването на договора за покупко-продажба и съответните съгласувателни процедури, когато това е необходимо по местонахождение на имота и купувача, а за движими вещи – при подписването на договора за покупко-продажба между генералния директор на Компанията и купувача.

6.4.5. Приходи от лихви и дивиденди

Приходите от лихви се отчитат текущо по метода на ефективния лихвен процент.

Приходите от дивиденди се признават в момента на възникване на правото за получаване на плащането.

6.5. Разходи

6.5.1. Оперативни разходи

Разходите в Компанията се признават в момента на тяхното възникване на база на принципите на начисляване и съпоставимост на разходите с приходите.

Разходите за бъдещи периоди се отлагат за признаване като текущи разходи за периода през който същите се отнасят.

6.5.2. Разходи за лихви и разходи по заеми

Финансовите разходи се включват в отчета за приходите и разходите, и се състоят от: лихвени разходи, банкови такси и разходи от курсови разлики от преоценка на валутни позиции.

Разходите за лихви се отчитат текущо по метода на ефективния лихвен процент.

Разходите за лихви, свързани с оценката на пенсионните задължения се признават и представят като за разходи за лихви.

6.6. Нематериални активи

В Нематериалните активи са включени: софтуер, патенти, лицензи и други нематериални активи, използвани в Компанията.

Отчитането на нематериалните активи се извършва съгласно СС 38 „Нематериални активи“.

Първоначално оценяване

Първоначалната оценка при придобиване на нематериални активи се извършва по цена на придобиване, която включва покупната цена (включително мита и невъзстановими данъци) и всички преки разходи за подготовка на актива за използването му по предназначение. За придобитите след 01.01.2008 г. нематериални активи Компанията прилага стойностен праг на същественост – 700 лева.

Последващи разходи

Последващите разходи, които възникват във връзка с нематериалните активи след първоначалното им признаване, се признават в отчета за приходите и разходите през периода на тяхното възникване, освен ако благодарение на тях активът може да генерира повече от първоначално установената стандартна ефективност и когато тези разходи могат надеждно да бъдат оценени и отнесени към актива. Ако тези условия са изпълнени, разходите се добавят към себестойността на актива.

Методи на амортизация

Амортизацията се признава в индивидуален отчет за приходите и разходите по линейния метод, съгласно СС 4 „Отчитане на амортизациите“, за периода на полезния живот на дълготрайните нематериални активи.

Амортизацията се изчислява, като се използва линейният метод върху оценения полезен срок на годност на отделните активи, както следва:

• софтуер	2 години
• други нематериални активи	7 години
• активи с ограничен срок на ползване	срокът за ползване, определен в договор или друг документ към момента на придобиването

Начисляването на амортизацията започва от месеца, следващ месеца, в който амортизируемият актив е въведен в употреба.

Начисляването на амортизацията се преустановява от месеца, следващ месеца, в който амортизируемият актив е изведен от употреба.

Обезценка на активи

Балансовата стойност на нематериалните активи подлежи на преглед за обезценка, когато са налице събития, или промени в обстоятелствата, които посочват, че балансовата стойност би могла да надвишава възстановимата им стойност. Загубите от обезценка се включват като разход в индивидуалния отчет за приходи и разходи.

6.7. Дълготрайни материални активи

Дълготрайните материални активи включват земи, сгради, съоръжения, транспортни средства, стопански инвентар, компютърна техника и други, които са необходими за текущата дейност на Компанията и които се очаква да носят икономическа изгода повече от един отчетен период.

Отчитането на дълготрайните материални активи се извършва съгласно СС 16 „Дълготрайни материални активи“.

В дълготрайните материални активи са включени сумата на поетите ангажименти за придобиване на дълготрайни материални активи, включително размерът на авансовите плащания. Стойността на разходите за придобиване на дълготрайни материални активи включва стойността на материалите, на външните услуги, прекия труд и съответна част от общопроизводствените разходи.

Обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, са публична държавна собственост. Те не могат да бъдат отчуждавани, ипотекирани или да се предоставят като друго обезпечение.

Когато съставна част от дълготрайните материални активи съдържа значими компоненти, които имат различен срок на полезен живот, те са отчитат като отделни дълготрайни материални активи.

Първоначално оценяване

Първоначалната оценка при придобиване на дълготрайни материални активи се извършва по цена на придобиване и всички преки разходи, свързани с привеждане на актива в състояние за използване.

За придобитите активи след 01.01.2008 година Компанията е определила стойностен праг от 700 лева, под който придобитите активи независимо, че притежават характеристиката на дълготраен актив, се третират като текущ разход в момента на придобиването им.

Последващи разходи

С последващите разходи, свързани с отделен дълготраен материален актив, се коригира балансовата стойност на актива, когато е вероятно Компанията да има икономическа изгода над тази от първоначално оценената стандартна ефективност на съществуващия актив. Всички други последващи разходи се признават за разход в периода, през който са направени.

Видовете последващи разходи и методите на тяхното определяне и счетоводно отразяване са включени в приетите „Правила за последващи разходи на заведени дълготрайни материални активи, с които се завишава отчетната им стойност“.

Последващите разходи, с които се завишава стойността на придобиване на даден дълготраен материален актив, се отчитат като подактиви към основния дълготраен материален актив с отделни дати на капитализация и полезен живот.

Оценка след първоначално признаване

След първоначалното признаване като актив всеки отделен дълготраен материален актив се отчита по цена на придобиване, намалена с начислените амортизации и натрупаната загуба от обезценка.

Считано от 01.01.2018 г. Компанията е избрала и приела да прилага база за изготвяне на финансовите си отчети по Националните счетоводни стандарти (НСС), съгласно решение на Управителния съвет на НКЖИ, като е променила използваната база за изготвяне на финансови отчети по Международните стандарти за финансово отчитане (МСФО), и е приложила изискванията на СС 42 „Прилагане за първи път на националните счетоводни стандарти“.

Към 01.01.2005 г. и 01.01.2012 г. са извършени преоценки на земи, сгради и съоръжения по справедлива стойност на Компанията, по реда на МСС 16 „Имоти, машини и съоръжения“ с помощта на лицензиран независим оценител по справедлива стойност. Съгласно СС 42, когато активите са били преоценявани по реда на МСС 16, тяхната преоценена стойност може да не се преизчислява, а да се приеме като приета стойност във встъпителния баланс към датата на преминаване към НСС. Натрупаният преоценен резерв се освобождава по реда на т.13.2 изречение първо от ПЗР на СС 16.

Методи на амортизация

Амортизацията се признава в индивидуален отчет за приходите и разходите по линейния метод, съгласно СС 4, за периода на полезния живот на дълготрайните материални активи. Земята и поетите ангажменти за придобиване на дълготрайни материални активи, включително размерът на авансовите плащания не се амортизират.

Амортизируемата сума на дълготрайните активи се определя, като от стойността на придобиването им се приспадне тяхната остатъчна стойност.

Остатъчната стойност на дълготрайните активи се определя съгласно приетите „Правила за определяне на остатъчната стойност на дълготрайните материални активи при завеждането им в експлоатация“. Остатъчна стойност на амортизируем актив не се посочва, ако същата е незначителна по размер или процентно съотношение спрямо отчетната му стойност. Степента на значимост на остатъчната стойност се определя от отговорните технически лица към момента на въвеждане на съответните активи в експлоатация.

Начисляването на амортизацията започва от месеца, следващ месеца, в който амортизируемият актив е въведен в употреба.

Начисляването на амортизацията се преустановява от месеца, следващ месеца, в който амортизируемият актив е изведен от употреба.

Полезният живот на дълготрайните материални активи се определя в съответствие с предполагаемия срок на физическото и моралното им износване, спецификата и бъдещите намерения за тяхната фактическа употреба.

Полезният живот на дълготрайните материални активи се преразглежда веднъж годишно при извършване на пълна годишна инвентаризация на активите и пасивите на Компанията.

При установени изменения във физическото и моралното износване или експлоатационната необходимост на дадени дълготрайни материални активи, полезният им живот се коригира, като се посочва нов предполагаем срок, през който същите ще останат във фактическа употреба, считано от датата, от която промяната влиза в сила.

На основание извършената промяна се преизчислява и актуализира общият полезен живот в основните данни на дълготрайните активи, обхващащ периода от датата на въвеждането им в експлоатация до изтичането на предполагаемия срок, през който се очаква същите да бъдат във фактическа употреба.

Промяната на полезния живот влиза в сила от 01.01. на следващата календарна година.

Разходите за амортизация са включени в индивидуален отчет за приходите и разходите на ред „Разходи за амортизация”.

Обезценка на дълготрайни материални активи

Балансовите стойности на ДМА подлежат на преглед за обезценка, когато са налице събития или промени в обстоятелствата, които показват, че балансовите стойности биха могли да се отличават съществено от възстановимата им стойност. При наличие на такива индикатори балансовите стойности се коригират до възстановимите стойности на съответните активи.

Възстановимата стойност на дълготрайните материални активи е по-високата от двете: справедлива стойност без разходи за продажба или стойност при употреба. За определянето на стойността при употреба на активите, бъдещите парични потоци се дисконтират до тяхната настояща стойност като се прилага дисконтов фактор преди данъци, който отразява текущите пазарни условия и оценки на времевата стойност на парите и рисковете, специфични за съответния актив. Загубите от обезценка се признават в индивидуалния отчет за приходи и разходи.

Извеждане от експлоатация на дълготрайни материални активи

При отпадане от експлоатационна необходимост на дълготрайните материални активи за повече от 12 месеца, през които от тях не се черпи икономическа изгода, същите се извеждат от употреба. Активите се рекласифицират в съответния клас, предназначен за активи извън

експлоатация и начисляването на счетоводни амортизации се преустановява от месеца, следващ месеца, през който са изведени от употреба.

Извеждането от употреба на дълготрайни материални активи се извършва на основание одобрен доклад и издадена заповед на Генералния директор на Компанията.

Връщане в експлоатация на изведени от употреба дълготрайни материални активи

При връщане обратно в експлоатация на изведени от експлоатация дълготрайните материални активи, същите се рекласифицират в съответния клас, към който се отнасят и начисляването на счетоводни амортизации се възобновява от месеца, следващ месеца, през който са върнати в експлоатация.

Връщането в експлоатация на дълготрайни материални активи, изведени от употреба, се извършва на основание одобрен мотивиран доклад и издадена заповед на Генералния директор на Компанията.

Отписване на дълготрайни материални активи

Дълготрайните материални активи се отписват, когато не се очакват бъдещи икономически изгоди от използването им, чрез бракуване, продажба или безвъзмездно прехвърляне.

При частично отписване на дълготрайни материални активи отчетната стойност, подлежаща на отписване, се прехвърля в отделен подактив към основния дълготраен материален актив. Сумите на натрупаната амортизация, остатъчна стойност и преоценъчен резерв се разпределят пропорционално между отписаната и оставащата в употреба част на актива, на база отчетните им стойности.

Отписването на дълготрайни материални активи се извършва на основание Решения на Управителния съвет на Компанията.

6.8. Инвестиции в дъщерни предприятия

Дъщерни предприятия са всички предприятия, които се намират под контрола на Компанията.

Контрол съществува, когато контролиращото предприятие притежава властта, директно или индиректно, да управлява финансовата и оперативна политика на друго предприятие (контролирано), в резултат на обстоятелствата:

- притежава мнозинство от гласовете на акционерите или съдружниците в друго предприятие (дъщерно предприятие);
- е акционер или съдружник в дъщерното предприятие и има право да назначава или да освобождава мнозинството на членовете на административното ръководство и/или членовете на управителния или надзорния съвет на друго предприятие (дъщерно предприятие);
- има право да упражнява господстващо влияние върху предприятие (дъщерно предприятие), в което е акционер или съдружник по силата на договор или клауза в учредителния му акт;
- е акционер или съдружник, притежаващ най-малко 20 на сто или повече от правата на глас в друго предприятие, и мнозинството на членовете на административното ръководство и/или членовете на управителния или надзорния съвет на другото предприятие, които са заемали длъжностите си през последните два отчетни периода и до датата на съставяне на консолидираните финансови отчети, са назначени единствено по силата на упражняване на правата на глас;
- единствено то контролира мнозинството от гласовете на акционерите или съдружниците в това предприятие (дъщерно предприятие) по силата на договор с други акционери или съдружници в предприятието;
- има правомощията да упражнява или действително да упражнява доминиращо влияние или контрол върху дъщерното предприятие;

- предприятието майка и дъщерното предприятие се управляват общо от предприятието майка.

В индивидуалния финансов отчет Компанията представя инвестиция в дъщерно предприятие, отчетена по себестойностния метод.

Компанията признава дивидент от дъщерно предприятие в печалбата или загубата в своите индивидуални финансови отчети, когато бъде установено правото ѝ да получи дивидента.

6.9. Инвестиции в асоциирани и други свързани предприятия

Асоциирани са тези предприятия, върху които Компанията е в състояние да оказва значително влияние, но които не са нито дъщерни предприятия, нито съвместно контролирани предприятия. В индивидуалния финансов отчет инвестициите в асоциирани предприятия се отчитат по себестойностния метод. Други свързани предприятия са тези предприятия, в които Компанията има малцинствено участие.

Компанията признава дивидент от асоциирано предприятие в печалбата или загубата в своите индивидуални финансови отчети, когато бъде установено правото ѝ да получи дивидента.

6.10. Материални запаси

Материалните запаси включват материали, продукция, незавършено производство и материали втора употреба.

Материалните запаси се оценяват по по-ниската от доставната и нетната реализируема стойност, като разликата се отчита като други текущи разходи за дейността.

Доставната стойност на материалните запаси представлява сумата от всички разходи по закупуването и преработката, както и от други разходи, направени във връзка с доставянето на материалните запаси до сегашното им местоположение и състояние. Финансовите разходи не се включват в стойността на материалните запаси.

Нетната реализируема стойност представлява очакваната продажна цена на материалните запаси, намалена с приблизително оценените разходи по завършване на производствения цикъл и очакваните разходи по продажбата. В случай, че материалните запаси са били вече обезценени до нетната им реализируема стойност и в последващ отчетен период се окаже, че условията довели до обезценката не са вече налице, то се възприема новата им нетна реализируема стойност. Сумата на възстановяването може да бъде само до размера на балансовата стойност на материалните запаси преди обезценката. Сумата на обратно възстановяване на стойността на материалните запаси се отчита като намаление на другите разходи за периода, в който възниква възстановяването.

