

ГОДИШЕН ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

31 декември 2023 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 31.12.2023 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 „Български държавни железници“ 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 01.01.2023 г. до 17.09.2023 г.: Кристиан Кръстев, Марио Гълъбов и Златин Крумов;

- За периода от 18.09.2023 г. до 31.12.2023 г.: Камен Диков, Васко Балабанов и Мария Генова.

Компанията се управлява и представлява от Генерален директор:

- За периода от 01.01.2023 г. до 17.09.2023 г.: Златин Крумов;

- За периода от 18.09.2023 г. до 31.12.2023 г.: Мария Генова.

В Компанията е назначен Одитен комитет със заповед на министъра на транспорта и съобщенията в състав: Катя Атанасова, Борис Йовчев и Мая Шишкова (назначена от 20.04.2023 г.).

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 ликвидация на дъщерното дружество „ТРЕН“ е удължен с една година, считано от 30.10.2022 г. На основание Решение на УС на НКЖИ, взето с протокол №35-10/23 от 25.10.2023 г., срокът на ликвидация на дъщерното дружество „ТРЕН“ ЕООД е удължен с една година, считано от 30.10.2023 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 (ЕК).

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 Министерски съвет по предложение на министъра на транспорта и съобщенията;
- Разработване на графици 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 Република 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, 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 Република 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 Балкани – Източно Средиземноморие“, които ще преминават през територията на Република 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;
- Намаляване 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: държавния 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. II, т. 1.2.1.2 и т. 2.2.1 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2023 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. Република България успешно премина процедурата по договаряне и одобрение от ЕК на Национален план за възстановяване и устойчивост (НПВУ). С Решение №669 от 29.09.2023 г. на МС за одобряване на проект за актуализиране на бюджетни линии по НПВУ на РБ е извършен преглед на инвестициите по Плана, като при отчитане на възможността за изпълнението им до август 2026 г. (периода за допустимост на разходите по Плана) е направена актуализация на бюджетите на 17 от тях. Три от инвестициите отпадат напълно като една от тях е „Изграждане на ИМТ в Северен централен район на планиране

за България – Русе“ поради значителното ѝ забавяне, както и поради липсата на достатъчен финансов ресурс за реализацията ѝ, също така е предложена и друга инвестиция да отпадне от Плана на НКЖИ. Съгласно тези решения се очаква в началото на 2024 г. да бъдат прекратени подписаните Оперативни споразумения, съобразно окончателното решение на Съвета от декември 2023 г. за одобряването на модифицирания План.

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 с Република Сърбия/Република 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, планове 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 01.09.2023 г. с Решение на Управителния съвет на ДП НКЖИ – Протокол №30-09/23 е приета Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2023 г., същата е одобрена с Анекс №ДА-1/26.01.2024 г. към Договор рег. №ДА-1/20.01.2021 г., сключен между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

На 15.11.2023 г. с Решение на Управителния съвет на ДП НКЖИ – Протокол №40-11/23 е приета Бизнес програма на НКЖИ за периода 2021-2025 г. Актуализирана (октомври 2023 г.), същата е одобрена със Заповед №ПД-21/26.01.2024 г. на министъра на транспорта и съобщенията.

На 30.03.2023 г. с Решение на Управителния съвет на ДП НКЖИ – Протокол №12-03/23 е приет Годишен индивидуален финансов отчет на НКЖИ за 2022 г. С Протокол №15-04/23 от 24.04.2023 г. е приет Годишен консолидиран финансов отчет на НКЖИ за 2022 г. Същите са одобрени, съответно със Заповед №ПД-73/18.05.2023 г. и Заповед №ПД-71/18.05.2023 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 31.12.2023 г. е 392 559 хил. лв. (31.12.2022 г.: 391 699 хил. лв.). През 2023 г. за сметка на допълнителните резерви са предоставени безвъзмездно нетекущи активи на стойност 1 235 хил. лв. съгласно: Решение №1069 от 23.12.2022 г. на МС и Решение на УС №10-03/22 от 16.03.2023 г.; Решение №36 от 18.01.2023 г. на МС и Решение на УС №10-03/22 от 16.03.2023 г.; Решение №94 от 01.02.2023 г. на МС и Решение на УС №10-03/22 от 16.03.2023 г.; Решение №40 от 19.01.2023 г. на МС и Решение на УС №10-03/22 от 16.03.2023 г.; Решение №190 от 16.03.2023 г. на МС и Решения на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г. и №23-07/23 от 06.07.2023 г.; Решение №846 от 28.10.2022 г. на МС и Решение на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г.; Решение №223 от 30.03.2023 г. на МС и Решение на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г.; Решение №224 от 30.03.2023 г. на МС и Решения на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г. и №23-07/23 от 06.07.2023 г.; Решение №372 от 12.05.2023 г. на МС и Решение на УС №19-06/23 от 14.06.2023 г.; Решение №216 от 24.03.2023 г. на МС и Решение на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г.; Решение №265 от 05.04.2023 г. на МС и Решение на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г.; Решение №204 от 23.03.2023 г. на МС и Решение на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г.; Решение №371 от 12.05.2023 г. на МС и Решение на УС №20-06/23 от 23.06.2023 г.; Решение №417 от 02.06.2023 г. на МС и Решение на УС №24-07/23 от 14.07.2023 г.; Решение №410 от 31.05.2023 г. на МС и Решение на УС №25-07/23 от 20.07.2023 г.; Решение №635 от 20.09.2023 г. на МС и Решение на УС №43-11/23 от 29.11.2023 г.; Решение №742 от 19.10.2023 г. на МС и Решение на УС №40-11/23 от 15.11.2023 г.; Решение №770 от 02.11.2023 г. на МС и Решение на УС №46-12/23 от 13.12.2023 г.; Решение №771 от 02.11.2023 г. на МС и Решение на УС №46-12/23 от 13.12.2023 г.

Отписани са нетекущи активи за сметка на допълнителните резерви на стойност 375 хил. лв. съгласно Решение №108 от 08.02.2023 г. на МС; Заповед №ДС-14-173 от 22.08.2023 г. на Областния управител на Област Пловдив и Решение на УС №12-05/20 от 21.05.2020 г.; Заповед №ДС-20-13 от 08.12.2023 г. на Областния управител на Област София и Решение на УС №38-11/23 от 08.11.2023 г.

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

Структурни и организационни промени

В Централно управление е извършено преструктуриране на дирекция „Обществени поръчки и административно обслужване“, като са закрити секторите в отдел „Обществени поръчки“. В регионалните поделения са извършени структурни и организационни промени в поделение УДВГД София, като е намален броя на регионалните центрове от 5 бр. на 4 бр. Закрит е регионален център Волуяк и гарите към него са преразпределени към Регионален център Дупница и Регионален център София. Преструктурирани и реорганизирани са участъци и подучастъци Осигурителна техника в поделение СИТ в мобилни групи.

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 Министерски съвет по предложение на министъра на транспорта и съобщенията.

С методиката се определя таксата за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктурата, която свързва обслужващи съоръжения – такса за достъп и използване. Дефинирани са 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.

Формирането на таксата за достъп и използване и определяне размера на ставките се извършва въз основа на отчетените преки разходи, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга и извършената работа по железопътната инфраструктура за предходна година.

В сила от 01.01.2023 г. таксите са както следва: 0,6264 лв. за влакилометър; 0,00204 лв. за брутотонкилометър; 58,08 лв./MWh за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия; 2,1325 лв. за заявен и неизползван капацитет.

В сила от 12.01.2023 г. таксите са както следва: 0,5821 лв. за влакилометър; 0,00192 лв. за брутотонкилометър; 38,25 лв./MWh за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия; 1,8293 лв. за заявен и неизползван капацитет.

Цената за услугата „разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт“ е нормативно определена от Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР). С Решения №Ц-20 от 01.07.2022 г. и №Ц-15 от 30.06.2023 г. КЕВР определя цена за разпределение на тягова електрическа енергия, за втората и третата ценова година от четвъртия регулаторен период в размер съответно на 142,74 лв./MWh, в сила от 01.07.2022 г. до 30.06.2023 г. и 131,39 лв./MWh, в сила от 01.07.2023 г.

Във връзка с одобрена от Министерски съвет Програма за компенсиране разходите на небитови крайни клиенти за електрическа енергия и на операторите на електропреносната и на електроразпределителните мрежи за закупуване на количествата електрическа енергия, потребена за технологични разходи за периода от 01.01.2023 г. до 31.03.2023 г., одобрена от Министерски съвет с Решение №104 от 02.02.2023 г., за периода от 01.09.2023 г. до 31.12.2023 г., одобрена с Решение №688 от 04.10.2023 г. и в изпълнение на Решение на Народното събрание обн. ДВ бр. 90 от 11.11.2022 г. изменено с решение обн. ДВ. бр. 98 от 09.12.2022 г. и съдържащият се в Програмата механизъм за компенсиране:

- като краен небитов потребител Компанията начислява и признава приходи по Програма за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия, приета от Министерски съвет са посочени на ред „Финансирания, свързани с правителствени компенсации за ел. енергия“.

- като оператор на електропреносната и електроразпределителните мрежи, чрез поделение „Електроразпределение“, са сключени Договори №6-ОПР/20.02.2023 г. за компенсации за периода януари-март 2023 г. и №6-ОПР-2/30.10.2023 г. за компенсации за периода септември-декември 2023 г. с Фонд „Сигурност на електроенергийната система“. По този договор няма извършени плащания за компенсации на технологичните разходи поради по-ниската цена на електроенергията, закупувана от Българска независима енергийна борса в сегмент „Ден напред“.

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 2023 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.

През 2022 г. приходите от инфраструктурни такси са компенсирани в изпълнение на 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., като 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 влаккилометър, 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.