Текущото заприходяване на материали втора употреба се извършва на база издадена вътрешна заповед, в случаите на ликвидация и брак на активи, полезните материали от които могат да бъдат повторно използвани.

Себестойността на продукцията се определя от стойността на употребените материали, разходите за преработка и другите разходи, свързани с производството на съответната продукция.

Материалните запаси се отписват по метода на конкретно определената стойност, когато тяхното потребление засяга конкретни обекти по договори. Когато няма условия за прилагане на метода на конкретно определената стойност, се прилага средно-претеглена стойност, формирана на ниво структурно звено.

При продажба на материалните запаси тяхната балансова стойност се признава като разход в периода, в който е признат съответният приход.

В края на отчетния период се прави оценка на нетната реализируема стойност на материалните запаси. Когато отчетната стойност на материалните запаси е по-висока от нетната реализируема стойност, тя се отчита като други текущи разходи.

6.11. Обезценка на активи

Обезценка на активи, съгласно СС 36 се извършва най-малко веднъж в края на отчетния период във връзка с изготвяне на годишни финансови отчети.

Преглед за обезценка на активите се извършва, като:

- определя се дали са налице условия и индикатори за обезценка на актива;
- определя се възстановимата стойност на актива;
- определя се загубата от обезценка на актива.

При определяне на необходимостта от обезценка на активи Компанията прилага принципа за същественост.

Загубата от обезценка на актива се признава веднага като текущ разход.

Загубата от обезценка на актива се коригира в следващи отчетни периоди, само когато е настъпила промяна в очакванията, използвани при определяне на възстановимата стойност на актива, след признаването на последната загуба от обезценка.

При възстановяването на загубата от обезценка преносната стойност на актива не следва да превишава преносната стойност, която би била определена, при положение че в предходни години не е била признавана загуба от обезценка.

6.12. Свързани лица

Съгласно приложимия СС 24, Компанията е във взаимоотношения на свързани лица, когато:

- контролира пряко друго предприятие;
- упражнява пряко значително влияние върху другото предприятие;
- упражнява чрез едно или повече предприятия значително влияние върху друго предприятие;
- е член на ключов ръководен персонал на отчитащото се предприятие или на предприятието майка на отчитащото се предприятие;
- предприятието и отчитащото се предприятие са членове на една и съща група;
- и двете предприятия са съвместни предприятия на едно и също трето лице;
- предприятието е контролирано или контролирано съвместно от лице, свързано с отчитащото се предприятие;
- лице, свързано с отчитащото се предприятие, което упражнява контрол или упражнява съвместен контрол върху отчитащото се предприятие, упражнява значително влияние върху предприятието или е член на ключов ръководен персонал на предприятието (или на предприятието майка).

В годишния индивидуален финансов отчет се оповестяват видът на сделките и сумите на неуредените разчети по сделките със свързани лица.

6.13. Финансови инструменти

Финансовите активи и пасиви се признават, когато Компанията стане страна по договорни споразумения, включващи финансови инструменти.

Финансов актив се отписва, когато се загуби контрол върху договорните права, които съставляват финансовия актив, т.е. когато са изтекли правата за получаване на парични потоци или е прехвърлена значимата част от рисковете и изгодите от собствеността.

Финансов пасив се отписва при неговото погасяване, изплащане, при анулиране на сделката или при изтичане на давностния срок.

6.13.1. Финансови активи

С цел последващо оценяване на финансовите активи, с изключение на хеджиращите инструменти, същите са класифицирани в следните категории: кредити и вземания;

Финансовите активи се разпределят към отделните категории в зависимост от целта, с която са придобити. Категорията на даден финансов инструмент определя метода му на оценяване и дали приходите и разходите се отразяват в печалбата или загубата или в собствения капитал на Компанията.

Кредити и вземания

Кредити и вземания, възникнали първоначално в Компанията, са недеривативни финансови инструменти с фиксирани плащания, които не се търгуват на активен пазар. Кредитите и вземанията последващо се оценяват по амортизируема стойност по метода на ефективната лихва. Всяка промяна в стойността им се отразява в печалбата или загубата за текущия период. Парите и паричните еквиваленти, търговските и по-голямата част от другите вземания на Компанията са към тази категория финансови инструменти. Дисконтиране не се извършва, когато ефектът от него е незначителен.

Значими вземания се тестват за обезценка по отделно, когато са просрочени към датата на индивидуалния финансов отчет или когато съществуват обективни доказателства, че контрагентът няма да изпълни задълженията си. Всички други вземания се тестват за обезценка по групи, които се определят в зависимост от оценения кредитен риск на контрагента, както и от други кредитни рискове, ако съществуват такива. В този случай процентът на обезценката се определя на базата на исторически данни относно непогасени задължения на контрагенти за всяка идентифицирана група.

Приблизителната оценка за загуби от съмнителни и несъбираеми вземания се прави, когато за събираемостта на цялата сума или на част от нея съществува висока несигурност.

Несъбираемите вземания се отписват, когато се установят правните основания за това.

Загубата от обезценка на търговски вземания се представя в индивидуалния отчет за приходи и разходи като „Разходи за обезценка“ на ред „Други разходи“.

Възстановените разходи от обезценка на събрани обезценени търговски вземания в предходни периоди, се представят на ред „Други приходи“.

6.13.2. Финансови пасиви

Финансовите пасиви на Компанията включват финансов лизинг, търговски и други задължения.

Финансовите пасиви се признават, когато съществува договорно задължение за плащане на парични суми или друг финансов актив на друго предприятие или договорно задължение за размяна на финансови инструменти с друго предприятие при потенциално неблагоприятни условия. Всички разходи, свързани с лихви, и промени в справедливата стойност на финансови инструменти, ако има такива, се признават в разходите като „Финансови разходи“.

Финансовите пасиви се оценяват последващо по амортизируема стойност.

Търговските задължения се признават първоначално по номинална стойност и впоследствие се оценяват по амортизирана стойност, намалена с плащания по уреждане на задължението.

6.14. Пари и парични еквиваленти

Паричните средства и еквиваленти включват касовите наличности, разплащателните сметки и краткосрочните депозити в банки. Индивидуалният отчет за паричните потоци се изготвя съгласно изискванията на т.3 на СС 7 по прекия метод.

За целите на изготвянето на индивидуалния отчет за паричните потоци:

- паричните постъпления от клиенти и паричните плащания към доставчици са представени брутно, с включен ДДС (20% или 9%);

- получените лихви по разплащателни сметки са представени в оперативната дейност;
- платеният/възстановеният ДДС по покупки/продажби на дълготрайни активи се посочва като плащане към/от доставчици/клиенти към паричните потоци от оперативна дейност, доколкото той участва и се възстановява заедно и в оперативните потоци на дружеството за съответния период (месец).

За целите на изпълнение на условията на проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, НКЖИ извършва безналични разплащания с контрагенти със средства получени от Кохезионен фонд и Европейски фонд за регионално развитие, включени в системата на електронни бюджетни разплащания (СЕБРА) чрез сметка, титуляр на която е Управляващият орган към МТС, който финализира разплащанията.

Всички транзакции, извършени чрез системата СЕБРА, посочени по-горе, не са включени в индивидуалния отчет за паричния поток, а са представени като безналични плащания.

6.15. Данъчно облагане

Текущите данъци върху печалбата се определят в съответствие с изискванията на българското данъчно законодателство - Закон за корпоративното подоходно облагане. Номиналната данъчна ставка за 2022 г. е 10% (2021 г.: 10%).

Разходите за данъци, признати в текущия финансов резултат, включват сумата на отсрочените и текущите данъци.

Текущите данъчни активи и/или пасиви представляват тези задължения към или вземания от данъчните институции, отнасящи се за текущи или предходни отчетни периоди, които не са платени към датата на индивидуалния финансов отчет. Текущият данък е дължим върху облагаемия доход, който се различава от печалбата или загубата във финансовите отчети. Изчисляването на текущия данък е базиран на данъчните ставки и на данъчните закони, които са в сила към края на отчетния период.

Отсрочените данъци се изчисляват по балансовия метод за всички временни разлики между балансовата стойност на активите и пасивите и тяхната данъчна основа. Отсрочен данък не се предвижда при първоначалното признаване на актив или пасив, освен ако съответната транзакция не засяга данъчната или счетоводната печалба.

Отсрочените данъчни активи и пасиви не се дисконтират. При тяхното изчисление се използват данъчни ставки, които се очаква да бъдат приложими за периода на реализацията им, при условие че те са влезли в сила или е сигурно, че ще влязат в сила, към края на отчетния период.

Отсрочените данъчни пасиви се признават в пълен размер.

Отсрочени данъчни активи се признават, само ако съществува вероятност те да бъдат усвоени чрез бъдещи облагаеми доходи, относно преценката на ръководството за вероятността за възникване на бъдещи облагаеми доходи, чрез които да се усвоят отсрочени данъчни активи.

6.16. Отчитане на лизингови договори (като лизингополучател)

В съответствие с изискванията на СС 17 „Лизинг“ правата и рисковете свързани със собствеността върху актива се прехвърлят от лизингодателя върху лизингополучателя.

Промените в СС 17 „Лизинг“ се отнасят до счетоводното отчитане и представяне на експлоатационния лизинг както във финансовите отчети на наемодателите, така и във финансовите отчети на наемателите. Същите имат за цел да прецизират текстовете с цел по ясно и категорично определяне на счетоводните приходи и разходи при отчитането на експлоатационните договори за лизинг, като представянето във финансовите отчети на: наемодателите и наемателите, става на линейна база за целия период на договора, дори и когато постъпленията не се получават на тази база.

При сключване на договор за финансов лизинг активът се признава в индивидуалния счетоводен баланс на лизингополучателя по по-ниската от двете стойности – справедливата стойност на наетия актив и настоящата стойност на минималните лизингови плащания плюс

непредвидени плащания, ако има такива. В индивидуалния счетоводен баланс се отразява и съответното задължение по финансов лизинг, независимо от това дали част от лизинговите плащания се дължат авансово при сключване на договора за финансов лизинг.

Активите, придобити при условията на финансов лизинг, се амортизират в съответствие с приетата счетоводна политика за аналогични собствени активи.

Всички останали лизингови договори се считат за оперативни лизингови договори. Плащанията по оперативен лизингов договор се признават като разходи за външни услуги за срока на договора. Разходите, свързани с оперативния лизинг се признават в текущи разходи в момента на възникването им.

6.17. Основен капитал и резерви

Основният капитал отразява балансовата стойност на имуществото към 30.11.2001 г. съгласно параграф 4 от ПЗР на Закона за железопътния транспорт, предоставено на Компанията като правоприемник на Национална компания „Български държавни железници” и отнасящо се до железопътната инфраструктура.

Другите резерви са възникнали като балансираща стойност при отделянето на Компанията от Национална компания „Български държавни железници” съгласно Разделителен протокол към 31 декември 2001 г. Измененията в тях са свързани с нетекущи активи, получени от или върнати по решения на едноличния собственик и държавата.

Преоценъчният резерв е формиран от разлики между балансовата и справедливата стойност на дълготрайни материални активи към датата на преоценка, оценявани последващо по преоценена стойност преди преминаване от база на отчитане МСФО към база на отчитане НСС (пояснителна бележка 23.3).

С преминаване към база на отчитане НСС, Компанията отчита последващо дълготрайните материални активи по цена на придобиване, намалена с начислените амортизации и натрупаната загуба от обезценка.

6.18. Доходи на персонала

Компанията отчита краткосрочни задължения по компенсируеми отпуски, възникнали от неизползван платен годишен отпуск в случаите, в които се очаква той да бъде ползван в рамките на 12 месеца след датата на отчетния период, през който наетите лица са положили труда, свързан с тези отпуски. Краткосрочните задължения към персонала включват надници, заплати и социални осигуровки.

Основно задължение на работодателя е да извършва задължително осигуряване на наетия персонал за пенсионното, здравно и срещу безработица осигуряване.

Съгласно изискванията на Кодекса на труда (КТ) при прекратяване на трудовото правоотношение, след като е придобил право на пенсия за осигурителен стаж и възраст, работникът или служителът има право на обезщетение съгласно чл. 222 ал. 3 от КТ и Компанията е задължена да му изплати обезщетение в размер на две брутни месечни трудови възнаграждения. В случай че работникът или служителът е работил в Компанията или в системата на БДЖ през последните 10 години, размерът на обезщетението възлиза на размери, посочени в пояснителна бележка 13.2.

Размерите на осигурителните вноски се утвърждават конкретно със Закона за бюджета на ДОО за съответната година. Вноските се разпределят между работодателя и осигуреното лице в съотношение, което се променя ежегодно и е определено с осигурителния кодекс.

Ръководството на Компанията оценява с помощта на независим актюер настоящата стойност на задължението си за изплащане на обезщетения при пенсиониране на персонала, произтичащи от Кодекса на труда и Колективния трудов договор на Компанията в съответствие с изискванията на СС 19 „Доходи на персонала“. За целта се използва кредитния метод на прогнозираните единици. Оценката на задълженията е базирана на стандартни проценти на инфлацията, текучество на персонала, смъртност и бъдещи увеличения на заплатите.

Актюерската печалба и загуба се признава съгласно приложимите изисквания на СС 19 „Доходи на персонала“, представя се като текущ разход и е включена в индивидуалния отчет за приходи и разходи на ред „Разходи за персонала“, съгласно приложимия СС 19 „Доходи на персонала“.

Разходите за лихви, свързани с оценката на пенсионните задължения са включени в индивидуалния отчет за приходи и разходи на ред „Разходи за лихви и други финансови разходи“.

6.19. Правителствени дарения и европейски фондове

Правителствените дарения, предоставени от държавата, представляват субсидии и други различни форми на финансиране, отговарящи на определението за правителствени дарения съгласно СС 20 „Отчитане на правителствени дарения и оповестяване на правителствена помощ“, предоставени от държавата, държавните агенции и подобни органи, които могат да бъдат местни, национални или международни.

Правителствените дарения, предоставени от държавата, се признават, когато съществува разумна сигурност, че дарението ще бъде получено и че всички свързани с него условия ще бъдат изпълнени.

Правителствените дарения, получени в Компанията като компенсация за минали разходи или загуби, се признават за приход през периода на получаването им.

Правителствените дарения, свързани с амортизируеми активи, се признават на приход пропорционално на начислените за съответния период амортизации на активи, придобити чрез тези дарения.

При придобиване на неамортизируеми активи (земи), в резултат на извършено отчуждаване във връзка с изграждане на обекти на железопътната инфраструктура, периодът на текущото признаване на приходи от полученото финансиране условно се приема за 25 години като средна продължителност на полезния живот на прилежащите към земята съоръжения.

Безвъзмездни средства, предоставени от международни институции, включват безвъзмездни средства, предоставени от Европейски фонд за регионално развитие (ЕФРР), Кохезионен фонд и други Европейски фондове, чрез Оперативни програми. Компанията отчита получените средства от Европейски фондове за придобиване на нетекущи активи по проекти, изпълнявани и финансирани чрез Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, Механизъм за свързване на Европа, Механизъм за свързване на Европа 2 и други програми.

6.20. Провизии, условни пасиви и условни активи

Като провизия в съответствие с изискванията на СС 37 „Провизии, условни задължения и условни активи“ в Компанията се третира и отчита задължение с неопределена срочност или размер.

Провизията е текущо правно или конструктивно задължение на Компанията към датата на финансовия отчет. Провизиите се признават, когато има вероятност тези задължения в резултат от минали събития да доведат до изходящ поток на ресурси от Компанията и може да бъде направена надеждна оценка на сумата на задължението.

Провизия се признава в индивидуалните финансови отчети и като текущ разход, при спазване на условията на СС 37.

Към датата на индивидуалните финансови отчети сумите на признатите провизии се преразглеждат и коригират - актуализират чрез доначисляване на провизии или чрез намаляване на вече отчетените провизии, с цел тяхната най-добра приблизителна оценка. В случаите, в които се установи, че за погасяването на задължението вече не е вероятно да настъпи изтичане на ресурси, съдържащи икономически ползи, провизията се реинтегрира.

Като условни задължения в Компанията се третират:

- Възможните задължения, произтичащи от минали събития, резултатът от които ще бъде потвърден единствено с настъпването или ненастъпването на едно или повече несигурни бъдещи събития, които не са изцяло под контрола на Компанията.
- Настоящи задължения, произтичащи от минали събития, които не са признати във финансовия отчет или защото не е налице вероятност погасяването им да доведе до изтичане на икономически ползи, или защото сумата на задължението не може да бъде остойностена достатъчно надеждно.

Условното задължение се оповестява, освен ако вероятната необходимост от изходящ паричен поток ресурси, включващи икономически ползи, за погасяване на задължението е отдалечена във времето.

Условните задължения се оценяват, за да се определи дали се е появила вероятна необходимост от изходящ паричен поток ресурси, включващи икономически ползи. Ако се е появила такава вероятна необходимост за статия, която преди е била третирана като условно задължение, провизията се признава във финансовите отчети за периода, през който е настъпила промяната.

Условни вземания не се признават във финансовите отчети.

Условни активи се оповестяват в индивидуалния финансов отчет. Условните активи се оценяват постоянно, за да се отрази правилно тяхното представяне във финансовите отчети. Ако постъпването на потока икономически ползи е станало практически сигурно, тогава активът и свързаните с него приходи се признават във финансовия отчет за периода, през който е настъпила промяната. Ако постъпването на поток икономически ползи е станало вероятно, предприятието го оповестява като условен актив.

Провизиите се признават, когато има вероятност сегашни задължения в резултат от минало събитие да доведат до изходящ поток на ресурси от Компанията и може да бъде направена надеждна оценка на сумата на задължението. Възможно е срочността или сумата на изходящия паричен поток да е несигурна.

Сумата, която се признава като провизия, се изчислява на база най-надеждната оценка на разходите, необходими за уреждане на сегашно задължение към края на отчетния период, като се вземат в предвид рисковете и несигурността, свързани със сегашното задължение.

Провизиите се преразглеждат към края на всеки отчетен период и стойността им се коригира, за да се отрази най-добрата приблизителна оценка.

6.21. Значими преценки на ръководството при прилагане на счетоводната политика

При изготвянето на финансовия отчет ръководството прави значими преценки и редица предположения, оценки и допускания относно признаването и оценяването на активи, пасиви, приходи и разходи, които оказват най-съществено влияние върху финансовите отчети.

Действителните резултати могат да се различават от преценките, предположенията, оценките и допусканията на ръководството и в редки случаи съответстват напълно на предварително оценените резултати.

6.22. Несигурност на счетоводните приблизителни оценки

Информация относно съществените предположения, оценки и допускания, които оказват най-значително влияние върху признаването и оценяването на активи, пасиви, приходи и разходи е представена по-долу.

6.22.1. Полезен живот на амортизируеми активи

Ръководството преразглежда полезния живот на амортизируемите активи периодично.

Към 31 декември 2022 г. ръководството определя полезния живот на активите, който представлява очакваният срок на ползване на активите от Компанията. Действителният полезен живот може да се различава от направената оценка поради техническо и морално изхабяване на

активи на жп инфраструктурата, за който е възможно да предстоят бъдещи реконструкции и модернизации.

6.22.2. Обезценки

За загуба от обезценка се признава сумата, с която балансовата стойност на даден актив или единица, генерираща парични потоци, превишава възстановимата им стойност, която е по-високата от справедливата стойност, намалена с разходите по продажба на даден актив, и неговата стойност в употреба. За да определи стойността в употреба, ръководството на Компанията изчислява очакваните бъдещи парични потоци за всяка единица, генерираща парични потоци, и определя подходящия дисконтов фактор с цел калкулиране на настоящата стойност на тези парични потоци.

В повечето случаи при определянето на приложимия дисконтов фактор се прави оценка на подходящите корекции във връзка с пазарния риск и рисковите фактори, които са специфични за отделните активи.

6.22.3. Материални запаси

Материалните запаси се оценяват по по-ниската стойност от цената на придобиване и нетната реализируема стойност. При определяне на нетната реализируема стойност ръководството взема предвид най-надеждната налична информация към датата на приблизителната оценка.

6.22.4. Обезценка на кредити и вземания

Компанията използва корективна сметка за отчитане на сумата на обезценка на трудносъбираеми и несъбираеми вземания от клиенти. Ръководството преценява адекватността на тази обезценка на база на възрастов анализ на вземанията, исторически опит за нивото на отписване на несъбираеми вземания, както и анализ на платежоспособността на съответния клиент, промени в договорените условия на плащане и др. Ако финансовото състояние и резултати от дейността на клиентите се влошат над очакваното, стойността на вземанията, които трябва да бъдат отписани или обезценени през следващи отчетни периоди, може да бъде по-голяма от очакваната към отчетната дата.

6.22.5. Провизии

Компанията е ответник по няколко съдебни дела към настоящия момент. Компанията не е признала провизии за бъдещи задължения в настоящия индивидуален финансов отчет, тъй като счита че отправените искове са неоснователни и че вероятността те да доведат до разходи за Компанията при уреждането им е малка.

6.22.6. Отсрочени данъчни активи

Оценката на вероятността за бъдещи облагаеми доходи за усвояването на отсрочени данъчни активи се базира на последната одобрена бюджетна прогноза, коригирана относно значими необлагаеми приходи и разходи и специфични ограничения за пренасяне на неизползвани данъчни загуби или кредити. Ако надеждна прогноза за облагаем доход предполага вероятното използване на отсрочен данъчен актив особено в случаи, когато активът може да се употреби без времево ограничение, тогава отсроченият данъчен актив се признава изцяло. Признаването на отсрочени данъчни активи, които подлежат на определени правни или икономически ограничения или несигурност, се преценява от ръководството за всеки отделен случай на базата на специфичните факти и обстоятелства.

Към 31.12.2022 г. не са признати отсрочени данъчни активи (пояснителна бележка 24).

7. Корекции на грешки от предходни години

Грешка, свързана с предходни периоди се класифицира като фундаментална по смисъла на приложимия СС 8 „Нетни печалби или загуби за периода, фундаментални грешки и промени в счетоводната политика”, когато повлиява съществено на информацията във финансовите отчети за тези периоди.

Възприетият подход по смисъла на СС 8 „Нетни печалби или загуби за периода, фундаментални грешки и промени в счетоводната политика”, е :

- Препоръчителният подход, при който фундаменталната грешка, свързана с предходния период, за който се отнася се отчита през текущия период чрез увеличаване (или намаляване) на салдото на неразпределената печалба от минали години (непокрита загуба от минали години) и сравнителната информация се преизчислява.

Съгласно счетоводната политика на Компанията, корекция на суми под 500 хил. лв. за предходен период се отчитат в печалбите и загубите за текущия период, а над този стойностен праг, се прилага препоръчителният подход чрез корекция: увеличаване или намаляване на салдото на неразпределената печалба от минали години, като сравнителната информация за съответните предходни отчетни периоди се преизчислява.

8. Финансово управление на риска

Дейността на Компанията е изложена на различни видове рискове по отношение на финансовите си инструменти. Детайлна информация относно финансовите активи и пасиви по категории на Компанията е представена в пояснителна бележка 30.

8.1. Валутен риск

Дейността на Компанията се осъществява на територията на Република България, няма значими разчети, приходи и разходи деноминирани в чуждестранна валута.

Валутните рискове са минимални, тъй като валутният курс на българския лев към еврото е фиксиран.

8.2. Кредитен риск

Максималният кредитен риск, свързан с финансовите активи, е до размера на преносната им стойност отразена в индивидуалния счетоводен баланс на Компанията.

8.3. Ликвиден риск

Ликвидният риск представлява рискът Компанията да не може да погаси своите задължения. Компанията посреща нуждите си от ликвидни средства, като внимателно следи плащанията по погасителните планове на дългосрочните финансови задължения, както и входящите и изходящи парични потоци, възникващи в хода на оперативната дейност.

8.4. Лихвен риск

Лихвеният риск представлява рискът стойността на лихвоносните задължения на Компанията да варира вследствие на промени на пазарните лихвени проценти.

Компанията спазва условията на поетите споразумения и ангажименти, поради което този риск е сведен до минимум.

III. ПОЯСНИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ КЪМ ИНДИВИДУАЛНИЯ ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

9. Нетни приходи от продажби

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	44 451	39 893
Приходи от инфраструктурни такси	34 839	67 027
Приходи от други услуги	15 864	15 836
Приходи от услуги	95 154	122 756
Приходи от стоки	3	-
Общо нетни приходи от продажби:	95 157	122 756

Нетните приходи от продажби включват приходи от продажба на услуги и стоки.

9.1. Приходи от инфраструктурни такси

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Приходи от преминаване	25 436	50 097
Приходи от използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия	9 403	16 930
Общо:	34 839	67 027

Най-значителен дял в размера на приходите от инфраструктурни такси е от дружествата от група „ХОЛДИНГ БДЖ” ЕАД с 69,58%, в това число: „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД – 45,81% и „БДЖ-Товарни превози” ЕООД – 23,77%. Голям дял от другите превозвачи има „БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО” ЕООД – 8,94%.

На основание Постановление на Министерски съвет (ПМС) №118 от 09.06.2022 г. (обн. ДВ, бр.44 от 14.06.2022 г.) и ПМС №304 от 29.09.2022 г. (обн. ДВ, бр.79 от 04.10.2022 г.) за допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с ПМС №92 на Министерски съвет от 2012 г., се осигуряват мерки за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 7 октомври 2020 г. за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19:

- Размерът на ставките за влакилометър, брутотонкилометър и ставката за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, се намалява с 50 на сто за периода от 1 януари 2022 до 31 декември 2022 г.

- Таксата за заявен и неизползван капацитет не се събира за периода от 1 януари 2022 до 31 декември 2022 г.

За намалените ставки Компанията е получила финансиране под формата на субсидия в размер на 41 840 хил. лв.

9.2 Приходи от разпределение на тягова ел. енергия

Представените приходи от разпределение на тягова електрическа енергия са генерирани от разпределението ѝ към жп превозвачи. През 2010 г. лицензиращият орган „Държавна комисия за енергийно и водно регулиране” (КЕВР), преименувана на „Комисия за енергийно и водно регулиране” издава на НКЖИ лицензия №Л-327-19/17.05.2010 г. за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт. Лицензията е единствена за територията на страната и е за срок от 35 години. В качеството си на разпределително дружество НКЖИ сключи и необходимите по закон договори с енергийните дружества НЕК ЕАД и ЕСО ЕАД. По този начин от 01.01.2013 г. НКЖИ практически стартира дейността „разпределение на тягова електрическа енергия” съгласно издадената Лицензия №Л-327-19/17.05.2010 г.

Цената за услугата „разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт” е нормативно определена от КЕВР. С Решение №Ц-28 от 01.07.2021 г. КЕВР определя цена за разпределение на тягова електрическа енергия за първата ценова година от четвъртия регулаторен период. С Решение №Ц-20 от 01.07.2022 г. КЕВР определя цена за втората ценова година от четвъртия регулаторен период за услугата „разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт”, в сила от 01.07.2022 г.

С изменение и допълнение на Правилата за работа на организиран борсов пазар на електрическа енергия (ПРОБПЕЕ), издадени от КЕВР (обн. ДВ, бр. 74 от 16.09.2022 г.), в сила от датата на обнародването им, е въведена възможност за плащане чрез директен дебит съгласно Инstrukция №5 „Плащане чрез директен дебит” на „Българска независима енергийна борса” ЕАД. В тази връзка е разкрита специална банкова сметка на поделение

„Електроразпределение”, с цел закупуване на необходимите количества ел. енергия за технологичните разходи за извършване на основната си дейност.

9.3. Приходи от други услуги

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Приходи от предоставени на превозвачи услуги Наредба 41	8 080	6 520
Приходи от дезинфекционни станции	3 619	3 164
Приходи от ремонтни дейности и други услуги	1 981	1 913
Приходи от кантарни участъци	1 409	977
Приходи от съхранение на военно-временни запаси	775	775
Приходи от заявен и неизползван капацитет Наредба 41	-	2 487
Общо:	15 864	15 836

10. Други приходи

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Приходи от финансираня	447 159	352 306
Приходи от продажба на активи	1 541	4 206
Други приходи	14 272	13 110
Общо:	462 972	369 622

10.1. Приходи от финансираня

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Финансираня, свързани с покриване на разходи	303 319	217 345
Финансираня, свързани с нетекущи активи	132 976	132 354
Финансираня, свързани с правителствени компенсации за ел.енергия	10 195	1 857
Финансираня, свързани с текущи активи	669	750
Общо:	447 159	352 306

Приходите от финансираня, свързани с нетекущи активи, съответстват на размера на текущия разход за амортизация на безвъзмездно придобити дълготрайни материални и нематериални активи, финансирани от Държавния бюджет и Европейските фондове, които се признават на систематична и рационална база за срока на полезния живот на дълготрайните материални и нематериалните активи.