При сравнението на натуралните измерители на влаковата работа и реализираните от тях приходи от такса преминаване към 31.12.2023 г. спрямо 31.12.2022 г. се отчита намаление във влаккилометрите с 1 228 439 или с 3,81% и в брутотонкилометровата работа с 1 416 889 хил. или с 9,27%, в приходите от такса преминаване се отчита увеличение с 18 913 хил. лв. или със 74,36%.

Таблица №1

Натурални и стойностни измерители	Влаккилометри	Брутотонкилометри (хил.)	Приходи от такса преминаване (хил. лв.)
Отчет към 31.12.2023 г.	30 978 626	13 864 860	44 349
Отчет към 31.12.2022 г.	32 207 065	15 281 749	25 436
Изменение към 31.12.2023/31.12.2022 (+/-)	-1 228 439	-1 416 889	18 913
Изменение към 31.12.2023/31.12.2022(%)	-3,81%	-9,27%	74,36%

Извършените превози, изразени във влаккилометри и брутотонкилометри и реализираните от тях приходи от такса преминаване по железопътната инфраструктура към 31.12.2023 г. и 31.12.2022 г. по железопътни превозвачи, са показани в следващата таблица:

Таблица №2

Железопътни превозвачи	Към 31.12.2023 г.		Към 31.12.2022 г.		Към 31.12.23 г.	Към 31.12.22 г.
	Натурални измерители				Приходи от такса за преминаване	
	Влаккм.	Брутотон км.	Влаккм.	Брутотон км.		
		/хил./		/хил./		
БДЖ ПП ЕООД	21 854 727	4 654 661	21 883 577	4 668 085	21 635	11 574
БДЖ ТП ЕООД	4 015 072	3 782 903	4 727 568	4 682 474	9 577	6 231
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	1 390 892	1 697 605	1 427 257	1 732 943	4 076	2 209
Пимк рейл ЕАД	843 213	908 305	919 368	999 745	2 129	1 249
ТБД Товарни превози ЕАД	824 576	708 411	1 103 275	882 639	1 829	1 242
Рейл Карго Кериър България ЕАД	750 373	833 204	741 652	824 835	1 924	994
Ди Би Карго България ЕООД	569 277	659 118	638 941	779 861	1 561	973
БЖК ЕАД	469 330	473 237	630 986	647 902	1 184	858
ЛТЕ БЪЛГАРИЯ ЕООД	101 130	59 624	33 727	13 607	173	24
Евроинженеринг ЕООД	91 352	60 530	33 848	23 397	169	35
ТСВ ЕАД	32 027	6 498	32 041	5 751	31	16

Железопътни превозвачи	Към 31.12.2023 г.		Към 31.12.2022 г.		Към 31.12.23 г.	Към 31.12.22 г.
	Натурални измерители				Приходи от такса за преминаване	
	Влаккм.	Брутотон км.	Влаккм.	Брутотон км.		
		/хил./		/хил./	/хил. лв./	
Мини Марица-изток ЕАД	16 754	15 618	20 063	17 695	40	24
Порт Рейл ООД	12 540	3 453	4 942	551	14	2
Експрес сервиз ООД	3 957	467	5 412	682	3	2
Газтрейд АД	1 699	737	2 391	1 092	2	2
Карго Транс Вагон България АД	1 589	475	1 729	401	2	1
СКМ Рейл ЕООД	118	14	166	81	–	–
ДМВ Карго рейл ЕООД	–	–	122	8	–	–
ОБЩО ПРИХОДИ	30 978 626	13 864 860	32 207 065	15 281 749	44 349	25 436

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 31.12.2023 г. спрямо 31.12.2022 г. се отчита намаление в натуралния измерител и приходите от разпределение на тягова ел. енергия, и увеличение 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 31.12.2023 г.	303 585	42 524	11 790
Отчет към 31.12.2022 г.	323 791	44 451	9 403
<i>Изменение към 31.12.2023/31.12.2022 (+/-)</i>	-20 206	-1 927	2 387
<i>Изменение към 31.12.2023/31.12.2022 (%)</i>	-6,24%	-4,34%	25,39%

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 31.12.2023 г. и 31.12.2022 г. по железопътни превозвачи, са показани в следващата таблица:

Таблица №4

Железопътни превозвачи	Към 31.12.2023 г.	Към 31.12.2022 г.	Към 31.12.2023 г.	Към 31.12.2022 г.	Към 31.12.2023 г.	Към 31.12.2022 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	150 758	150 963	20 673	20 567	5 864	4 384
БДЖ ТП ЕООД	59 261	70 615	8 133	9 631	2 302	2 051
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	30 049	31 202	4 114	4 261	1 165	906
Пимк рейл ЕАД	15 546	16 644	2 143	2 282	602	483

Железопътни превозвачи	Към 31.12.2023 г.	Към 31.12.2022 г.	Към 31.12.2023 г.	Към 31.12.2022 г.	Към 31.12.2023 г.	Към 31.12.2022 г.
	Натурален измерител		Приходи от разпределение на тягова ел. енергия		Приходи от такса за използване на ел. оборудване	
	MWh		хил. лв.		хил. лв.	
Рейл Карго Кериър България ЕООД	14 867	14 864	2 037	2 030	574	432
Ди Би Карго България ЕООД	12 087	13 742	1 659	1 875	467	399
ТБД-Товарни превози ЕАД	11 592	14 024	1 589	1 914	451	407
БЖК ЕАД	8 189	11 386	1 114	1 558	317	331
ЛТЕ България ЕООД	1 236	351	167	49	48	10
ОБЩО ПРИХОДИ	303 585	323 791	41 629	44 167	11 790	9 403

Забележка: *Приходите от разпределение на тягова електрическа енергия по железопътни превозвачи не включват приходи от „Електроенергиен системен оператор“ ЕАД, които са в размер на 895 хил. лв. към 31.12.2023 г. и 284 хил. лв. към 31.12.2022 г.

Най-значителен дял в размера (56 139 хил. лв.) на приходите от такса за достъп и използване през 2023 г. е от дружествата от група „ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД със 70,14%, в това число: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД – 48,98% и „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД – 21,16%. Голям дял от другите превозвачи има „БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО“ ЕООД – 9,34%.

IV. ПРЕГЛЕД НА ДЕЙНОСТТА

За реализиране на целите на политиката в областта на транспорта през 2023 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 контактна мрежа, тягови подстанции, секционни постове и съоръжения;
 - ✓ 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 реперирание 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 2023 г. е осигурен равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура за използването ѝ. Планирането на влаковата работа е съобразено с инвестиционната програма и строително-ремонтните дейности по железопътната инфраструктура на НКЖИ при осигуряване на безопасно движение на влаковете. Своевременно се изчисляват дължимите инфраструктурни такси за използване на железопътната инфраструктура. Осигурена е отчетна и статистическа информация, относно натоварването по железопътната инфраструктура.

- Разработен е График за движение на влаковете (ГДВ) за цялата жп мрежа на НКЖИ за 2023/2024 г. по заявки на превозвачите, който е в сила от 10.12.2023 г. През периода своевременно се актуализира и разработения 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 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 39 броя Таблици на маршрутните зависимости на гарови осигурителни инсталации.
- Проучени са исканията за прекъсване действието или удължаване срока за това на 72 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 90 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 97 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.
- Временно закрити за служба по движението са гарите Ястребово и Тракия.
- Приема се в редовна експлоатация „Система за управление на влаковата работа“ (СУВР).

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, 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 2023 г. чрез инвестициите в железния път се постигна: механизирано подновяване на железен път – 61 км; механизиран среден ремонт на железен път – 65 км; полагане на БРП – 36 км; механизирано поддържане с ТПМ на железен път – 2 685 км; механизирано поддържане с ТПМ на жп стрелки – 921 бр.; механизирано подновяване на жп стрелки – 22 бр.; сменени релси – 2 067 бр.; сменени нормални дървени траверси – 18 215 бр.; сменени стоманобетонени траверси – 25 602 бр.; сменени стрелкови траверси – 5 252 бр.; регулиране на междурелсието: полутраверси нормални дървени – 35 807 бр.; полутраверси стоманобетонени – 13 963 бр.; полутраверси стрелкови дървени – 12 940 бр.; полутраверси теснолинейни дървени – 25 549 бр., притягане на скрепление – 4 597 198 бр.

Дейности 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, работещи по медни и оптични кабели), контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез системата ETCS/АЛС и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете. За контрол на състоянието на преминаващите железопътни возила в движение на определени контролни пунктове са монтирани устройства за контрол на подвижен жп състав.

Действащите в момента общо 310 експлоатационни пункта (294 гари и 16 разделни постове) са съоръжени със средства на ОТ, както следва: Маршрутно-компютърни централизации – 24 бр.; Маршрутно-релейни централизации – 170 бр.; Електромеханични централизации – 32 бр.; Релейни уредби с ключови зависимости – 70 бр. (гара Септември е съоръжена с МКЦ за основната жп мрежа и РУКЗ за теснолинейката, гара Варна е съоръжена с ЕМЦ на основната мрежа и отделна ЕМЦ за товарния парк).

Без осигурителна инсталация са 17 бр. гари, в които движението на влаковете се управлява чрез пулове за управление на входни светофори/семафори.

Безопасното преминаване на влаковете през жп прелезите се осъществява чрез автоматични прелезни устройства (АПУ). От всички 757 бр. жп прелези, 533 бр. са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва: АПУ с бариери и сигнализация – 145 бр.; АПУ със сигнализация – 262 бр.; електрически бариери в район на гара – 126 бр.