Приходите от финансираня, свързани с покриване на разходи са: за текущи активи и преки разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура, признати изцяло на приход през отчетния период, през който са направени разходите.

На ред „Финансираня, свързани с покриване на разходи“ са признати приходи, получени като субсидия от държавата, на основание на ПМС №118 от 09.06.2022 г. и ПМС №304 от 29.09.2022 г. на Министерски съвет (пояснителна бележка 9.1) на обща стойност 41 840 хил. лв., съответно за инфраструктурни такси и неизползван капацитет за периода от 1 януари 2022 до 31 декември 2022 г.

С Решение №30 от 25.01.2022 г. на Министерски съвет се одобрява Програма за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия, изменена с Решения №105 от 02.03.2022 г., №356 от 01.06.2022 г., №534 от 29.07.2022 г., №710 от 29.09.2022 г., както следва: със 141,21 лв./МВтч за месец януари, със 136,28 лв./МВтч за месец февруари, с 226,40 лв./МВтч за месец март 2022 г., със 116,08 лв./МВтч за месец април 2022 г., с 155,71 лв./МВтч за месец май, със 188,71 лв./МВтч за месец юни, с 382,27 лв./МВтч за месец юли, с 596,59 лв./МВтч за месец август, 485,50 лв./МВтч за месец септември, 152,80 лв./МВтч за месец октомври, 180,56 лв./МВтч за месец ноември и 232,64 лв./МВтч за месец декември. По този ред са отчетени приходи от получени компенсации за ел. енергия, посочени на ред „Финансирания, свързани с правителствени компенсации за ел. енергия“.

Министерството на енергетиката сключва договори с операторите на разпределителните мрежи, търговци на електрическа енергия, доставчици от последна инстанция, производители, които продават директно на крайни небитови клиенти, както и с оператора на организирания борсов пазар на електроенергия. По този ред НКЖИ сключва с Министерство на Енергетиката чрез поделение „Електроразпределение“ Договор №12 от 25.03.2022 г., за периода януари-март 2022 г. и Допълнително споразумение към него №1-2022 от 10.05.2022 г. за компенсиране на разходите на операторите на електропреносната и електроразпределителните мрежи за закупуване на електрическа енергия, потребена за технологични разходи за месеците януари-юни 2022 г. По същия ред с „Фонд сигурност на електроенергийната система“ са сключени чрез поделение „Електроразпределение“ Договор №6-ОПР от 22.08.2022 г. за компенсации за периода юли-септември 2022 г. и Договор №6-ОПР-2 от 04.11.2022 г. за компенсации за периода октомври-декември 2022 г.

10.2. Приходи от продажба на активи

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Приходи от продажба на материални запаси	1 183	2 939
Приходи от продажба на нетекущи активи	358	1 267
Общо:	1 541	4 206

10.3. Други приходи

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Приходи от глоби и неустойки	5 132	2 302
Приходи от заведени втора употреба материали/скрап от брак/ликвидация	4 311	5 288
Приходи от наеми	3 496	3 445
Приходи от получени обезценени вземания	-	303
Други	1 333	1 772
Общо:	14 272	13 110

През 2021 г. постъпват 303 хил. лв. представляващи разпределена сума в полза на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ от публикуваната в Търговски регистър и регистър на ЮЛНЦ частична сметка за разпределение на наличните суми между кредиторите на Корпоративна Търговска Банка АД (в несъстоятелност) с приети вземания по чл. 69, ал. 1 от Закона за банковата несъстоятелност.

11. Разходи за материали

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Електроенергия	(27 207)	(15 298)
Материали и резервни части	(25 917)	(38 275)
Гориво	(6 644)	(4 826)
Топлоенергия	(576)	(472)
Вода	(545)	(332)
Общо:	(60 889)	(59 203)

Получени са правителствени компенсации по Програмата за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия за 2022 г. (пояснителна бележка 10.1)

12. Разходи за външни услуги

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Транспортни услуги и карти	(8 948)	(8 563)
Охрана	(7 957)	(6 894)
Ремонти и текущо поддържане на жп инфраструктура	(5 905)	(6 760)
Почистване	(4 481)	(4 085)
Застраховки	(4 237)	(3 328)
Абонаментни услуги	(3 908)	(4 436)
Лабораторни услуги, експертизи, измерване и фискализиране	(1 970)	(1 109)
Данък сгради, такса смет и други	(1 944)	(1 788)
Наеми	(955)	(438)
Такси	(559)	(891)
Телефонни и пощенски услуги	(399)	(392)
Граждански договори	(318)	(302)
Други	(1 246)	(1 383)
Общо:	(42 827)	(40 369)

13. Разходи за персонала

13.1. Възнаграждения на персонала

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Възнаграждения	(174 562)	(165 076)
Компенсирани отпуски	(3 283)	(1 993)
Изменение на провизията за обезщетения при пенсиониране	(6 952)	(6 641)
Разходи за възнаграждения	(184 797)	(173 710)
Разходи за социални осигуровки и надбавки	(58 349)	(47 882)
в т.ч. осигуровки, свързани с пенсии	(21 189)	(19 161)
Общо:	(243 146)	(221 592)

Средният списъчен брой на персонала за 2022 г. е 10 680 бр. (2021 г.: 10 859 бр.)

Общата сума на разходите по планове с дефинирани доходи на Компанията, призната за текущата година и сравнителния период, може да бъде представена, както следва:

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Актюерски (печалби)/загуби от промени в финансовите предположения	(795)	301
Актюерски (печалби)/загуби от промени във демографските предположения	837	493
Общо актюерски (печалби)/загуби:	42	794
Разходи за текущ трудов стаж	(6 994)	(7 434)
Общо изменение на провизия за обезщетения при пенсиониране:	(6 952)	(6 641)
Разходи за лихви	(557)	(118)
Общо разходи по планове с дефинирани доходи, признати в ОПР	(7 509)	(6 758)

Актюерската печалба/загуба и разходите за трудов стаж призната като текущ разход и включена в индивидуалния отчет за приходи и разходи на ред „Разходи за персонала“.

Разходите за лихви, свързани с пенсионните задължения са включени в индивидуалния отчет за приходи и разходи на ред „Разходи за лихви и други финансови разходи“. Всички други разходи, представени по-горе, са включени на ред „Разходи за възнаграждения“.

13.2. Задължения за обезщетения при пенсиониране

При прекратяване на трудовото правоотношение, след като е придобито право на пенсия за осигурителен стаж и възраст, вкл. и по условията на чл. 68а от Кодекс за социално осигуряване (КСО), независимо от основаниято за прекратяването, работниците и служителите имат право на обезщетение по чл. 222 ал. 3 от КТ. Когато последните им 10 години трудов стаж са при един и същ работодател, обезщетението е в следните размери, в зависимост от момента на прекратяване на трудовото правоотношение: до 1 месец 10 брутни работни заплати, след 1 до 6 месеца 9 брутни работни заплати, след 6 до 12 месеца 8 брутни работни заплати, над 12 месеца 7 брутни работни заплати.

Право на обезщетение в размер 10 брутни трудови възнаграждения имат работници и служители, които се пенсионира по условията на чл. 68а от КСО и отговарят на условието за 10 години трудов стаж при един и същ работодател.

Планът излага Компанията на актюерски рискове като лихвен риск, риск от промяна в продължителността на живота и инфлационен риск.

Лихвен риск

Настоящата стойност на задълженията по планове с дефинирани доходи е изчислена с дисконтов процент, определен на база на публикуваните от БНБ данни за дългосрочния лихвен процент (доходност от Бенчмарк държавни облигации) в края на 2022 г. Падежът на облигациите съответства на очаквания срок на задълженията по планове с дефинирани доходи и те са деноминирани в български лева. Спад в пазарната доходност на висококачествените корпоративни облигации ще доведе до увеличение на задълженията по планове с дефинирани доходи на Компанията.

Риск от промяна в продължителността на живота

Увеличение на очакваната продължителност на живота на служителите би довело до увеличение в задълженията по планове с дефинирани доходи.

Инфлационен риск

Увеличение на инфлацията би довело до увеличение в задълженията по планове с дефинирани доходи.

Задълженията за дефинирани доходи към 31.12.2022 г. се очаква да бъдат уредени през следващи отчетни периоди и са представени в индивидуалния счетоводен баланс на ред „Провизии за пенсии и други подобни задължения“.

За определяне на задълженията за обезщетения при пенсиониране Компанията е направила актюерска оценка, като е ползвала услугите на сертифициран независим актюер. За изчисляване на размера на задължението актюерът е оценявал група служители, подлежащи на пенсиониране в десетгодишен период 2023-2032 г.

Задълженията за изплащане на дефинирани доходи към персонала в края на представените отчетни периоди са, както следва:

В хиляди лева	2022	2021
Задължения за дефинирани доходи към 1 януари	28 301	24 912
Разходи за лихви	557	118
Разход за текущ стаж	6 994	7 434
Изплатени суми за пенсионирани през годината	(3 913)	(3 369)
Ефект от промени във финансовите предположения	795	(493)
Ефект от промени в демографските предположения	(837)	(301)
Задължения за дефинирани доходи към 31 декември	31 897	28 301
от тях: нефинансирани	31 897	28 301

Използвани са следните актюерски допускания:

	2022	2021
Дисконтиращ лихвен процент	1,8502%	0,4424%
Бъдещо увеличение на заплати и възнаграждения	10,24% за 2023/9,63% за 2024/9,8% за 2025 и 2% ежегодно в следващите години	7,33% за 2022 и 1,5% ежегодно в следващите години
Средна пенсионна възраст при мъжете	от 64 до 65 години	от 64 до 65 години
Средна пенсионна възраст при жените	от 61 до 63 години	от 61 до 63 години
Текучество на персонала	5,6%	5,2%

Значимите актюерски предположения при определянето на задълженията по планове с дефинирани доходи са свързани с дисконтовия процент, очакваното текучество на персонала и средната продължителност на живота. Следващата таблица представя анализ на чувствителността и обобщава ефектите от промените в тези актюерски предположения върху задълженията по планове с дефинирани доходи към 31 декември 2022 г.:

Промени в значими актюерски предположения

В хиляди лева

Лихвен процент	Увеличение с 0.25%	Намаление с 0.25%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2022 г. за задължението за обезщетение при пенсioniране	(319)	319
Промяна в степените на отпаданията	Увеличение с 1%	Намаление с 1%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2022 г. за задължението за обезщетение при пенсioniране	(1 435)	1 435
Промяна в степените на смъртност	Увеличение с 0.25%	Намаление с 0.25%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2022 г. за задължението за обезщетение при пенсioniране	(271)	271

Анализът на чувствителността е базиран на промяна в само едно от предположенията. Той може да се различава от действителната промяна в задълженията за дефинирани доходи, тъй като промените в предположенията често са свързани помежду си.

14. Други разходи за дейността

В хиляди лева

	2022	2021
Брак на дълготрайни активи	(5 991)	(5 835)
Работно и униформено облекло	(1 961)	(1 768)
Внесени в бюджета 50% от получени наеми	(1 796)	(1 722)
Балансова стойност на продадените активи	(1 162)	(2 702)
Неустойки по договори	(796)	(693)
Командировки	(781)	(681)
Охрана на труда	(541)	(530)
Членски внос международни организации	(457)	(342)
Нанесени щети	(398)	(531)
Дарения	(331)	(477)
Километрични възнаграждения	(295)	(320)
Противопожарна охрана	(247)	(256)
Стипендиантска програма	(261)	(252)
Изгубени съдебни дела	(183)	(71)
Брак на материали	(110)	(574)
Ликвидация на ДМА	(47)	(213)
Отписани вземания	-	(136)
Други разходи за дейността	(321)	(286)
Общо:	(15 678)	(17 389)

Съгласно чл. 99 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2022 година, Компанията внася в държавния бюджет вноска в размер на 50 на сто от получения наем на отдадени под наем застроени или незастроени недвижими имоти, съответстващ на процента държавно участие. Сумата на вноската за 2022 г. е посочена на ред „Внесени в бюджета 50% от получени наеми“.

На ред „Балансова стойност на продадени активи“ се включват:

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Балансова стойност на продадени материални запаси (скрап)	(1 148)	(2 595)
Балансова стойност на продадени дълготрайни материални активи	(12)	(107)
Балансова стойност на продадените стоки	(2)	-
Общо:	(1 162)	(2 702)

15. Финансови приходи и финансови разходи

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Финансови приходи		
Приходи от съучастия - дивиденди	1 803	1 701
Положителни курсови разлики от промяна на валутни курсове	1	-
Общо:	1 804	1 701

Приходите от съучастия представляват приходи от дивиденди получени в резултат от взети решения за разпределения на финансовите резултати през 2022 г. от асоциирано предприятие „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД в размер на 1 325 хил. лв. (2021 г.: 1 458 хил. лв.) и от ЗАД „Алианс България” в размер на 478 хил. лв. (2021 г.: 243 хил. лв.).

Финансови разходи	2022	2021
<i>В хиляди лева</i>		
Други финансови разходи (банкови такси)	(5)	(2)
Разходи за лихви по лизингови договори	(102)	(22)
Разходи за лихви по планове с дефинирани доходи	(557)	(118)
Разходи за лихви и други финансови разходи	(664)	(142)
Отрицателни курсови разлики от промяна на валутни курсове	(2)	(5)
Общо:	(666)	(147)

Разходите за лихви по заеми представляват лихви по договори за финансов лизинг.

16. Данъчно облагане

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Данъчна печалба за годината по данъчна декларация	-	-
Текущ разход за корпоративен данък	-	-
Ефект от отсрочени данъци	2 362	4 516
(Разход)/Икономия за данъци от печалбата	2 362	4 516

Текущите и отсрочените данъци върху печалбата се определени в съответствие с изискванията на българското данъчно законодателство – Закона за корпоративното подоходно облагане. Номиналната данъчна ставка за 2022 г. е 10% (2021 г.: 10%).

Ефектът от отсрочени данъци е свързан с отписан преоценен резерв на отписани активи (пояснителна бележка 24.1).

Признатите данъчни разходи в печалбата или загубата могат да бъдат равнени, както следва:

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Печалба/(Загуба) преди данъчно облагане	12 872	(18 956)
Данъчна ставка	10%	10%
Икономия/(Разход) за данъци върху дохода	(1 287)	1 896
Данъчен ефект от:		
Увеличения на финансовия резултат за данъчни цели	217 077	207 262
Намаления на финансовия резултат за данъчни цели	(171 270)	(175 109)
Текущ икономия/(разход) от данъци върху дохода от увеличения и намаления на счетоводен резултат	(4 581)	(3 215)
Разход за данък върху облагаемата печалбата	-	-
Отсрочени данъчни (разходи)/приходи:		
Възникване и обратно проявление на временни разлики (нетно)	2 362	4 516

Съответните данъчни периоди на дружеството могат да бъдат обект на проверка от Данъчните органи до изтичането на 5 години от края на годината, в която е подадена декларация или е следвало да бъде подадена декларация, като могат да бъдат наложени допълнителни данъчни задължения или глоби съобразно интерпретирането на данъчното законодателство. На ръководството на дружеството не са известни обстоятелства, които биха могли да доведат до възникване на допълнителни съществени задължения в тази област.

Пояснителна бележка 24 предоставя информация за отсрочените данъчни активи и пасиви, включваща стойностите, признати директно в Неразпределена печалба.

17. Нематериални активи

2022 <i>В хиляди лева</i>	Софтуер	Патенти и лицензи	Други	Общо
Отчетна стойност				
Салдо към 01.01.2022 г.	10 541	52	430	11 023
Придобити	32	-	-	32
Отписани	(22)	-	(4)	(26)
Салдо към 31.12.2022 г.	10 551	52	426	11 029
Амортизации				
Салдо към 01.01.2022 г.	9 487	52	90	9 629
Амортизация за периода	362	-	53	415
Отписани през периода	(22)	-	(4)	(26)
Салдо към 31.12.2022 г.	9 827	52	139	10 018
Балансова стойност				
Салдо към 01.01.2022 г.	1 054	-	340	1 394
Салдо към 31.12.2022 г.	724	-	287	1 011

31.12.2021

В хиляди лева

Софтуер Патенти и
лицензи Други Общо

Отчетна стойност

Салдо към 01.01.2021 г.	10 532	52	85	10 669
Придобити	25	-	345	370
Отписани	(16)	-	-	(16)
Салдо към 31.12.2021 г.	10 541	52	430	11 023

Амортизации

Салдо към 01.01.2021 г.	9 037	52	73	9 162
Амортизация за периода	466	-	17	483
Отписани през периода	(16)	-	-	(16)
Салдо към 31.12.2021 г.	9 487	52	90	9 629

Балансова стойност

Салдо към 01.01.2021 г.	1 495	-	12	1 507
Салдо към 31.12.2021 г.	1 054	-	340	1 394

18. Дълготрайни материални активи

31.12.2022

В хиляди лева

	Земи	Сгради	Машини и оборудване	Съоръжения	Тран- спортни средства	Други	Предоста- вени аванси	ДМА в процес на изграждане	Общо
Отчетна стойност									
Салдо към 01.01.2022 г.	321 349	156 114	411 148	3 858 971	44 313	16 467	286 927	688 622	5 783 911
Придобити	978	5 295	1	1 232	-	625	-	389 438	397 569
Отписани	(11)	(306)	(1 767)	(31 895)	(133)	(123)	(10 440)	(8 078)	(52 753)
Рекласифицирани	-	-	1 092	-	(1 092)	-	-	-	-
Трансфери	1 933	1 925	3 942	139 153	1 481	797	-	(149 231)	-
Салдо към 31.12.2022 г.	324 249	163 028	414 416	3 967 461	44 569	17 766	276 487	920 751	6 128 727
Амортизации и загуби от обезценка									
Салдо към 01.01.2022 г.	-	51 620	209 632	1 227 463	26 013	11 394	-	-	1 526 122
Амортизация за периода	-	6 493	29 876	159 392	2 702	1 516	-	-	199 979
Отписани през периода	-	(217)	(1 737)	(20 021)	(131)	(123)	-	-	(22 229)
Рекласифицирани	-	-	1 088	-	(1 088)	-	-	-	-
Салдо към 31.12.2022 г.	-	57 896	238 859	1 366 834	27 496	12 787	-	-	1 703 872
Балансова стойност									
Салдо към 01.01.2022 г.	321 349	104 494	201 516	2 631 508	18 300	5 073	286 927	688 622	4 257 789
Салдо към 31.12.2022 г.	324 249	105 132	175 557	2 600 627	17 073	4 979	276 487	920 751	4 424 855

ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”
ПОЯСНЕНИЯ КЪМ ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ, ЗА ГОДИНАТА ЗАВЪРШВАЩА НА 31.12.2022 година

2021

В хиляди лева

Отчетна стойност

	Земи	Сгради	Машини и оборудване	Съоръжения	Транспортни средства	Други	Предоставени аванси	ДМА в процес на изграждане	Общо
Салдо към 01.01.2021 г.	319 646	149 775	402 329	3 820 430	37 721	15 408	252 746	504 563	5 502 618
Придобити	722	13	-	12	4 827	1 137	34 181	278 787	319 679
Отписани	(263)	(759)	(2 360)	(27 732)	(511)	(106)	-	(6 655)	(38 386)
Рекласифицирани	-	-	779	-	(779)	-	-	-	-
Трансфери	1 244	7 085	10 400	66 261	3 055	28	-	(88 073)	-
Салдо към 31.12.2021 г.	321 349	156 114	411 148	3 858 971	44 313	16 467	286 927	688 622	5 783 911

Амортизации и загуби от обезценка

Салдо към 01.01.2021 г.	-	45 328	179 976	1 091 071	25 257	10 038	-	-	1 351 670
Амортизация за периода	-	6 533	31 042	152 036	1 948	1 462	-	-	193 021
Отписани през периода	-	(241)	(2 067)	(15 644)	(511)	(106)	-	-	(18 569)
Рекласифицирани	-	-	681	-	(681)	-	-	-	-
Салдо към 31.12.2021 г.	-	51 620	209 632	1 227 463	26 013	11 394	-	-	1 526 122

Балансова стойност

Салдо към 01.01.2021 г.	319 646	104 447	222 353	2 729 359	12 464	5 370	252 746	504 563	4 150 948
Салдо към 31.12.2021 г.	321 349	104 494	201 516	2 631 508	18 300	5 073	286 927	688 622	4 257 789

Дълготрайните материални активи включват земи, сгради, съоръжения, транспортни средства, стопански инвентар, компютърна техника и други, които са необходими за текущата дейност на Компанията и които се очаква да носят икономическа изгода повече от един отчетен период.

В дълготрайните материални активи са включени сумата на разходите за придобиване на дълготрайни материални активи, размерът на авансовите плащания и отдадени дълготрайни материални активи при условията на концесия. Стойността на разходите за придобиване на дълготрайни материални активи в процес на изграждане включва стойността на материалите, на външните услуги и прекия труд.

В състава на дълготрайните материални активи са включени отдадени на концесия дълготрайни материални активи, предоставени от собственика на капитала на „Интермодален терминал южен централен район на планиране в България – Пловдив“ за срок 27 години, ползите от които се получават от държавата, представлявана от Министъра на транспорта и съобщенията. Общата балансовата стойност на тези активи е 9 683 хил. лв.

На основание Решение на Министерски съвет №464 от 11.07.2022 г. е прекратен договора за предоставяне на концесия за строителство на „Централна железопътна гара Пловдив“, по взаимно съгласие на страните считано от 01.07.2022 г. Концедентът (МТС) заплаща на Концесионера („Железопътна гара – Пловдив“ ООД) обезщетение в размер 10 959 хил. лв. без ДДС (13 150 хил. лв. с ДДС). Активите са заведени в баланса на НКЖИ.

Обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, са публична държавна собственост. Те не могат да бъдат отчуждавани, ипотекирани или да се предоставят като друго обезпечение.

Когато съставна част от дълготрайните материални активи съдържа значими компоненти, които имат различен срок на полезен живот, те се отчитат като отделни дълготрайни материални активи.

За определяне на остатъчната стойност на активите е използван методът на ликвидационната стойност.

Към 31.12.2022 г. са бракувани дълготрайни материални активи с отчетна стойност 34 203 хил. лв. (2021 г.: 30 530 хил. лв.) и балансова стойност 11 995 хил. лв. (2021 г.: 12 530 хил. лв.). За бракуваните преоценени в предходни периоди дълготрайни материални активи е извършено намаление на преоценъчния резерв с 6 004 хил. лв. (2021 г.: 6 694 хил. лв.), съгласно приложимия СС 16.

Към 31.12.2022 г. отчетната стойност на 100% амортизираните активи, които продължават да се използват в дейността на Компанията е в размер на 237 493 хил. лв. (31.12.2021 г.: 206 114 хил. лв.).

Компанията не разполага с документи за собственост за част от представените в индивидуалния счетоводен баланс недвижими имоти (земя и сгради). Компанията продължава процеса на осигуряване на надлежни документи за собственост за земя с балансова стойност в размер на 78 986 хил. лв. към 31.12.2022 г. (31.12.2021 г.: 78 074 хил. лв.) и сгради с балансова стойност в размер на 16 742 хил. лв. към 31.12.2022 г. (31.12.2021 г.: 12 985 хил. лв.). Въпреки продължаващите действия за осигуряване на документи за собственост, балансовата стойност на неактуваната земя към 31.12.2022 г. е увеличена спрямо тази към 31.12.2021 г., поради големия брой имоти, които НКЖИ придобива, вследствие отчуждителните процедури провеждани при изпълняването на проекти с европейско финансиране.

19. Инвестиции в дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия

<i>В хиляди лева</i>	<i>Вид дейност</i>	<i>Дял %</i>	2022	2021
Инвестиции в дъщерни предприятия:				
„ТРЕН” ЕООД	Търговия с електрическа енергия	100%	5	5
Общо инвестиции в дъщерни предприятия			5	5
Инвестиции в асоциирани и други свързани предприятия:				
„фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	Производство на стрелки	49%	2 041	2 041
„Зона за обществен достъп – Бургас” АД	Проектиране, изграждане и експлоатация на интермодален терминал	20%	100	100
ЗАД „Алианс България”	Застрахователно дружество	2,796%	742	742
Общо инвестиции в асоциирани и др. свързани предприятия			2 883	2 883
Общо инвестиции в дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия			2 888	2 888

Инвестициите в дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия са представени във финансовия отчет на Компанията по метода на себестойността.

През 2022 г. на Компанията са разпределени дивиденди от асоциираното предприятие „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД в размер на 1 325 хил. лв. (2021 г.: 1 458 хил. лв.), в резултат на разпределение на печалби през 2022 г. и 478 хил. лв. от ЗАД „Алианс България” (2021 г.: 243 хил. лв.). От дъщерното дружество „ТРЕН” ЕООД не са разпределени дивиденди през 2022 г. и 2021 г. Дяловете и акциите на асоциираните и другите свързани

предприятията не се търгуват на публична фондова борса и поради тази причина не може да бъде установена справедливата им стойност. Ръководството на Компанията счита, че не съществуват индикации за обезценка на представените инвестиции.

С решение на Управителния съвет на НКЖИ е взето решение за доброволна ликвидация на дъщерното дружество, която е вписана в Търговския регистър на 29.10.2020. Дружеството е в процедура по ликвидация, като срокът на ликвидацията е удължен с една година, считано от 30.10.2022 г.

20. Материални запаси

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Материали и консумативи	74 554	70 842
Готова продукция	305	246
Стоки	3	-
Общо:	74 862	71 088

20.1. Материали и консумативи

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Основни материали	31 177	30 354
Материални отпадъци (скрап)	15 794	14 105
Материали втора употреба	10 380	10 905
Основни резервни части и резервно оборудване	9 497	8 592
Горивни и смазочни материали	1 820	1 797
Други	5 886	5 089
Общо:	74 554	70 842

В група „Материали и консумативи“ са включени материални запаси, които се използват за капитализиране и ремонт на железопътната инфраструктура. Балансовата стойност на тези материални запаси към 31.12.2022 г. е 33 517 хил. лв. (31.12.2021 г.: 35 347 хил. лв.), разпределени в следните групи:

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Основни материали	17 831	19 302
Материали втора употреба	10 380	10 905
Основни резервни части и резервно оборудване	5 099	4 924
Други материали – финансирани	207	216
Общо:	33 517	35 347

Материални запаси към 31.12.2022 г. не са предоставяни като обезпечение на задължения.

21. Вземания

В хиляди лева

	2022	2021
Вземания от клиенти и доставчици (аванси)	86 784	95 927
Други вземания	32 762	18 068
Общо:	119 546	113 995
в т.ч. финансови активи (пояснителна бележка 29.1)	87 599	95 070

21.1. Вземания от клиенти и доставчици (аванси)

В хиляди лева

	2022	2021
Вземания от свързани лица под общ контрол	76 334	86 601
Вземания от други клиенти	10 560	8 127
Обезценка на вземания от други клиенти	(214)	(214)
Вземания от доставчици (аванси)	104	1 413
Общо:	86 784	95 927

На ред „Вземания от свързани лица под общ контрол“ се включват вземания от „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „БДЖ-ТП“ ЕООД, „БДЖ-ПП“ ЕООД и „ТСВ“ ЕАД, с принципал МТС. Към 31.12.2022 г. най-големият длъжник е „Холдинг БДЖ“ ЕАД и неговите дружества с 76 312 хил. лв. или 87,93% от общо търговските вземания от клиенти и доставчици, като сумите са както следва: вземанията от „Холдинг БДЖ“ ЕАД възлизат в размер на 17 216 хил. лв., вземанията от „БДЖ-ТП“ ЕООД – в размер на 51 071 хил. лв. и „БДЖ-ПП“ ЕООД – в размер на 8 025 хил. лв., включващи вземания от инфраструктурни такси, спомагателни и допълнителни услуги за дезинфекция, мерене и други. Във вземанията от „Холдинг БДЖ“ ЕАД и неговите дружества са представени просрочени вземания, за които Компанията има сключени споразумения с „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ-ТП“ ЕООД с общ балансова стойност 63 020 хил. лв. за разсрочено плащане: изискуемост над една година с балансова стойност 58 496 хил. лв. (за 2021 г.: 66 465 хил. лв.) и изискуемост до една година с балансова стойност 4 524 хил. лв. (за 2021 г.: 4 524 хил. лв.), които се изпълняват съгласно договореностите. Остатъка от сумата на вземанията от „Холдинг БДЖ“ ЕАД и неговите дружества представляват вземания за услуги, възникнали през последното тримесечие и просрочени вземания от „БДЖ-ПП“ ЕООД в размер на 3 122 хил. лв. и „БДЖ-ТП“ ЕООД в размер на 2 049 хил. лв.