Дейност „Телекомуникации“. Системите от телекомуникационните съоръжения реализират всички видове съобщителни връзки в железопътната инфраструктура – служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски, влакови диспечерски и маневрени радиовръзки, 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, които на този етап са 1242,261 км. В момента със средства от капиталов трансфер се изграждат още 88 км линии с оптичен кабел в участъка София-Мездра, като по този начин ще достигнат 1330,261 км или около 53,64% от необходимото покритие на главните жп линии. Така не само ще се гарантира безопасност за работа, но и отказоустойчивост на осигурителните системи, ще се намалят кражбите на меден кабел, респективно разходите за подмяна и рисковете от спиране на движението, поради липса на осигурена преносна среда.

Поделение СИТ поддържа 38 броя телефонни централи – 34 цифрови и 4 електромеханични, с общ капацитет – 25 338 абоната. Прилагат се системите за видео наблюдение на 62 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. В обхвата на системата е отопление на жп стрелки, пилонно и перонно осветление, осветление на работни площадки, електроснабдяване на приемни здания и технически сгради, и електроснабдяване на площи, сгради и помещения, отдадени под наем, в т.ч. вътрешни сградни инсталации и т.н.

Поделение СИТ поддържа: трафопостове 20 (10) kV/0.4 kV, 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.

През 2023 г. чрез инвестициите в дейностите по сигнализация и телекомуникации се постигна:

Приключено е изпълнението на обект „Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства“, като са издадени Протоколи №16 за установяване годността за ползване на строежа и Разрешения за ползване за всички прелези. Прелезите са съоръжени с нова високо-надеждна вътрешна и външна апаратура с монтирано видеонаблюдение, повишено е нивото на безопасност и е премахнат субективния фактор.

За обект „Проектиране, доставка и изграждане на обект „Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участъка София – Карлово“ е издаден Протокол №16 за установяване на годността за ползване на строежа и е издадено Разрешение за ползване №СТ-05-375 от 01.08.2023 г. Автоматизираната система за диспечерско управление на движението

на влаковете позволява осъществяване на ръководството на движението на влакове и други железопътни возила, използвайки съвременните информационни технологии, средствата на микропроцесорната, електронната и телекомуникационна техника. С нейната реализация е създадена възможност гарите да се управляват от единен диспечерски център в Централна гара София, с което се постига ефективно управление на трафика на движение на влаковете и оптимизиране на експлоатационния персонал.

Приключено е изпълнението на обект „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София – Мездра – Червен бряг“ по обособени позиции – Обособена позиция 2 „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия“ – етап 2 от строежа“ За обекта има съставени Протоколи обр. 16 за установяване годността за ползване на строежа за част контактна мрежа и Протоколи №5 и №6 за част оптична кабелна мрежа. В резултат от изпълнението му се постига замяна на амортизирани медни съобщителни кабели и се изгражда модерна цифрова телекомуникационна система, базирана на оптична кабелна мрежа. Ще се осигури надеждно и безотказно управлението на влаковото движение, както и на административното и оперативно ръководство на гарите и звената на НКЖИ.

През 2023 г. е изпълнен обект „Доставка и инсталиране на апаратура в три броя гари: Бов, Плевен и Раднево, с цел модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС“ по обособени позиции. С изпълнението му е постигнато високо ниво на работоспособност на системите за сигнализация и същите са подсикурени с нови токозахранващи устройства. Повишена е безопасността чрез внедряване на нови външни съоръжения за сигнализация и видеонаблюдение в три броя гари.

През 2023 г. са сключени договори за изпълнение на следните обекти:

– „Модернизация на осигурителните системи по трета главна жп линия в участъка Дунавци – Желю войвода“ – Обособена позиция 1: „Инженеринг в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово и Желю войвода по трета главна линия, чрез модернизация на съществуващите осигурителни техники“;

– „Модернизация на осигурителните системи по трета главна жп линия в участъка Дунавци – Желю войвода“ – Обособена позиция 2: „Проектиране и изграждане на компютърна визуализация за участъка Дунавци - Желю войвода при влаков диспечер в гара Пловдив“.

С тяхното реализиране ще се модернизират съществуващите амортизирани гарови и междугарови осигурителни техники и ще се гарантира надеждната и безопасна работа на устройствата. Чрез извеждането на компютърна, реална визуализация за моментното влаково движение в гарите и междугарията за участъка Дунавци – Желю Войвода (общо 11 гари) ще се улесни влаковия диспечер при вземане на рационални решения и ще се постигне увеличаване на капацитета.

Ефектът от всички планирани и реализирани инвестиции в системата за сигнализация, телекомуникации и енергиен контрол е: високо ниво на безопасност на превозите; достигане на максимална пропускателна способност и точност на изпълнение на графика за движение на влаковете; подобряване на управлението на влаковото движение и осигуряване на функционален и визуален контрол върху състоянието на всички сигнали/светофори, стрелки и коловози в гарата и създаване на условия за пълна информираност на гаровия персонал; повишаване сигурността при преминаване на железопътните прелези и надеждна работа на АПУ; понижаване на общите разходи за поддръжка на системите за осигурителна техника, телекомуникации, електроснабдяване и енергиен контрол.

През 2023 г. по стопански начин и в натурални измерители за профилактика, поддръжка, неотложен ремонт на съоръженията и съпътстващи дейности по ремонт на железния път е постигнато:

Дейност „Осигурителна техника“: възстановени технически параметри на 2 850 м кабелни линии; вложени 214 бр. муфи; положени 150 м нови кабели в гари; изградени и възстановени заземителни мрежи на ОТ – 43 бр. заземителни колове.

Дейност „Телекомуникации“: възстановени 7 054 м временни връзки с временен кабел; възстановени 3 415 м съобщителни медни кабели; възстановени технически параметри на 4 431 м кабелни линии; възстановени/изградени 176 м оптични съобщителни кабелни линии; вложени 292 бр. муфи за съобщителни медни кабели; вложени 4 бр. муфи за оптични съобщителни кабели.

Дейност „Електроснабдяване и енергиен контрол“: пресъоръжени 28 бр. трафопостове (в т.ч. монтаж на катодни отводители, подмяна на изолатори и прекъсвачи); възстановени 13 165 м кабели СрН и НН; възстановено външно осветление, пилонно и перонно – 1 802 бр. осветителни тела;

възстановено вътрешно осветление – 881 бр. осветителни тела; вложени 289 бр. муфи за кабели СрН и НН; монтирани 89 бр. дефектно-токови защиты; възстановени 369 бр. нагреватели за отопление на стрелки; монтирани 140 бр. електромери за измерване на ел. енергия на жилища, фирми и служебни помещения; изградени и възстановени заземителни мрежи на ЕС и ЕК – 20 бр. заземителни колове.

Дейности по „Електроразпределение“

Поделение „Електроразпределение“ експлоатира и поддържа съществуващите трансформиращи, 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 4847 км, за периода от 2006 г. до 2023 г. са вложени нови носещи въжета с обща дължина – 2358 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 73 релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за поддръжка, планов ремонт, преустройство и аварийно-възстановителни работи по контактната мрежа от железопътната инфраструктура, от тях 3 (три) броя комбинирани (шосе-релси) товарни превозни средства за поддръжка на параметрите на контактната мрежа. Машините са разпределени в 46 подрайона, обособени от своя страна в три енергосекции и 13 (тринадесет) броя товарни вагони.

През 2023 г. са сключени:

- По 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 са доставени 3 броя, а през 2024 г. се очаква доставката на още 5 броя.

Вследствие подобряване организацията на работа в поделение „Електроразпределение“ и подмяната на елементи от контактната мрежа, времезакъснението на влаковете за 2023 г. – 4828 минути е намалено с 0,49%. спрямо 2022 г. – 4852 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.

Ремонтът 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 2023 г. чрез инвестициите в контактна мрежа се постигна:

- подменени бронзови носещи въжета - Vz 70 mm² – 174 951 метра;
- подмяна на негодни и физически износени стоманобетонни стълбове – 12 бр.;
- рехабилитация на фундаменти и боядисване на железорешетъчни стълбове.

VI. ПЕРСОНАЛ И ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ

Определянето на трудовите възнаграждения на персонала на НКЖИ е в съответствие с изискванията на законовите и подзаконовите нормативни актове (Кодекс на труда, Наредба за структурата и организацията на работната заплата) и постигнати договорености със синдикалните организации в Колективен трудов договор (КТД), доразвити във Вътрешни правила за работната заплата (ВПРЗ).

Промени във вътрешната нормативна база

В сила от 01.01.2023 г. е подписано допълнително споразумение към КТД 2022 г. за отразяване промени в трудовото законодателство.

В сила от 01.01.2023 г. и от 01.03.2023 г. са направени изменения и допълнения на ВПРЗ на НКЖИ за отразяване постигнати договорености със синдикатите.

В сила от 10.07.2023 г. е подписано допълнително споразумение към КТД 2022 г. за отразяване промени в Приложение 2 и Приложение 4 към КТД 2022 г.

В сила от 01.09.2023 г. е подписано допълнително споразумение към КТД 2022 г. за промяна в размера на ваучерите за храна от 150 лв. на 200 лв.

За отразяване на промените в КТД са направени изменения и допълнения във ВПРЗ.

Персонал

Към 31.12.2023 г. числеността по щат в НКЖИ е 11 634,5 бройки, което е с 22 щатни бройки по-малко спрямо 31.12.2022 г. Списъчният брой на персонала в НКЖИ към 31.12.2023 г. е 10 380 бр., спрямо 31.12.2022 г. се отчита намаление с 203 бр.

За периода от 01.01.2023 г. до 31.12.2023 г. в НКЖИ са постъпили 778 броя работници и служители и са напуснали 981 броя. Очертава се перманентен недостиг на персонал, възлизащ на 1 307 броя към 31.12.2023 г., което представлява 11,23% от общата численост по щат.

Политика на доходите

През 2023 г. политиката на доходите (основни заплати, допълнителни възнаграждения и социални придобивки) е в зависимост от постигнатите договорености в КТД 2022.