21.2. Други вземания

В хиляди лева

	2022	2021
Данъци за възстановяване	24 490	9 968
Съдебни вземания	4 240	4 007
Вземания по оперативни програми	919	556
Други вземания	3 113	3 537
Общо:	32 762	18 068

21.2.1. Съдебни вземания

В хиляди лева

	2022	2021
Вземания по съдебни спорове	1 743	1 533
Присъдени вземания	4 314	4 291
Обезценка на съдебни и присъдени вземания	(1 817)	(1 817)
Общо:	4 240	4 007

21.2.2. Други вземания

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Блокирани парични средства в КТБ АД	4 434	4 434
Други дебитори	2 381	3 049
Дадени гаранции	1 082	831
Вземания по липси и начети	68	68
Други	3	10
Обезценка на други вземания	(4 855)	(4 855)
Общо:	3 113	3 537

На ред „Обезценка на други вземания“ е включена сумата в размер на 4 434 хил. лв., представляваща обезценка на блокирани парични средства в КТБ АД и сумата в размер на 421 хил. лв., представляваща обезценка на вземания, свързани с кражби.

През 2021 г. постъпват 303 хил. лв., представляващи разпределената сума в полза на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ от публикуваната в Търговски регистър и регистър на ЮЛНЦ частична сметка за разпределение на наличните суми между кредиторите на Корпоративна Търговска Банка АД /в несъстоятелност/ с приети вземания по чл. 69, ал. 1 от ЗБН.

Изменението в обезценката на търговските и други вземания може да бъде представено по следния начин:

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Салдо към 1 януари	6 886	7 207
Събрани суми	-	(303)
Отписани суми (несъбираеми)	-	(18)
Салдо към 31 декември	6 886	6 886

Анализ на необезценените просрочени търговски и други вземания е представен в пояснителна бележка 30.2.

22. Пари и парични еквиваленти

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Парични средства в брой	32	21
Парични средства по банкови сметки	404 821	111 272
Общо:	404 853	111 293

22.1. Парични средства в брой

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Каса в лева	26	10
Каса във валута	5	4
Ваучери за храна	1	7
Общо:	32	21

22.2. Парични средства по банкови сметки

В хиляди лева

	2022	2021
Разплащателна сметка в левове	404 490	111 272
Специална банкова сметка	331	-
Общо:	404 821	111 272

С изменение и допълнение на Правилата за работа на организиран борсов пазар на електрическа енергия (ПРОБПЕЕ), издадени от КЕВР (обн. ДВ, бр. 74 от 16.09.2022 г.), в сила от датата на обнародването им, е въведена възможност за плащане чрез директен дебит съгласно Инstrukция №5 „Плащане чрез директен дебит“ на „Българска независима енергийна борса“ ЕАД. В тази връзка е разкрита специална банкова сметка на поделение „Електроразпределение“. Наличността по тази сметка е посочена на ред „Специална банкова сметка“.

С цел по-ефективно управление на паричните средства и ежедневен контрол, всички разплащания на Компанията и нейните структурни звена са включени в системата на електронни бюджетни разплащания (СЕБРА) като отделна първостепенна система за чужди средства на принципа – МТС чрез сметки в Българска народна банка (БНБ). Титуляр на сметките в БНБ е МТС.

За целите на изпълнение на условията на проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, НКЖИ извършва безналични разплащания с контрагенти със средства получени от Кохезионен фонд и Европейски фонд за регионално развитие, включени в системата на електронни бюджетни разплащания (СЕБРА) чрез сметка, титуляр на която е Управляващият орган към МТС, който финализира разплащанията.

По този ред през 2022 г. Компанията е уредила задължения свързани с проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ в размер на 109 646 хил. лв. (2021 год. – 65 364 хил. лв.). Тези средства не са включени в индивидуалния отчет за паричните потоци на Компанията за съответните периоди (пояснителна бележка 27).

23. Собствен капитал

23.1. Основен капитал

Към 31 декември 2022 г. основният капитал на Компанията е в размер на 100 000 хил. лв. Едноличен собственик на капитала е държавата, представлявана от Министъра на транспорта и съобщенията.

23.2. Допълнителни резерви

Допълнителните резерви са възникнали като балансираща стойност при отделянето на Компанията от Национална компания „Български държавни железници“, (Разделителен протокол към 31 декември 2001 г.). Стойностният размер на допълнителните резерви към 31.12.2022 г. е 391 699 хил. лв. (2021 г.: 382 927 хил. лв.). През 2022 г. за сметка на допълнителните резерви са:

- През 2022 г. за сметка на допълнителните резерви са получени безвъзмездно предоставени нетекущи активи на стойност 8 772 хил. лв. съгласно:
 - Писмо 24-00-2332 от 22.10.2021 г. на МРРБ и Решение на УС №14-04/22 от 28.04.2022 г.
 - Решения №117 от 07.03.2022 г., №135 от 10.03.2022 г. и №165 от 24.03.2022 г. на МС и Решение на УС №13-04/22 от 18.04.2022 г.;
 - Решения №258 от 26.04.2022 г. и №259 от 26.04.2022 г. на МС и Решение на УС №18-06/22 от 21.06.2022 г.;

- Решения №260 от 26.04.2022 г. и №261 от 26.04.2022 г. на МС и Решение на УС №19-06/22 от 28.06.2022 г.;
- Решения №460 от 08.07.2022 г. и №492 от 15.07.2022 г. на МС и Решение на УС №25-08/22 от 16.08.2022 г.;
- Решение №383 от 09.06.2022 г. на МС и Решение на УС №26-08/22 от 31.08.2022 г.;
- Решения №493 от 15.07.2022 г. и №560 от 29.07.2022 г. на МС и Решение на УС №29-09/22 от 26.09.2022 г.;
- Решение №339 от 30.05.2022 г. на МС и Решение на УС №25-08/22 от 16.08.2022 г.;
- Решение №464 от 11.07.2022 г. на МС и Решение на УС №30-10/22 от 06.10.2022 г.;
- Решение №895 от 16.11.2022 г. на МС и Решение на УС №05-01/22 от 31.01.2023 г.;
- Решение №880 от 09.11.2022 г. на МС и Решение на УС №05-01/22 от 31.01.2023 г.;
- Решение №516 от 23.07.2020 г. на МС и Решение на УС №38-12/22 от 13.12.2022 г.;

Тези изменения са представени в отчета за промените в собствения капитал като сделки със собственика.

23.3. Преоценъчен резерв

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Салдо към 1 януари	1 405 135	1 427 840
Освободен преоценъчен резерв на отписани (бракувани) активи	(6 004)	(6 694)
Данъчен ефект от отписания преоценъчен резерв	600	669
Прехвърляне на преоценъчен резерв на отписани активи в неразпределената печалба	(26 762)	(18 533)
Данъчен ефект от прехвърления преоценъчен резерв	2 676	1 853
Салдо към 31 декември	1 375 645	1 405 135

Представеният преоценъчен резерв е формиран от разликите между балансовата и справедливата стойност на преоценяваните дълготрайни материални активи на Групата към 1 януари 2005 г. и към 1 януари 2012 г., редуциран с преоценъчния резерв на отписаните през съответните отчетни периоди дълготрайни материални активи и съответстващият им пасив по отсрочени данъци (пояснителна бележка 18 и 24).

24. Отсрочени данъчни пасиви и активи

Ефективната данъчна ставка за целите на изчислението на отсрочените данъчни активи и пасиви за 2022 г. и сравнимия период 2021 г. е 10%.

24.1. Отсрочени данъчни пасиви

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Към 1 януари	91 206	96 391
Отписан отсрочен данъчен пасив	(600)	(669)
Промяна на отсрочен данъчен пасив от освободен преоценъчен резерв	(2 362)	(4 516)
Към 31 декември	88 244	91 206

Признатите отсрочени данъчни пасиви са свързани с разликата между счетоводната и данъчна балансова стойност на дълготрайните материални активи към края на отчетния период.

24.2. Непризнати отсрочени данъчни активи

Непризнатите отсрочени данъчни активи са свързани със следните временни разлики:

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
	Данъчен актив	Данъчен актив
Начисления към персонала и други физически лица	526	439
	526	439

25. Лизинг

25.1. Оперативен лизинг

Компанията като лизингополучател:

Лизинговите плащания, признати като разход за периода, възлизат на 955 хил. лв. (2021 г.: 438 хил. лв.). Тази сума включва минималните лизингови плащания. Сублизингови плащания или условни плащания по наеми не са извършени или получени. Приход от сублизинг не се очаква да бъде реализиран, тъй като всички активи, придобити по договори за оперативен лизинг, се използват само от Компанията.

Договорите за оперативен лизинг на Компанията не съдържат клаузи за условен наем. Нито един от договорите за оперативен лизинг не съдържа опция за подновяване или покупка, клаузи за увеличение или ограничения относно дивиденди, по-нататъшен лизинг или допълнителен дълг.

Компанията като лизингодател:

Недвижими имоти на Компанията се отдават под наем по договори за оперативен лизинг.

Приходите от наеми за 2022 г., възлизащи на 3 496 хил. лв. (2021 г.: 3 445 хил. лв.), са представени в индивидуалния отчет за приходи и разходи на ред „Други приходи”. Компанията внася 50% от получените приходи от наеми в държавния бюджет съгласно Закона за държавния бюджет на Република България. Не са признавани условни наеми.

25.2. Финансов лизинг

През 2021 г. НКЖИ сключва договор с предмет „Закупуване на нови транспортни средства за нуждите на ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“, при условията на финансов лизинг“ на стойност 4 702 хил. лв. без ДДС (5 532 хил. лв. с ДДС). Срокът на финансовия лизинг е 5 години.

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Към 1 януари	3 455	-
Сключен договор за финансов лизинг	-	4 702
Платена първоначална вноска	-	(1 080)
Платена главница	(540)	(145)
Платена лихва (пояснителна бележка 15)	(102)	(22)
Салдо към 31 декември	2 813	3 455
<i>в т.ч. изискуеми над 1 год.</i>	<i>2 171</i>	<i>2 813</i>

26. Задължения

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Задължения към доставчици	13 395	17 088
Задължения към финансови предприятия (пояснителна бележка 25.2)	2 813	3 455
Задължения, свързани с асоциирани предприятия	14	15
Други задължения	43 251	28 066
Общо:	59 473	48 624
<i>в т.ч. финансови пасиви (пояснителна бележка 29.2)</i>	<i>41 404</i>	<i>33 326</i>

Задълженията към 31.12.2022 г. към асоциирани предприятия в размер на 14 хил. лв. (2021 г.: 15 хил. лв.) представляват закупени стрелкови части и други материали от „Фьосталпине Рейлуйе Системс България” ООД.

26.1. Задължения към доставчици

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Задължения към свързани предприятия под общ контрол (МТС)	762	4 619
Задължения към други доставчици	12 633	12 469
Общо:	13 395	17 088

26.2. Други задължения

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Гаранции за изпълнение на договори	25 182	12 768
Задължения към персонала	15 568	12 545
Задължения за социално осигуряване	1 047	791
Задължения за данъци	254	226
Други	1 200	1 736
Общо:	43 251	28 066

Нетната балансова стойност на задълженията към доставчици и други се приема за разумна приблизителна оценка на справедливата им стойност.

Посочената сума над 1 година, на ред „Други задължения“ в индивидуалния счетоводен баланс, в размер на 19 038 хил. лв., представлява гаранции по ЗОП за обезпечаване доброто изпълнение по договори за обществени поръчки, които не са дължими в следващия отчетен период.

26.2.1. Задължения за данъци

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Данъци по ЗДДФЛ	106	102
Вноски по чл. 99 от Закон за държавния бюджет за 2022 г. (50% от получени наеми)	65	39
Данъци по чл. 204 от ЗКПО	64	59
Данъци към общини	19	25
Други разчети с НОИ и НАП	-	1
Общо:	254	226

26.2.2. Други

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Задължения по застраховане	3	798
Други кредитори	1 197	938
Общо:	1 200	1 736

27. Финансирания

Финансиранията са безвъзмездни средства, предоставени от държавата и европейските фондове и представляват отсрочени приходи за бъдещи периоди (балансова стойност на финансиранията), които се признават на систематична база за срока на полезния живот на нетекущи активи, придобити с получените безвъзмездни средства.

Когато безвъзмездните средства, предоставени от държавата, са свързани с разходна позиция, те се признават като приход за периодите, необходими за съпоставяне на дарението на систематична база с разходите, които то е предвидено да компенсира.

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Нетекущи:		
Финансирания, свързани с нетекущи амортизируеми активи	2 035 571	2 044 358
Финансирания за нетекущи активи в процес на изграждане	1 525 974	1 082 998
Финансирания за текуща дейност	8 720	7 649
Неуспоредено финансиране за нетекущи активи от Капиталов трансфер	-	1 011
Общо:	3 570 265	3 136 016

Сумата на ред „Неуспоредено финансиране за нетекущи активи от Капиталов трансфер“ за 2021 г. е възстановена в Държавния бюджет на 31.01.2022 г.

27.1. Движение през периода по източници на финансиране, представени в индивидуалния счетоводен баланс и индивидуалния отчет за приходите и разходите

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Към 1 януари	3 136 016	2 926 135
Получени от държавния бюджет	441 932	329 778
Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (пояснителна бележка 22.2)	109 646	65 364
Възстановени финансирания от УО по ОПТТИ	54 625	5 577
Механизъм за свързване на Европа	309 259	113 664
Правителствени компенсации за ел. енергия	10 195	1 858
ПМС за одобряване на неотложни разходи при бедствия	1 561	982
Получени други финансирания	152	-
Финансирания по Програма за хуманитарно подпомагане на разселени лица от Украйна	52	-
Възстановено средства на държавния бюджет за капиталов трансфер	(1 011)	-
Получена/(Възстановена) възмездна финансова помощ	(45 003)	45 003
Признати в индивидуален отчет за приходите и разходите (пояснителна бел. 10.1)	(447 159)	(352 306)
Получени ДДС 06/2011	-	1 877
Възстановени средства за неотложни разходи при бедствия	-	(39)
Възстановени ДДС 06/2011	-	(1 877)
Към 31 декември	3 570 265	3 136 016

НКЖИ е бенефициент по проекти, финансирани със средства от ЕС по проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) и други. Финансирането на тези проекти се извършва от Кохезионния фонд, ЕФРР, национално съфинансиране от ДБ и от средства на Компанията.

Към 31.12.2022 г. НКЖИ е получило безвъзмездни средства, предоставени от Държавния бюджет, в размер на 441 932 хил. лв. (31.12.2021 г.: 329 778 хил. лв.), от които текуща субсидия за покриване на разходи в размер на 278 810 хил. лв. и 163 122 хил. лв. за капиталов трансфер.

На основание на Договора между Република България и НКЖИ и одобрената от министъра на транспорта и съобщенията Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура със Закона за Държавния бюджет на Република България за 2022 г., (обн. ДВ, бр.18 от 04.03.2022 г.) и ПМС №31 от 17.03.2022 г. за изпълнение на ДБ (обн. ДВ, бр. 23 от 22.03.2022 г.), на Компанията са планирани да се предоставят през 2022 г., при условия и по ред, определени с договора по чл. 25, ал. 1 от ЗЖТ капиталов трансфер в размер на 140 000 хил. лв. и субсидия в размер на 278 810 хил. лв.

- На основание ПМС №164 от 11.07.2022 г. за одобряване на вътрешнокомпенсирани промени на утвърдените разходи по области на политики/бюджетни програми по бюджета на Министерството на транспорта и съобщенията за 2022 г. капиталовите трансфери, одобрени със Закона за Държавния бюджет на Република България за 2022 г., са намалени до размер на 127 122 хил. лв.
- На основание Договора между Република България и НКЖИ и във връзка с ПМС №290 от 27.09.2022 г. за приемане на Методика за изменение на цената на договор за обществена поръчка в резултат на инфлация, за одобряване на вътрешнокомпенсирани промени на утвърдените разходи по области на политики/бюджетни програми по бюджета на Министерството на транспорта и съобщенията за 2022 година е изготвен финансов разчет за капиталови разходи със средства от Държавния бюджет за 2022 година завишен с 36 000 хил. лв.

Капиталовите трансфери за поддържане на техническото и експлоатационно състояние на съществуващата железопътна инфраструктура и съоръженията по сигнализация и безопасно управление на превозната дейност за 2022 година на Компанията са в размер на 163 122 хил. лв.

Получени са правителствени компенсации за ел. енергия, съгласно Решения на Министерски съвет за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия за месец януари-декември 2022 г. (пояснителна бележка 10.1). С Решение №30 от 25.01.2022 г. на Министерски съвет се одобрява Програма за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия, изменена с Решения №105 от 02.03.2022 г., №356 от 01.06.2022 г., №534 от 29.07.2022 г., №710 от 29.09.2022 г., както следва: със 141,21 лв./МВтч за месец януари, със 136,28 лв./МВтч за месец февруари, с 226,40 лв./МВтч за месец март 2022 г., със 116,08 лв./МВтч за месец април 2022 г., с 155,71 лв./МВтч за месец май, със 188,71 лв./МВтч за месец юни, с 382,27 лв./МВтч за месец юли, с 596,59 лв./МВтч за месец август, 485,50 лв./МВтч за месец септември, 152,80 лв./МВтч за месец октомври, 180,56 лв./МВтч за месец ноември и 232,64 лв./МВтч за месец декември. По този ред са отчетени приходи от получени компенсации за ел. енергия, посочени на ред „Финансирания, свързани с правителствени компенсации за ел. енергия“.

Във връзка с извънредната ситуация, породена от масовото разселване на украински граждани в следствие на военните действия на територията на Украйна, на основание чл. 2 ал. 2 от Закона за убежището и бежанците и Решение за изпълнение на (ЕС) 2022/382 на Съвета от 4 март 2022 г. и Програма за хуманитарно подпомагане на разселени лица от Украйна с предоставена временна закрила в Република България, приета с Решение №317 на Министерски съвет от 2022 г., в ПБ Бяла Бунгала ЖПС София към НКЖИ от 02.06.2022 г. до 05.12.2022 г. са настанени украински граждани. Администратор на Програмата за хуманитарно подпомагане на разселени лица от Украйна с предоставена временна закрила в Република България е

Министерство на туризма, което след одобрение на проектните предложения по Програмата за съответния период и издаване на Решение от Министерски съвет, превежда одобрените средства на кандидатите.

На основание Решения на Министерски съвет №655 от 09.09.2022 г., №676 от 16.09.2022 г., №796 от 20.10.2022 г., №878 от 09.11.2022 г., №1010 от 14.12.2022 г., №113 от 08.02.2023 г. и №114 от 08.02.2023 г. е одобрена и предоставена помощ на кандидатите по Програмата за хуманитарно подпомагане на разселени лица от Украйна с предоставена временна закрила в Република България, приета с решение №317 на Министерски съвет от 27.05.2022 г., изменена и допълнена с решения №535 от 29.07.2022 г., №665 от 15.09.2022 г., №856 от 31.10.2022 г., №909 от 16.11.2022 г., №963 от 01.12.2022 г. и №1038 от 20.12.2022 г. на Министерски съвет от 2022 г., и решение №141 от 23.02.2023 г., за периода от 01.06-31.12.2022 г. в общ размер на 52 134,70 лв. с ДДС.

На основание ПМС №267 от 05.08.2021 г. през 2021 г. е предоставена възмездна финансова помощ на НКЖИ в качеството ѝ на бенефициент по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, в размер на 45 003 хил. лв., подлежаща на възстановяване към 31.12.2021 г. С ПМС №18 от 25.02.2022 г. срокът за възстановяване е удължен до 31.03.2022 г. С ПМС №48 от 07.04.2022 г. срокът за възстановяване е удължен до 30.04.2022 г. С ПМС №131 от 16.06.2022 г. срокът за възстановяване е удължен до 31.07.2022 г. Възмездната финансова помощ е възстановена на 16.06.2022 г.

27.2. Движение през периода по източници на финансиране, представени в индивидуалния отчет за паричните потоци

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Получени финансираня		
Механизъм за свързване на Европа	309 259	113 664
Получени от държавния бюджет за текуща субсидия	278 810	191 946
Получени от държавния бюджет за капиталов трансфер	163 122	137 832
Получени финансиране от УО по ОПТТИ	54 796	5 577
Получени средства с ПМС за одобряване на неотложни разходи при бедствия	1 561	982
Получени други финансираня	165	-
Получени финансираня по Програмата за хуманитарно подпомагане на разселени лица от Украйна	44	-
Получена възмездна финансова помощ чрез МТС	-	45 003
Получени ДДС 06/2011	-	1 877
Общо:	807 757	496 881

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Възстановени финансираня		
Възстановени средства на държавния бюджет за капиталов трансфер	(1 011)	-
Възстановена възмездна финансова помощ чрез МТС	(45 003)	-
ПМС за одобряване на неотложни разходи при бедствия	-	(39)
Общо:	(46 014)	(39)

28. Свързани лица

28.1. Сделки със свързани предприятия

28.1.1. Сделки с асоциирани и други свързани предприятия

В хиляди лева	2022	2021
Продажба на стоки и услуги	8	6
продажба на услуги на „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	8	6
Покупки на стоки и услуги	2 635	3 285
покупки на стоки от „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	2 477	3 180
покупки на услуги от „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	158	105
Други сделки		
Получени гаранции по договори през 2022 г. от „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	11	-
Разпределени дивиденди от „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	1 325	1 458
Разпределени дивиденди от ЗАД „Алианс България“	478	243

28.1.2. Сделки с други свързани лица под общ контрол (МТС)

В хиляди лева	2022	2021
Продажба на стоки и услуги	67 822	90 606
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	181	193
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	42 365	56 372
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	25 171	33 872
„ТСВ“ ЕАД	105	169
Покупки на стоки и услуги	34 826	37 115
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	601	217
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	6 242	5 662
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	4 363	4 032
„ТСВ“ ЕАД	23 620	27 204
Други сделки		
Възникнали съдебни вземания през 2022 г. от:	65	49
БДЖ-Товарни превози ЕООД	65	49
Получени гаранции по договори през 2022 г. от:	284	1
Холдинг БДЖ ЕАД	-	1
БДЖ-Пътнически превози ЕООД	282	-
БДЖ-Товарни превози ЕООД	2	-

28.1.3. Сделки с ключов управленски персонал

Ключовият управленски персонал включва членовете на Управителния съвет, Одитния комитет и Генералния директор на Компанията. Доходите на ключовия управленски персонал, включително осигуровки, са както следва:

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Заплати и други краткосрочни доходи	349	305
Осигуровки	19	23
Общо:	368	328

28.1.4. Безналични сделки

През 2022 г. са извършени прихващания на насрещни вземания и задължения със свързани лица под общ контрол, с принципал МТС на стойност 5 917 хил. лв. (2021 г.: 625 хил. лв.)

28.2. Разчети със свързани предприятия

Вземания и задължения от свързани лица под общ контрол, с принципал МТС, които не са Вземания и задължения от предприятия от група, по смисъла на СС, са представени на ред Вземания и задължения от клиенти и доставчици в индивидуалния счетоводен баланс.

28.2.1. Вземания от свързани лица под общ контрол (МТС)

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	17 216	20 721
<i>в т. ч. вземания по споразумения над 1 г.</i>	<i>17 014</i>	<i>20 519</i>
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	8 025	9 264
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	51 071	56 607
<i>в т. ч. вземания по споразумения над 1 г</i>	<i>41 482</i>	<i>45 946</i>
„ТСВ“ ЕАД	22	9
Общо вземания от свързани лица под общ контрол	76 334	86 601
<i>в т. ч. вземания по споразумения над 1 г</i>	<i>58 496</i>	<i>66 465</i>

Други вземания от свързани лица под общ контрол (МТС)

„ТСВ“ ЕАД	1 499	3 961
Вземания по аванси	1 499	3 961
 БДЖ-Товарни превози ЕООД	 125	 58
Съдебни вземания	125	58

28.2.2. Задължения към асоциирани предприятия

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
„фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	14	15
Общо задължения към асоциирани предприятия:	14	15

Други задължения към асоциирани предприятия

„фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	11	-
Задължения по получени гаранции	11	-

28.2.3. Задължения към свързани лица под общ контрол (МТС)

В хиляди лева	2022	2021
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	554	3 044
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	202	300
„ТСВ“ ЕАД	6	1 275
Общо задължения към свързани лица под общ контрол	762	4 619

Други задължения към свързани лица под общ контрол (МТС)

Холдинг БДЖ ЕАД	1	1
БДЖ-Пътнически превози ЕООД	2 811	2 530
ТСВ ЕАД	2	4
Задължения по получени гаранции	2 814	2 535

29. Категории финансови активи и пасиви

Балансовите стойности на финансовите активи и пасиви на Компанията могат да бъдат представени в следните категории:

29.1. Финансови активи

Финансови активи са:

В хиляди лева	Бележка	2022	2021
Кредити и вземания:			
Търговски и други вземания	21	87 599	95 070
Пари и парични еквиваленти	22	404 853	111 293
Общо финансови активи:		492 452	206 363

Ред „Вземания“ включва финансови активи, както следва:

В хиляди лева	2022	2021
Вземания от свързани лица под общ контрол	76 334	86 601
Вземания от други клиенти	10 560	8 127
Вземания по оперативни програми	919	556
Обезценка на вземания от други клиенти	(214)	(214)
Общо вземания:	87 559	95 070

29.2. Финансови пасиви

Финансови пасиви са:

В хиляди лева	Бележка	2022	2021
Финансови пасиви, отчитани по амортизирана стойност:			
Търговски задължения		13 395	17 088
Задължения свързани с гаранции		25 182	12 768
в т.ч. над 1 г.		19 038	7 995
Задължения към финансови предприятия		2 813	3 455
в т.ч. над 1 г.		2 171	2 813
Задължения свързани с асоциирани и смесени предприятия		14	15
Общо финансови пасиви:	26	41 404	33 326
в т.ч. над 1 г.		21 209	10 808

В пояснителна бележка 6.13 е предоставена информацията относно счетоводната политика за всяка категория финансови инструменти. Описание на политиката и целите за управление на риска на Компанията относно финансовите инструменти е представено в пояснителна бележка 30.

30. Рискове, свързани с финансовите инструменти

Цели и политика на ръководството по отношение управление на риска

Компанията е изложена на различни видове рискове по отношение на финансовите си инструменти. Детайлна информация относно финансовите активи и пасиви по категории на Компанията е представена в пояснителна бележка 29. Най-значимите финансови рискове, на които е изложена Компанията са пазарен риск, кредитен риск и ликвиден риск.

Управлението на риска на Компанията се осъществява от централната администрация на Компанията в сътрудничество с Управителния съвет. Приоритет на ръководството е да осигури краткосрочните и средносрочни парични потоци. Дългосрочните финансови инвестиции се управляват, така че да имат дългосрочна възвращаемост. Компанията не се занимава активно с търгуването на финансови активи за спекулативни цели, нито пък издава опции.

Най-съществените финансови рискове, на които е изложена Компанията, са описани по-долу.

30.1. Анализ на пазарния риск

Вследствие на използването на финансови инструменти Компанията е изложена на пазарен риск и по-конкретно на риск от промени във валутния курс, лихвен риск, както и риск от промяната на конкретни цени, което се дължи на оперативната и инвестиционната дейност на Компанията.