На основание Постановление №497 от 29.12.2022 г. на Министерски съвет, в сила от 01.01.2023 г. е определена минимална работна заплата за страната в размер на 780 лв. Във връзка с това и в съответствие с договорения механизъм в КТД 2022 г., в сила от 01.01.2023 г. основните заплати на работещите в НКЖИ са увеличени с 9,86%.

Введено е заплащане на допълнителни възнаграждения за интензивност на база изготвени методики: за поделение ЕРП и ЖПС, в сила от 01.02.2023 г., за поделение СИТ, в сила от 01.03.2023 г. В сила от 01.09.2023 г. е увеличен размера на ваучерите за храна на работещите в НКЖИ от 150 лв. на 200 лв.

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 2023 г. за нуждите на Компанията са обучени 6 406 работници и служители, както следва:

- придобиване на степен на професионална квалификация – 91 броя;
- придобиване на квалификация по част от професия – 102 броя;
- придобиване на професионална квалификация и правоспособност – 184 броя;
- придобиване на правоспособност – 174 броя;
- разширяване и актуализиране на професионална квалификация – 356 броя;
- периодично обучение по нормативни документи – 5 499 броя.

За 2023 г. са разписани договори за сътрудничество със следните учебни институции: висшите учебни заведения: ВТУ „Тодор Каблешков“, УНСС, Минно-геоложки университет, УАСГ, ВСУ „Любен Каравелов“, Бургаски свободен университет, НВУ „Васил Левски“ – Велико Търново и Висше училище по телекомуникации и пощи; 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“, ПГ „Проф. д-р Асен Златаров“ – гр. Димитровград, ПГ по електротехника и автоматика – гр. София и ПГ по електротехника и електроника – гр. Пловдив.

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 взе участие в следните кариерни събития: „Отворени врати“ във Висшето училище по телекомуникации и пощи; „Национални дни на кариерата“ 2023 – виртуално участие; „Ден на специалностите“ във ВТУ „Тодор Каблешков“.

През месец май бяха проведени масови кариерни мероприятия в реална работна среда на територията на цялата страна – София, Пловдив, Бургас, Сливен, Горна Оряховица, Велико Търново, Враца, Карлово, Мездра, Плевен, Монтана, Русе, Шумен, Благоевград, Димитровград и др., с цел запознаване на учениците от професионалните гимназии и студентите с дейността на Компанията и с възможностите за кариерно развитие в нея. Събитията включваха презентиране на НКЖИ, посещение на жп гари и обекти, както и запознаване с работата, машините и съоръженията на компанията.

НКЖИ взе участие в кръгла маса на тема: „Осигуряване качество на образованието в направление „Строителство и архитектура“ – гарант за успешна професионална реализация. През месец ноември участва и в „Дни на кариерата“ 2023 в Университета за национално и световно стопанство и в инициативата „Студентите посрещат бизнеса“ в Университета по архитектура, строителство и геодезия, където студентите бяха запознати с кариерните програми на компанията за успешен старт и професионална реализация в структурите на предприятието.

VI. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННАТА ПРОГРАМА

ДЪРЖАВНО ФИНАНСИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

На основание 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 2023 г. (обн. ДВ, бр.66 от 01.08.2023 г.) и ПМС №108/09.08.2023 г. за изпълнението му (обн. ДВ, бр. 69 от 11.08.2023 г.), на предприятието са определени:

- ☐ средства за субсидия в размер на 272 300 хил. лв., която е намалена до размер на 270 755 хил. лв., съгласно условията на Договора с държавата;
- ☐ средства за капиталови трансфери в размер на 153 944 хил. лв., в т.ч. 91 хил. лв. средства съгласно сключен договор с рег. №ДА-1 от 27.03.2023 г., в изпълнение на Решение № 202 от 22.03.2023 г. на Министерски съвет, както и допълнително са осигурени 1 710 хил. лв.

Субсидия за текуща дейност – към 31.12.2023 г. усвоената в размер на 270 755 хил. лв. субсидия е насочена към дейностите по текущо поддържане, изплащане на възнаграждения и осигуровки на

персонала и експлоатация на железопътната инфраструктура, които не се покриват от реализираните приходи от дейността.

Капиталови трансфери – към 31.12.2023 г. с усвоените капиталови трансфери в размер на 153 853 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			ХИЛ. ЛВ
№ по ред	Наименование на проекта	КТ	
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	26 785	
2	Модернизирание на осигурителни системи и прелазни устройства	12 664	
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	1 068	
4	Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат-Синдел	12 588	
5	Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна	33 912	
5.1	Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна – междугария	14 335	
5.2	Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна – гари	19 577	
6	Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания	5 645	
7	Доставка жп Механизация	24 723	
8	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1	3 895	
9	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане"	60	
10	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември	24 530	
11	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	3 059	
12	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, Фаза 2"	4 924	
Общо		153 853	

ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

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

Към 31.12.2023 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			ХИЛ.ЛВ
№ 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	161 585	
2	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2	114 371	
3	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	664	
4	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман фаза 1	99 850	

№ по ред	Наименование на проекта	БФП
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	8 900
6	Рехабилитация на железопътен коловоз от стрелка №103 (Пристанище Бургас) до стрелка №20 (гара Владимир Павлов) по проект „От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас. Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа	5 506
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	61
2	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	5 990
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“	3 979
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	365
2	Подкрепа на Дирекция СРИП на НКЖИ при управлението и изпълнението на железопътните проекти, финансирани от ОПТТИ 2014-2020	1 130
	Общо	402 401

Механизъм за свързване на Европа

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

Таблица №7.

ХИЛ. ЛВ

№ по ред	Наименование на проекта	МСЕ	РМС № 492/9.8.19	НС
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София-Волуяк	23 172	—	10 941
2	Модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин	1 281	—	—
3	Модернизация на железопътен участък Костенец-Септември	—	32 867	—
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	20 167	—	28 267
5	Техническа помощ за подготовка на проект Модернизация на жп линията Видин - София: железопътен участък -Мездра - Медковец	119	—	—
6	Достъп от Коридор OEM до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	43	—	22
7	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски	310	—	—
8	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия	198	—	—
9	Техническа помощ за проект Удвояване на участъци по жп линия Пловдив-Свиленград- Граница с Република Турция	—	—	43
10	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец – Срацимир	191	—	—
	Общо	45 481	32 867	39 273

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 мрежата.
- *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 2023 г. е показано в следващата таблица:

Таблица №8

Показатели за полза /ефект	Мярна единица	Отчет към 31.12.2023 г.	Отчет към 31.12.2022 г.	Изменение (2023-2022)
Индекс на точност на пътническите влакове	%	95,58	96,02	-0,44
Индекс на точност на товарните влакове	%	96,88	97,01	-0,13
Качество на железопътната инфраструктура, измерено чрез бална оценка	%	51,96	52,17	-0,21
Брой на произшествията и инцидентите по причина на НКЖИ	брой	101	101	0
Ефективно използване на инфраструктурния капацитет	часове	119 884	117 470	2 414
Среднопретеглена скорост на движение по железопътната инфраструктура	км/ч	78,4	78,3	0,10

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

Настъпилите през 2023 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 2023 г. са в размер на 593 274 хил. лв. и са с 16 802 хил. лв. (2,9%) повече спрямо реализираните приходи за същия период на 2022 г. в размер на 576 472 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 22 245 хил. лв.

Приходите от оперативна дейност през 2023 г. са в размер на 591 740 хил. лв. и са със 17 072 хил. лв. (3,0%) повече спрямо реализираните приходи от оперативна дейност за 2022 г. в размер на 574 668 хил. лв. Приходите от оперативна дейност съдържат: приходи от продажба на услуги и стоки; други приходи, вкл. приходи от финансираня; приходи от придобиване на активи по стопански начин.

Приходи от продажба на услуги през 2023 г. са в размер на 116 772 хил. лв., с относителен дял 19,7% 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.

Извършена работа по железопътни превозвачи, изразена във влакилометри, брутотонкилометри, MWh и реализираните от тях приходи от инфраструктурни такси за достъп и използване и от разпределение на тягова ел. енергия към 31.12.2023 г. и 31.12.2022 г., са разгледани в т. III. Производствен капацитет и степен на натовареност.

Реализираните *приходи от таксата за достъп и използване* през 2023 г. са в размер на 56 139 хил. лв., в т.ч.:

Приходи от инфраструктурни такси за преминаване по железопътната инфраструктура през 2023 г. са реализирани 44 349 хил. лв.

За отчетния период приходите от такса за преминаване представляват 38,0% от нетните приходи от продажби и 7,5% от общите приходи от дейността.

Приходи от инфраструктурни такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия през 2023 г. са реализирани 11 790 хил. лв.

За отчетния период приходите от инфраструктурни такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия представляват 10,1% от нетните приходи от продажби и 2,0% от общите приходи от дейността.

Приходи от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт през 2023 г. отчетените приходи са в размер на 42 524 хил. лв. Сравнение с 2022 г. се отчита намаление с 1 927 хил. лв. (4,3%).

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 36,4% от нетните приходи от продажби и 7,2% от общите приходи от дейността.

Приходи от други услуги – реализираните приходи са в размер на 18 060 хил. лв. и са с 2 196 хил. лв. (13,8%) повече от отчетените през 2022 г.

Реализираните приходи са от: предоставени на превозвачи услуги по Наредба 41 – 7 210 хил. лв.; дезинфекционни станции – 3 376 хил. лв.; приходи от заявен и неизползван капацитет – 2 779 хил. лв.; ремонтни дейности и други услуги – 2 668 хил. лв.; кантарни участъци – 1 252 хил. лв.; приходи от съхранение на ВВЗ – 775 хил. лв.

Към 31.12.2023 г. приходите от други услуги заемат 15,5% от нетните приходи от продажби и 3,0% от общите приходи от дейността.

Другите приходи на Компанията са формирани от: приходи от финансираня, приходи от продажба на активи и други приходи. През 2023 г. са в размер на 452 723 хил. лв. с относителен дял 76,3% от приходите на НКЖИ.

Приходите от финансираня са 430 659 хил. лв. и са по-малко с 16 500 хил. лв. (3,7%) 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 289 465 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. През 2022 г. 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 на обща стойност 41 840 хил. лв. за инфраструктурни такси и неизползван капацитет за периода от 01.01.2022 до 31.12.2022 г.

Приходите от финансираня, свързани с нетекущи активи са в размер на 140 098 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 нематериални активи.

Приходите от финансираня, свързани с правителствени компенсации за ел. енергия са в размер на 736 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“. По този договор няма извършени плащания за компенсации на технологичните разходи поради по-ниската цена на електроенергията, закупувана от Българска независима енергийна борса в сегмент „Ден напред“.

Приходите, свързани с текущи активи са в размер на 360 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 6 484 хил. лв., спрямо 1 541 хил. лв. отчетени за същия период на 2022 г. През 2022 г. е в сила Заповед №3-389/22.03.2022 г. на генерален директор на НКЖИ за прекратяване 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, която е отменена със Заповед №3-1340 от 24.08.2022 г. на генерален директор на НКЖИ.

Други приходи – реализираните приходи са в размер на 15 580 хил. лв. Отчетените приходи са повече с 1 308 хил. лв. (9,2%) спрямо отчетените през 2022 г. в размер на 14 272 хил. лв. Увеличението на другите приходи се дължи главно на отчетените в по-голям размер приходи от заведени втора употреба материали/скрап от брак/ликвидация – 8 011 хил. лв. Отчетени са и приходи от наеми – 3 786 хил. лв., глоби и неустойки – 2 102 хил. лв. за закъснели влакове на превозвачите ползващи железопътната инфраструктура и неустойките по договори, приходи от застрахователни събития – 510 хил. лв. и други приходи – 1 171 хил. лв.

Финансови приходи. Отчетените финансови приходи са от съучастия в размер на 1 534 хил. лв., които представляват приходи от дивиденди от разпределения на финансовите резултати през 2023 г. от асоциирано предприятие „Фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД в размер на 1 001 хил. (2022 г.: 1 325 хил. лв. лв.) и от ЗАД „Алианц България“ в размер на 533 хил. (2022 г.: 478 хил. лв.).

Разходите за дейността на НКЖИ през 2023 г. са в размер на 611 151 хил. лв., което е с 47 551 хил. лв. (8,4%) повече спрямо отчетния период на 2022 г. и включват разходи за оперативна дейност и финансови разходи.

Разходите за оперативна дейност за отчетния период са в размер на 609 667 хил. лв., което е с 46 733 хил. лв. (8,3%) повече спрямо отчетените през 2022 г. в размер на 562 934 хил. лв.

В структурата на разходите за оперативна дейност с най-голям дял са разходите за възнаграждения и осигуровки на персонала – 45,5%, следвани от разходите за амортизации – 33,2%, материали и външни услуги – 18,0%; други разходи за дейността – 3,3%.

Разходи за персонал. Разходите за възнаграждения и осигуровки към 31.12.2023 г. са 277 397 хил. лв. Отчетените разходи са повече спрямо същия период на 2022 г. с 34 251 хил. лв. (14,1%).

Увеличението е в резултат на промените във нормативната база и политиката на доходите разгледани в т. V. Персонал и политика на доходите.

Средната брутна работна заплата към 31.12.2023 г. е 1 578,48 лв. и спрямо същия период на 2022 г. е по-голяма с 200,76 лв. (14,57%).

Средният списъчен брой на персонала е 10 534 броя (в т.ч.: 57 бр. лица в отпуск по майчинство), като се отчита намаление със 146 средно списъчни бройки спрямо отчетените към 31.12.2022 г.

Разходите за възнаграждения са в размер на 207 558 хил. лв. с включени провизии за пенсиониране. Спрямо сравнявания период на 2022 г. разходите за възнаграждения са повече с 22 761 хил. лв. (12,3%).

Разходите за осигуровки са в размер на 69 839 хил. лв. Спрямо същия период на 2022 г. разходите за осигуровки са повече с 11 490 хил. лв. (19,7%).

През 2023 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 осигурителен доход в размер на 3 400 лв.

Разходи за амортизация и обезценка. Отчетени са 202 777 хил. лв., което е повече с 2 383 хил. лв. (1,2%) от отчетените разходи за амортизация през 2022 г.

Разходи за суровини и материали. През 2023 г. са в размер на 56 680 хил. лв. и са по-малко с 4 209 хил. лв. (6,9%) спрямо отчетените за същия период на 2022 г. Изменението по елементи на тези разходи, спрямо същия период на 2022 г. е както следва: материали – повече с 9 435 хил. лв.; електроенергия – по-малко с 13 226 хил. лв.; гориво – по-малко с 219 хил. лв.; вода – по-малко с 153 хил. лв.; топлоенергия – по-малко с 46 хил. лв.

Разходи за външни услуги. Отчетените разходи през 2023 г. са в размер на 52 770 хил. лв. и са повече с 9 943 хил. лв. (23,2%) от отчетените за същия период на 2022 г., в размер на 42 827 хил. лв.

Най-голям относителен дял в разходите за външни услуги заемат разходите за ремонти и текущо поддържане на ЖИ – 12 381 хил. лв. (23,5%), следвани от разходите за: транспортни услуги и карти – 10 781 хил. лв. (20,4%); охрана – 9 737 хил. лв. (18,5%); почистване – 5 192 хил. лв. (9,8%); абонаментни услуги – 4 271 хил. лв. (8,1%); застраховки – 2 917 хил. лв. (5,5%); лабораторни услуги, експертизи, измерване и фискализиране – 1 943 хил. лв. (3,7%); данък сгради, такса смет и други – 1 941 хил. лв. (3,7%); такси – 697 хил. лв. (1,3%) и други – 2 910 хил. лв.

През 2023 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 2023 г. са отчетени 20 013 хил. лв., което е повече с 4 335 хил. лв. (27,7%) от отчетените през 2022 г. в размер на 15 678 хил. лв. Като отчетената балансова стойност на продадените активи в размер на 4 457 хил. лв. с 3 295 хил. лв. повече спрямо същия период на миналата година.

През 2023 г. са отчетени и разходи от: брак на дълготрайни активи – 5 657 хил. лв.; работно облекло и униформено облекло – 2 491 хил. лв.; внесени в бюджета 50% от получени наеми – 1 876 хил. лв.; командировки – 1 440 хил. лв.; нанесени щети – 858 хил. лв.; неустойки по договори – 629 хил. лв.; членски внос международни организации 408 хил. лв.; други – 2 197 хил. лв.

Финансови разходи. Отчетените финансови разходи са в размер на 1 484 хил. лв. и са от: лихви по планове с дефинирани доходи – 1 389 хил. лв.; лихви по лизингови договори за финансов лизинг – 83 хил. лв.; банкови такси – 6 хил. лв.; отрицателни курсови разлики от промяна на валутни курсове – 6 хил. лв.

Търговски и други вземания на НКЖИ към 31.12.2023 г. по балансова стойност са в размер 142 932 хил. лв., от тях със степен на ликвидност над една година са 53 988 хил. лв. Спрямо началото на годината търговските и други вземания са се увеличават с 23 386 хил. лв. (19,6%).

В структурата на вземанията към 31.12.2023 г. най-голям дял заемат вземанията от клиенти и доставчици – 66,5%, следват данъци за възстановяване – 27,5%, съдебни и присъдени вземания – 3,0%, други текущи вземания – 2,7%, вземания свързани с асоциирани и смесени предприятия – 0,3%.

Вземанията от клиенти и доставчици по балансова стойност към 31.12.2023 г. са в размер на 95 003 хил. лв., в т.ч. от доставчици в размер на 2 271 хил. лв. и са повече с 8 219 хил. лв. спрямо началото на годината. От тях 82 237 хил. лв. или 86,56% 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 58 496 хил. лв. за разсрочено плащане изискуемост: над една година - 53 988 хил. лв.; до една година - 4 508 хил. лв.

Възрастова структура на вземанията от клиенти и доставчици по балансова стойност към 31.12.2023 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	55 901	3 048	6 939	2 361	43 553	43 532
ХОЛДИНГ БДЖ ЕАД	17 155	18	–	–	17 137	17 137
БДЖ ПП ЕООД	9 181	5 454	607	–	3 120	3 119
ДЗЗД КОНСОРЦИУМ ПЛОБУР	3 763	–	–	–	3 763	3 763
ПИМК РЕЙЛ ЕАД	1 277	523	746	8	–	–

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
ТБД - ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД	1 092	459	633	–	–	–
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД	1 054	978	73	–	3	3
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ	661	507	154	–	–	–
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД	447	446	1	–	–	–
БЖК АД	374	305	3	–	66	66
НАЕМИ И ПРЕФАКТУРИРАНИ КОНСУМАТИВИ	687	174	261	46	417	156
ДРУГИ ВЗЕМАНИЯ	3 411	2 589	510	41	274	256
ОБЩО ВЗЕМАНИЯ	95 003	14 501	9 927	2 456	68 333	68 032

По дата на падеж вземанията от клиенти и доставчици са, както следва: - 15,3% са непросрочени; 10,4% са просрочени до три месеца; 2,6% са от три до шест месеца; 71,7% са над шест месеца.

Данъците за възстановяване по балансова стойност към 31.12.2023 г. са в размер на 39 245 хил. лв. и са увеличени с 14 755 хил. лв. спрямо началото на годината.

Съдебните и присъдени вземания по балансова стойност към 31.12.2023 г. са в размер на 4 353 хил. лв. и са увеличени с 113 хил. лв. спрямо началото на годината. От тях 2 522 хил. лв. (57,9%) са присъдени вземания и 1 831 хил. лв. (42,1%) са вземания по съдебни спорове.