30.2. Анализ на кредитния риск

Кредитният риск представлява рискът даден контрагент да не заплати задължението си към Компанията. Компанията е изложена на този риск във връзка с различни финансови инструменти, като напр. при възникване на вземания от клиенти, депозирание на средства, инвестиции и други. Излагането на Компанията на кредитен риск е ограничено до размера на балансовата стойност на финансовите активи, признати в края на отчетния период, както е посочено по-долу:

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Групи финансови активи – балансови стойности:		
Търговски и други вземания	87 599	95 070
Пари и парични еквиваленти	404 853	111 293
Балансова стойност	492 452	206 363

Търговски и други вземания представляват вземания от клиенти и вземания по оперативни програми.

Компанията редовно следи за неизпълнението на задълженията на свои клиенти и други контрагенти, установени индивидуално или на групи, и използва тази информация за контрол на кредитния риск.

Компанията не е предоставяла финансовите си активи като обезпечение по други сделки.

Към датата на финансовия отчет някои от необезпечените търговски и други вземания са с изтекъл срок на плащане. Възрастовата структура на необезпечени търговски и други вземания е следната:

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Непросрочени	12 462	15 846
Просрочени до 90 дни	1 588	3 936
Просрочени между 90 – 180 дни	117	4 527
Просрочени между 180 – 365 дни	3 827	4 947
Просрочени над 365 дни	68 693	65 814
Общо	87 599	95 070

По отношение на търговските и други вземания Компанията е изложена на значителен кредитен риск от основните превозвачи – „Холдинг БДЖ” ЕАД и неговите дъщерни дружества. На базата на исторически показатели, ръководството счита, че кредитната оценка на търговските и други вземания, които не са с изтекъл падеж, е добра. На основание подписани Споразумения от 31.05.2013 г. е договорена опция Компанията да придобие имоти чрез покупко-продажба от „Холдинг БДЖ” ЕАД и неговите дъщерни дружества по схемата „дълг срещу собственост“, за уреждане на тези вземания.

Търговските и други вземания, просрочени над 365 дни, в размер на 68 693 хил. лв. към 31 декември 2022 г. включват:

- 17 198 хил. лв. – Вземания от „Холдинг БДЖ” ЕАД
- 47 996 хил. лв. – Вземания от „БДЖ-ТП” ЕООД
- 3 119 хил. лв. – Вземания от „БДЖ-ПП” ЕООД
- 380 хил. лв. представляват вземания от други контрагенти над една година, за които НКЖИ предприема действия по събирането им.

За уреждане на финансовите задължения на „Холдинг БДЖ” ЕАД по фактури, издадени от НКЖИ през 2010 г., 2011 г. 2012 г., и през периода от 01.01.2013 г. до 31.03.2013 г. е подписано споразумение на 31.05.2013 г. между НКЖИ и „Холдинг БДЖ” ЕАД за разсрочено плащане, което се изпълнява съгласно договореностите. Остатък от сумата към 31.12.2022 г. по споразумението е 17 074 хил. лв. Договорените парични потоци по споразумението през 2023 г. са 60 хил. лв.

За уреждане на финансовите задължения на „БДЖ Товарни превози” ЕООД по фактури, издадени от НКЖИ през 2011 г., 2012 г., и през периода от 01.01.2013 г. до 31.03.2013 г. е подписано споразумение на 31.05.2013 г. между НКЖИ и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД за разсрочено плащане, което се изпълнява съгласно договореностите. Остатък от сумата към 31.12.2022 г. по споразумението е 37 274 хил. лв.

За уреждане на финансовите задължения на „БДЖ Товарни превози” ЕООД по фактури, издадени от НКЖИ през периода от 30.06.2020 г. до 30.09.2021 г. е подписано споразумение на 07.12.2021 г., което се изпълнява, съгласно договореностите. Остатъкът от сумата към 31.12.2022 г. по споразумението е 8 672 хил. лв.

Договорените парични потоци през 2023 г. по споразуменията са 4 464 хил. лв.

Към датата на съставяне на настоящия финансов отчет Компанията има предявени съдебни искове за събиране на дължими суми срещу следните железопътни превозвачи:

- „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД – предявен е иск за събиране на дължими суми, представляващи инфраструктурни такси (такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия) и мораторни лихви.
- „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД:
 - Предявен е иск за събиране на дължими суми, представляващи инфраструктурни такси (такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия) и мораторни лихви;

- Предявен е иск за събиране на дължими суми, представляващи инфраструктурни такси, цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителни мрежи на Компанията и мораторни лихви.

- „Българска железопътна компания“ ЕАД – предявен е иск за събиране на дължими суми, представляващи инфраструктурни такси (такса преминаване и такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия), цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителни мрежи на Компанията, допълнителни услуги и мораторни лихви.

Кредитният риск относно пари и парични еквиваленти в банки се счита за несъществен, тъй като контрагентите са банки с добра репутация и висока външна оценка на кредитния рейтинг.

През 2022 г. не са признати загуби от обезценка по отношение на търговските и други вземания над 1 година. Балансовите стойности описани по-горе, представляват максимално възможното излагане на кредитен риск на Компанията по отношение на тези финансови инструменти.

30.3. Анализ на ликвидния риск

Ликвидният риск представлява рискът Компанията да не може да погаси своите задължения. Компанията посреща нуждите си от ликвидни средства, като внимателно следи плащанията по погасителните планове на дългосрочните финансови задължения, както и входящите и изходящи парични потоци, възникващи в хода на оперативната дейност.

Нуждите от ликвидни средства се следят за различни времеви периоди - ежедневно и ежеседмично, както и на базата на 30-дневни прогнози. Нуждите от ликвидни средства в дългосрочен план - за периоди от 180 и 360 дни, се определят месечно.

Компанията държи пари в брой и по банкови сметки, за да посреща ликвидните си нужди за периоди до 30 дни. Средства за дългосрочните ликвидни нужди се осигуряват чрез безлихвена финансова помощ и финансираня от държавата.

Към 31 декември 2022 г. падежите на договорните задължения на Компанията (съдържащи лихвени плащания, където е приложимо) са обобщени, както следва:

В хиляди лева

	Текущи	Нетекущи
31 декември 2022 г.	До 1 година	От 1 до 5 години
Задължения към финансови предприятия	642	2 171
Търговски и други задължения	19 553	19 038
Общо	20 195	21 209

В предходния отчетен период падежите на договорните задължения на Компанията са обобщени, както следва:

В хиляди лева

	Текущи	Нетекущи
31 декември 2021 г.	До 1 година	От 1 до 5 години
Задължения към финансови предприятия	642	2 813
Търговски и други задължения	21 876	7 995
Общо	22 518	10 808

Стойностите, оповестени в този анализ на падежите на задълженията, представляват недисконтираните парични потоци по договорите, които могат да се различават от балансовите стойности на задълженията към отчетната дата.

Финансовите активи като средство за управление на ликвидния риск

При оценяването и управлението на ликвидния риск Компанията отчита очакваните парични потоци от финансови инструменти, по-специално наличните парични средства и търговски вземания. Наличните парични ресурси и търговски вземания надвишават значително текущите нужди от изходящ паричен поток.

31. Политика и процедури за управление на капитала

Целите на Компанията във връзка с управление на капитала са:

- да осигури способността на Компанията да продължи да съществува като действащо предприятие;
- да осигури адекватна рентабилност на собствения капитал.

Компанията наблюдава капитала на базата на съотношението на собствения капитал към получените заеми.

Компанията определя собствения капитал и заемите на основата на балансовата им стойност.

Капиталът за представените отчетни периоди може да бъде анализиран, както следва:

<i>В хиляди лева</i>	2022	2021
Собствен капитал	1 273 711	1 255 109
Общо привлечен капитал (без безвъзмездни средства и отсрочени данъчни пасиви)	91 370	76 925
Пари и парични еквиваленти	<u>(404 853)</u>	<u>(111 293)</u>
Нетен дълг	<u>(313 483)</u>	<u>(34 368)</u>
Съотношение на собствен капитал към привлечен капитал	1:0.14	1:0.16

32. Инвестиционна програма

Според инвестиционната програма, одобрена от Управителния съвет на Компанията, за следващата година са планирани следните разходи, финансирани от държавния бюджет и европейските фондове за обекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”, „Механизъм за свързване на Европа“ 2014-2020, "Транспортна свързаност" 2021-2027, "Механизъм за свързване на Европа" 2021-2027, "Национален план за възстановяване и устойчивост" по които НКЖИ е бенефициент:

<i>В хиляди лева</i>	2023
От Държавния бюджет:	
<u>Основен ремонт на дълготрайни материални активи</u>	<u>86 941</u>
Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	26 947
Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	15 174
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	925
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	6 770
Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	72
Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	28 544
Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания	<u>8 509</u>
<u>Придобиване на дълготрайни материални активи</u>	<u>65 259</u>
Доставка на жп механизация	31 850
Проект: "Транспортни средства"	1 684
Допълнително финансиране за проект: „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1“	328

Допълнително финансиране за проект: „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане“	216
Допълнително финансиране за проект: „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София- Волюяк“	4 472
Допълнително финансиране за проект: „Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин“	14 327
Допълнително финансиране за проект: „Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември“	11 396
Съфинансиране на НКЖИ за проект : Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп участък Мездра - Медковец"	786
Съфинансиране на НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътната линия Видин - София: жп участък Видин - Срацимир"	200

ОБЩА СУМА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ, ФИНАНСИРАНИ ОТ ДЪРЖАВЕН БЮДЖЕТ

152 200

От Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020:

Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1	180 936
Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, фаза 2	278 386
Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	11 823
Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-граница със Сърбия, участък Волюяк-Драгоман, фаза 1	231 110
Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация - SCADA	11 854
Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица	2 359
От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа	6 491
Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	518
Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	4
Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	11 160
Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ	5 878
Подкрепа за служителите на Дирекция СРИП на НКЖИ, участващи в управлението и изпълнението на железопътните проекти, финансирани от ОПТТИ 2014-2020	1 675
Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани по ОПТТИ	4
Техническа помощ за подготовка на допълнителни проекти по приоритетна ос 1 на ОПТТИ 2014-2020 с бенефициент НКЖИ	34

ОБЩО ОП "ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

742 232

От „Механизма за свързване на Европа“ 2014-2020:

Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волюяк	93 460
Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	31 756
Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	96 990

Развитие на железопътен възел Пловдив	145 435
Техническа помощ за проект "Удвояване на участъци от жп линия Пловдив-Свиленград- граница с Република Турция"	1 655
Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп линията Видин - София железопътен участък Мездра - Медковец"	7 990
Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	2 936
Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия"	4 434
Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски“	12 634
ОБЩО ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2014-2020	397 290

Предстоящи проекти, съфинансирани по програма "Транспортна свързаност" 2021-2027

Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2	26 502
Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия София-Перник-Радомир	238
Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра	7 886
Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ София	775
Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Видин	418
Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмен период 2021-2027	344
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ПТС	36 163

Предстоящи проекти за финансиране по "Механизъм за свързване на Европа" 2021-2027

Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир	61 492
ОБЩО ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027	61 492

Проект за финансиране по "Национален план за възстановяване и устойчивост"

Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране за България - Русе	7 140
Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан	35 938
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО НПВУ	43 078

ОБЩА СУМА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ ЗА 2023 Г.	1 432 455
---	------------------

33. Условни пасиви

Към 31 декември 2022 г. срещу Компанията има предявени съдебни искове на стойност 1 382 хил. лв., представляващи обезщетения за претърпени имуществени вреди, изхода за които не може да се прогнозира.

Към 31 декември 2022 г. са предявени 44 граждански иска срещу НКЖИ за обща сума в размер на 5 144 хил. лв. (пет милиона сто четиридесет и четири хиляди лева), представляваща

обезщетение за претърпени неимуществени вреди на пострадалите граждани, в резултат на причинена мощна взривна вълна на 10.12.2016 г. в района на гара Хитрино, обл. Шумен, при преминаване на влакова композиция. Към датата на издаване на настоящия финансов отчет не може да се прогнозира изходът на предявените дела, поради тяхната правна и фактическа сложност.

Във връзка с изпълнение на проекти, финансирани със средства от ЕС по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, Механизъм за свързване на Европа (МСЕ), по които НКЖИ е бенефициент, са наложени финансови корекции, които са в процес на потвърждаване от съответните органи, и за които са възможни бъдещи парични потоци за вероятното им уреждане.

Ръководството на НКЖИ счита, че другите отправени искове по-скоро няма да доведат до разходи за Компанията и изходящи парични потоци при уреждането им.

Не са възникнали условни пасиви за Компанията по отношение на дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия.

34. Събития след края на отчетния период

След отчетната дата:

- продължава военния конфликт Русия и Украйна, като някои държави обявиха пакети от санкции срещу Руската федерация. Компанията няма директни експозиции към свързани лица и/или ключови клиенти или доставчици от тези страни. Компанията разглежда тези събития като некоригиращи събития след отчетния период, като не очаква съществени преки ефекти за дейността на Компанията, чийто ефект не може да бъде оценен в момента с достатъчна степен на увереност. Възможни са непреки ефекти – през вериги доставки, цени на суровини и други ресурси, инфлация, трудови ресурси и други, които не бихме могли да оценим на този етап;

- продължават ограничителните мерки във връзка с разпространението на световната пандемия от коронавирус COVID-19, които мерки поради непредсказуемостта на разпространението биха могли да окажат влияние върху дейността на бизнес контрагентите на Компанията;

Не са настъпили други събития след края на отчетния период, които да влияят на информацията представена в настоящия финансов отчет, за годината, приключваща на 31 декември 2022 година и които да налагат допълнителни корекции и/или оповестявания.

Не са възникнали други коригиращи събития или други значими некоригиращи събития между датата на финансовия отчет и датата на одобрението му за публикуване, които да изискват корекция на представените данни или допълнителни оповестявания.

35. Одобрение на индивидуалния финансов отчет

Индивидуалният финансов отчет към 31 декември 2022 г. (включително сравнителната информация) е одобрен и приет от Управителния съвет на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ на 30.03.2023 г. и след извършен независим финансов одит се предоставя на Министъра на транспорта и съобщенията, упражняващ правата на държавата за одобрение и публикуване.

Заложено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1, т.3 от ЗЗЛД

инж. Златин Крум
Генерален директор



Заложено съгл. чл.59,ал.3 и 4, във връзка с чл.45,ал.1, т.3 от ЗЗЛД

Лилия Давидова
Главен счетоводител

Дата на съставяне: 24 март 2023 г.