Другите вземания по балансова стойност към 31.12.2023 г. са в размер на 3 831 хил. лв., в т.ч. 536 хил. лв. са вземания по оперативни програми. Другите вземания са с намаление от 201 хил. лв. спрямо началото на годината.

Търговските и други задължения на НКЖИ към 31.12.2023 г. са в размер на 84 904 хил. лв. в т.ч.: със степен на изискуемост до една година – 47 423 хил. лв. и над една година – 37 481 хил. лв.

Задължения към доставчици. Към 31.12.2023 г. задълженията са в размер на 15 466 хил. лв.

Структурата по падеж на задълженията към доставчици към 31.12.2023 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
ТСВ ЕАД	1 599	1 599	–	–	–	–
РВП СОФИЯ ЕООД	1 499	1 499	–	–	–	–
ЕВРОИНЖЕНЕРИНГ ЕООД	1 329	1 242	87	–	–	–
ЕЛЕКТРОХОЛД ТРЕЙД ЕАД	1 285	1 285	–	–	–	–
ДЗЗД ИРТМС КА ВОЛУЯК	1 101	1 101	–	–	–	–
ТПКИ НЕДЯЛКО ЦАРЕВ	1 097	1 097	–	–	–	–
ДЗЗД ПСТ ЮГОИЗТОК	835	835	–	–	–	–
ЕСО ЕАД	822	822	–	–	–	–
БАЛКАНТЕЛ ООД	778	778	–	–	–	–
БДЖ ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ ЕАД	518	512	6	–	–	–

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 ДБ ТРЯВНА	257	257	–	–	–	–
ДЗЗД ДБ УКРЕПВАНЕ	213	–	213	–	–	–
ПЕТРОЛ АД	199	199	–	–	–	–
БДЖ ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД	166	166	–	–	–	–
ДРУГИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ	3 768	3 448	194	66	60	60
ОБЩО ЗАДЪЛЖЕНИЯ	15 466	14 840	500	66	60	60

По дата на падеж тези задължения са, както следва: 96,0% - непросрочени; 3,2% - просрочени до три месеца; 0,4% - от три до шест месеца; 0,4% - над шест месеца.

Задължения към финансови предприятия. Към 31.12.2023 г. задълженията са в размер на 2 171 хил. лв. и представляват дължима сума по финансов лизинг за срок от 5 години. Посочената сума над 1 година - 1 529 хил. лв. не е дължима в следващите 12 месеца.

Задълженията към асоциирани предприятия към 31.12.2023 г. са в размер на 301 хил. лв., които към 31.12.2022 г. са били 14 хил. лв., представляват закупени стрелкови части и други материали от „Фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД.

Други задължения в размер на 66 966 хил. лв. включват:

Други текущи задължения в размер на 46 751 хил. лв. От тях 97,8% са разчетите по гаранции за изпълнение на договори и останалите 2,2% разчети по други задължения с текущ характер.

Задълженията към персонала - текущи задължения по начислени трудови възнаграждения в размер на 18 982 хил. лв. и задължения за социално осигуряване в размер на 1 053 хил. лв.

Данъчни задължения в размер на 180 хил. лв., в т.ч.: 43 хил. лв. разчети за данъци по ЗДДФЛ; 51 хил. лв. 50% от получени наеми съгласно чл. 99 от ЗДБРБ за 2023 г.; 61 хил. лв. данъци по чл. 204 от ЗКПО; 25 хил. лв. 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

С Решение №776 от 12 октомври 2022 г. на Министерския съвет в Политика за участието на държавата в публичните предприятия 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 заложили 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. Съгласно Постановление №309 от 15 декември 2023 г. за приемане на Методика за оценка на изпълнението на одобрените бизнес програми на публичните предприятия, първите оценки по реда на тази методика ще се извършват за изпълнението на бизнес програмите за 2023 г. Изпълнението на бизнес програмите се отчита ежегодно пред органа, упражняващ правата на държавата, и пред Агенцията за публичните предприятия и контрол въз основа на представените документи.

Изменението на финансовите показатели на НКЖИ отчетени към 31.12.2023 г. са както следва:

Таблица №11

Отчет приходи, хил. лв.	2023 г.	2022 г.	Изменение (2023-2022)
Общо приходи	593 274	576 472	16 802
Приходи от Оперативна дейност	591 740	574 668	17 072
Нетна печалба/загуба	-14 066	15 234	-29 300

Баланс, хил. лв.	2023 г.	2022 г.	Изменение (2023-2022)
Общо активи	5 486 680	5 028 453	458 227
Дълготрайни активи	4 980 261	4 429 192	551 069
Краткотрайни активи	506 419	599 261	-92 842
Общо пасиви	4 230 801	3 754 742	476 059
Нетекущи пасиви	4 183 378	3 716 478	466 900
Текущи пасиви	47 423	38 264	9 159
Общо Собствен капитал	1 255 879	1 273 711	-17 832
Основен капитал	100 000	100 000	0
Финансов резултат, в т.ч. от минали години	-587 865	-593 633	5 768
Финансови коефициенти			
Ефективност на разходите	0,97	1,02	-0,05
Ликвидност	10,68	15,66	-4,98
Задлъжнялост	3,37	2,95	0,42

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

НКЖИ приключва 2023 г. с *текуща загуба* след данъци в размер на 14 066 хил. лв., като *натрупаните непокрити загуби от минали години*, без влиянието на текущата към 31.12.2023 г., са 573 799 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.

- *Общо активите* към 2023 г. отчитат ръст от 9,1%, 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 *собствения капитал* на НКЖИ показва, че е сравнително постоянна, а записания капитал на дружеството е под 10% от общата му стойност. Общо собственият капитал намалява от 1 273 711 хил. лв. към 31.12.2022 г. на 1 255 879 хил. лв. към 31.12.2023 г. Намалението на собствения капитал е основно вследствие от отрицателния финансов резултат за отчетния период.
- *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 едноличния собственик, асоциирани предприятия, ключовия 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 2023 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 12 хил. лв., покупки на стоки и услуги за 4 131 хил. лв., получени гаранции по договори през 2022 г. за 7 хил. лв.

Сделки с други свързани лица под общ контрол

- „Холдинг БДЖ“ ЕАД – продажба на стоки и услуги (ползвани площи и др. услуги) за 182 хил. лв., покупки на стоки и услуги за 23 хил. лв.
- „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи) за 54 202 хил. лв., покупка на стоки и услуги (жп карти и др. услуги) за 5 833 хил. лв.
- „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи и др. услуги) за 28 624 хил. лв., покупки на стоки и услуги (превози и др. услуги) за 2 279 хил. лв.
- „ТСВ“ ЕАД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси и др. услуги) за 150 хил. лв., покупки на стоки и услуги (строителни услуги и ремонти) за 15 626 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 415 хил. лв. и осигуровки в размер на 23 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. Не е имало промени в политиката за управление на риска относно финансови инструменти през периода.

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 риск; 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

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

По отношение на НКЖИ политическият 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 рискът 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.

Ресурсът на 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 следи за различните времеви периоди: ежедневно, ежеседмично и на база 30-дневна прогноза.

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.

Рискове, свързани с персонала

- 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, „Мини Марица изток“ ЕАД, енергоразпределителните дружества, Метрополитен ЕАД, строителни фирми, както и отваряне на европейския пазар на труда.
- Ситуацията на пазара на труда по отношение липсата на кадри - както на нискоквалифицирани, така и на високо квалифицирани.
- 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.

Коригиращи мерки за минимизирането на рисковете, свързани с персонала:

- 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;
- Анализ на ефективността от провежданите обучения;
- Редовно участие в кариерни форуми с цел презентиране на компанията като работодател;
- Провеждане на срещи в реална работна среда с професионални гимназии, с цел запознаване на учениците с дейността на компанията, възможности за производствена практика и кариерно развитие.

IX. БЪДЕЩО РАЗВИТИЕ НА НКЖИ

Очакваното развитие на НКЖИ е основано на приетите от Управителния съвет на Компанията Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2024 г. и актуализираната Бизнес програма на НКЖИ за периода 2021-2025 г.

Очаквано финансово състояние на Компанията за 2024 г.:

Планирани приходи от оперативна дейност за 2024 г. в размер на 635 913 хил. лв.

- Нетни приходи от продажби на услуги през 2024 г. в размер на 108 385 хил. лв., в т.ч.:
 - приходи от инфраструктурни такси/пакет за минимален достъп на база графика за движението на влаковете 2023/2024 г., в размер на 48 719 хил. лв. в т.ч.: приходи от такса за преминаване по

железния път, в размер на 30 731 хил. лв.; приходи от такса за използване на електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия, в размер на 17 988 хил. лв.

- приходи от разпределение на търгова електрическа енергия, в размер на 43 359 хил. лв.
- приходи от други услуги, в размер на 16 257 хил. лв.

- Други приходи в размер на 502 203 хил. лв., в т.ч. 477 931 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 2024 г. в размер на 677 270 хил. лв.

- Увеличение на разходите за външни услуги и другите разходи. Планиран е ръст и на разходите за възнаграждения и осигуровки на персонала.
- Разчетен финансов резултат за 2024 г. – счетоводна загуба в размер на 39 920 хил. лв.

Съгласно Договора между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“, Закона за държавния бюджет на Република България за 2024 г. и постановлението за неговото изпълнение на предприятието ще се предоставят през 2024 г. средства от държавния бюджет, под формата на субсидии в размер на 301 230 хил. лв. и капиталови трансфери в размер на 200 078 хил. лв.

Инвестиционната програма за 2024 г. предвижда разходи, общо в размер на 757 452 хил. лв. финансиране за проекти по програми: „Транспортна свързаност“ 2021-2027, „Механизъм за свързване на Европа“ 2014-2020 и „Механизъм за свързване на Европа“ 2021-2027.

X. 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 биха могли да бъдат оценени на този етап.

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.

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

инж. Ма
Генерал

Дата на съставяне: 21.03.2024 г.

ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА КОРПОРАТИВНО УПРАВЛЕНИЕ
НА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ ЗА 2023 Г.

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 (УС) 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 балансиращи взаимоотношения между едноличния собственик, ръководството на предприятието, партньори, контрагенти, персонал и други заинтересовани лица.

Ръководството на НКЖИ организира дейността си съобразно 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 морално-етични норми на поведение, чрез подписване на декларация за спазване на Етичния кодекс на работниците и

служителите в НКЖИ. Неспазването им се разглежда като основание за търсене на дисциплинарна отговорност, съгласно разпоредбите на Кодекса на труда.

В своята дейност Компанията стриктно спазва принципите за защита 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 необходимите данни, съгласно законовите изисквания на приложимите нормативни актове. На корпоративния сайт на предприятието, на адрес: <https://www.rail-infra.bg/>, с цел осигуряване на бърз и лесен достъп се публикува следното:

- основна, идентифицираща предприятието, търговска и корпоративна информация;
- финансови отчети;
- важни събития, свързани с дейността на предприятието;
- новини за обявени обществени поръчки;
- списък с контакти на 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 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 УС 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 финансово 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 за Централно управление и за регионалните и самостоятелни поделения 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 и Социална програма на НКЖИ, приложение към него.
 - Програма за провеждане на курсове за професионално обучение в поделение Център за професионална квалификация, която се изготвя ежегодно.
 - Стипендиантска програма, Стажантска програма и Програма за развитие на кадрите чрез обучение на млади специалисти от висши учебни заведения в системата на НКЖИ.
 - 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 учреденския 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“ (ФК и ВО), който работи в съответствие със Закона за вътрешния одит в публичния сектор. Разписаните документи на отдела са:

- Статут на отдел ФК и ВО.
- 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 УС 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 УС и генералния директор, съобразно действащите нормативни актове. В договорите за възлагане на управлението, сключени с членовете на УС 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 УС 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 УС следват изискванията на законодателството. Членовете на УС имат подходящи знания и опит, които изисква заеманата от тях позиция. Те 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 УС, 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.

Подборът и оценката на членовете на УС се осъществява от МТС и Агенция за публичните предприятия и контрол.

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


Залчено съгл. чл.59,ал.3 и 4,ама връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛЦ


инж. Мария Генова
Генерален директор

Дата на съставяне: 21.03.2024 г.

НЕФИНАНSOVA ДЕКЛАРАЦИЯ
НА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ ЗА 2023 Г.

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

Настоящата Нефинансова декларация е неразделна част от Годишния доклад за дейността през 2023 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 Initiative), чиято структурата е предназначена да служи като еталон за отчитане на икономическото, екологичното и социалното представяне на организациите;
- Глобален договор на ООН (United Nations 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 (ЕСИФ)/Европейски фондове при споделено управление (ЕФСУ), 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, ал. 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 ЗЖТ, 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.

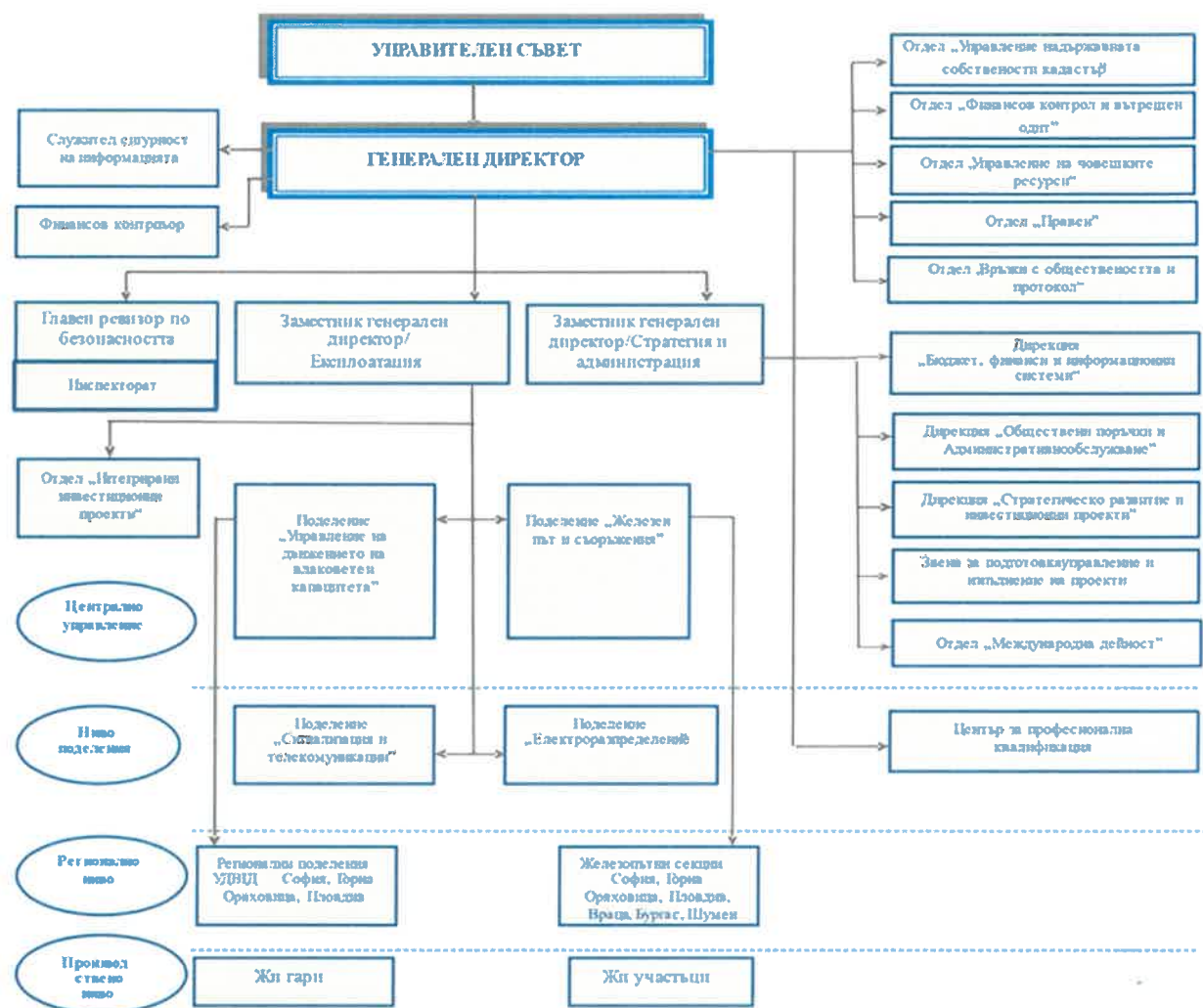
✓ **Международно научно-техническо сътрудничество** НКЖИ осъществява чрез участието си в: Международен съюз на железниците (UIC); Югоизточна регионална група (SERG); Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER); Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД); Организацията 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 Национална компания „Железопътна инфраструктура“ към 31.12.2023 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 комбинираните превози, чрез развитие на терминалната инфраструктура.
- Успешно и ефективно усвояване на средствата от ЕСИФ и 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 (ЕК) 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 (НПВУ). Механизмът за възстановяване и устойчивост е нов инструмент, създаден по предложение на ЕК и целящ устойчиво, съгласувано и справедливо възстановяване на държавите-членки на Европейския съюз (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 НПВУ. С РМС № 669 от 29.09.2023 г. за одобряване на проект за актуализиране на бюджетни линии по НПВУ на Република България е извършен преглед на инвестициите по Плана, като при отчитане на възможността за изпълнението им до август 2026 г. (периода за допустимост на разходите по Плана) е направена актуализация на бюджетите на 17 от тях. Три от инвестициите отпадат напълно като една от тях е „Изграждане на Интермодален терминал в Северен централен район на планиране за България – Русе“ поради значителното ѝ забавяне, както и поради липсата на достатъчен финансов ресурс за реализацията ѝ. В последствие стана ясно, че и втората инвестиция на НКЖИ е предложена да отпадне от Плана. Съгласно тези решения се очаква в началото на 2024 г. да бъдат прекратени подписаните Оперативни споразумения, съобразно окончателното решение на Съвета от декември 2023 г. за одобряването на модифицирания План.

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 (МСЕ-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 МСЕ 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 „Ориент/Източно-Средиземноморски“, 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, планове 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 ЗЖТ 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** се определят съобразно Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събрани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с ПМС № 92 от 2012 г. и изменена и допълнена с ПМС № 283 от 14 ноември 2019 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 ОВОС 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 подразделенията 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 подразделения. 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 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 влагане 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 влагане 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 ЕС, 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 личния 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 2023 г. за повишаване на квалификацията и придобиване на нова квалификация и правоспособност са обучени 551 бр., за разширяване на професионалната квалификация – 356 бр. и на 5299 бр. работници и служители е проведено периодично обучение по нормативни документи.

3.3.4 В ПОМОЩ НА ОБЩЕСТВОТО

За 2023 г. са разписани договори за сътрудничество със следните учебни институции:

- с висшите учебни заведения: ВТУ „Тодор Каблешков“, УНСС, Минно-геоложки 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, ПГ по високи технологии „Александър Степанович Попов“, ПГ „Проф. д-р Асен Златаров“ – гр. Димитровград, ПГ по електротехника и автоматика – гр. София и ПГ по електротехника и електроника – гр. Пловдив.

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 презентирание на компанията като работодател, НКЖИ взе участие в следните кариерни събития: „Отворени врати“ във Висшето училище по телекомуникации и пощи; „Национални дни на кариерата“ 2023 – виртуално участие; „Ден на специалностите“ във ВТУ „Тодор Каблешков“; кръгла маса на тема: „Осигуряване качество на образованието в направление „Строителство и архитектура“ – гарант за успешна професионална реализация. През месец май се проведе масови кариерни мероприятия в реална работна среда на територията на цялата страна – София, Пловдив, Бургас, Сливен, Горна Оряховица, Велико Търново, Враца, Карлово, Мездра, Плевен, Монтана, Русе, Шумен, Благоевград, Димитровград и др., с цел запознаване на учениците от професионалните гимназии и студентите с дейността на компанията и с възможностите за кариерно развитие в нея. Събитията включваха презентирание на НКЖИ, посещение на жп гари и обекти, както и запознаване с работата, машините и съоръженията на компанията. През месец ноември НКЖИ взе участие в „Дни на кариерата“ 2023 в УНСС и в инициативата „Студентите посрещат бизнеса“ в УАСГ, където студентите бяха запознати с кариерните програми на компанията за успешен старт и професионална реализация в структурите на предприятието.

3.3.5 РАВЕНСТВО НА ПОЛОВЕТЕ НА РЪКОВОДНИ ПОЗИЦИИ

В контекста на членството на България в ЕС 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 Закона за обществените поръчки;
- 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 дълготрайни материални активи;
- 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 ангажменти 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, свободни работни места към 31.12.2023 г. – 1307 броя;
- 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;
- ситуацията на пазара на труда по отношение липсата на кадри както на нискоквалифицирани, така и на вискоквалифицирани;
- 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:

- 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.
- Анализ на ефективността от провежданите обучения.
- Редовно участие в кариерни форуми с цел презентиране на компанията като работодател.
- Провеждане на срещи в реална работна среда с професионални гимназии с цел запознаване на учениците с дейността на компанията, възможности за производствена практика и кариерно развитие.

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 31.12.2023 г. е 10 380 бр., като спрямо 2022 г. е намаляла с 203 бр.

✓ *Численост по пол и възраст:*

- до 29 г. - 361 бр., от които 301 бр. мъже и 60 бр. жени;
- от 30 г. до 39 г. – 1150 бр., от които 853 бр. мъже и 297 бр. жени;
- от 40 до 49 г. – 2578 бр., от които 1991 бр. мъже и 587 бр. жени;
- от 50 до 59 г. – 4355 бр., от които 3487 бр. мъже и 868 бр. жени;
- на 60 и повече години – 1936 бр., от които 1614 бр. мъже и 322 бр. жени.

✓ *Персоналът по пол и образование:*

- основно – 1061 бр., от които 1041 бр. мъже и 20 бр. жени;
- средно образование – 4422 бр., от които 3344 бр. мъже и 1078 бр. жени;
- средно 3-та ст. – 1971 бр., от които 1681 бр. мъже и 290 бр. жени;
- проф. бакалавър – 1153 бр., от които 1085 бр. мъже и 68 бр. жени;
- бакалавър – 370 бр., от които 243 бр. мъже и 127 бр. жени;
- магистър – 1403 бр., от които 852 бр. мъже и 551 бр. жени.

✓ *Персонал по пол:*

- мъже – 8246 бр.
- жени – 2134 бр.

За периода от 01.01.2023 г. до 31.12.2023 г. в НКЖИ са постъпили 778 броя работници и служители и са напуснали 981 броя.

През годината напусналите са повече от постъпилите, което води до голямо текучество и перманентен недостиг на персонал, възлизащ на 1307 броя към 31.12.2023 г., което представлява 11,23% от общата численост по щат.

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

инж. Мария Генчева
Генерален директор

Дата на съставяне: 21.03.2024 г.

ДОКЛАД НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР

До едноличния собственик на
ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“,
гр. София

Доклад относно одита на годишния индивидуален финансов отчет

Квалифицирано мнение

Ние извършихме одит на годишния индивидуален финансов отчет на ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (Компанията, НКЖИ), съдържащ индивидуалния счетоводен баланс към 31 декември 2023 г. и индивидуалния отчет за приходите и разходите, индивидуалния отчет за собствения капитал и индивидуалния отчет за паричните потоци за годината, завършваща на тази дата, както и приложение към годишния индивидуален финансов отчет, което съдържа информация за счетоводната политика и друга пояснителна информация.

По наше мнение, с изключение на възможния ефект от въпросите, описани в раздела „База за изразяване на квалифицирано мнение“ от нашия доклад, приложеният годишен индивидуален финансов отчет представя достоверно, във всички съществени аспекти, финансовото състояние на Компанията към 31 декември 2023 г. и нейните финансови резултати от дейността и паричните потоци за годината, завършваща на тази дата, в съответствие със Закона за счетоводството (ЗСч) и Националните счетоводни стандарти (НСС), приети за приложение в Р България.

База за изразяване на квалифицирано мнение

Към 31 декември 2023 година, в индивидуалният счетоводен баланс на Компанията са представени земи и сгради с балансова стойност 435 182 хил. лв. Както е оповестено в т. 18 от Поясненията към индивидуалния финансов отчет, Компанията не разполага с надлежни документи за собственост за част от представените в индивидуалния счетоводен баланс недвижими имоти (земи и сгради) на обща стойност 102 256 хил. лв., в т.ч. земи за 86 888 хил. лв. и сгради за 15 368 хил. лв., независимо от това, че тези активи се използват в нейната дейност. В процеса на нашия одит, ние установихме, че Ръководството на Компанията предприема всички необходими действия и поетапно осигурява 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 в пълните права на собственост на Компанията върху посочените активи,

както и да оценим какъв би бил стойностният ефект върху нетните активи и финансовия резултат към 31 декември 2023 и за годината, завършваща на тази дата.

Към 31 декември 2023 година, в индивидуалния счетоводен баланс на Компанията са представени вземания от клиенти на стойност 95 003 хил. лв. (т. 21.1. от Поясненията към индивидуалния финансов отчет). Към 31 декември 2023 г. 82 237 хил. лв., или близо 87% от всички вземания от клиенти, са вземания от свързани лица, които не са в стабилно финансово състояние, а 68 032 хил. лв. от всички вземания от клиенти са с период на забава повече от 12 месеца. Компанията не е начислявала загуби от обезценки на тези вземания през текущия или предходни отчетни периоди. Компанията е предприела действия за събиране на вземанията си, посочени в т. 30.2. от Поясненията към индивидуалния финансов отчет. В процеса на нашия одит, ние не бяхме в състояние да се убедим, дали 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 успяхме да получим достатъчни и уместни одиторски доказателства, че балансовата стойност на представените в индивидуалния счетоводен баланс към 31 декември 2023 година вземания от клиенти не превишава тяхната възможна възстановима стойност към тази дата, както и дали са необходими корекции и в какъв размер на финансовия резултат за годината, завършваща тогава.

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 годишния финансов 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 годишния индивидуален финансов отчет в Р 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

Обръщаме внимание на т. 5.2. *Действащо предприятие* от Поясненията към индивидуалния финансов отчет. Компанията отчита загуба от дейността си преди данъци за 2023 г. в размер на 17 877 хил. лв. и загуба след данъци в размер на 14 066 хил. лв., като натрупаните непокрити загуби от предходни периоди, без влиянието на текущия финансов резултат към 31 декември 2023 г., са 573 799 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. Финансовите отчети са изготвени на база на предположението, че НКЖИ ще продължи да съществува като действащо предприятие.

Нашето мнение не е модифицирано по отношение на този въпрос.

Обръщане на внимание

Обръщаме внимание на т. 33 *Условни пасиви* от Поясненията към индивидуалния финансов отчет относно потенциални задължения във връзка със заведени съдебни дела срещу Компанията.

Нашето мнение не е модифицирано по отношение на този въпрос.

Ключови одиторски въпроси

Ключови одиторски въпроси са тези въпроси, които съгласно нашата професионална преценка са били с най-голяма значимост при одита на годишния индивидуален финансов отчет за текущия период. Тези въпроси са разгледани като част от нашия одит на годишния финансов отчет като цяло и формирането на нашето мнение относно него, като ние не предоставяме отделно мнение относно тези въпроси. Ние сме определили въпроса, представен по-долу в таблицата, като ключов одиторски въпрос, който да бъде комуникиран в нашия одиторски доклад.

Ключов одиторски въпрос	Как този ключов одиторски въпрос беше адресиран при проведения от нас одит
Отчитане и представяне на Дълготрайни материални активи Оповестяванията на Компанията относно <i>Дълготрайни материални активи</i>, се съдържат в т. 6.7. и т. 18. <i>Дълготрайни материални активи</i> от Поясненията към индивидуалния финансов отчет. Дълготрайните материални активи, в т.ч. предоставени аванси и активи в процес а изграждане, представляват съществена част (над 90%) от общата сума на активите на НКЖИ. Компанията изгражда железопътна инфраструктура и други ДМА по инвестиционна програма,	В тази област, нашите одиторски процедури, наред с други такива включиха: - Запознаване със счетоводната политика за отчитане, признаване и оценяване на дълготрайни материални активи. Оценка на адекватността и последователността на прилагане на счетоводната политика. - Обхождане на процеса и тестване на контролите, проектирани и въведени от ръководството във връзка с преценките за срока на полезния живот на ДМА и

финансирана от различни източници: капиталови трансфери от Държавния бюджет и финансиран от Европейския съюз по различни програми и фондове. Проектите на Компанията са свързани както с изграждане и придобиване, така и с извършване на последващи разходи за поддръжка, възстановяване и модернизация на инфраструктурата. По отделните проекти се извършват множество разходи, чието коректно отнасяне към съответните разграничени активи е ключово за правилната им оценка. В допълнение, за капитализираните разходи са необходими преценки относно влиянието върху полезния живот и очакваните икономически ползи от дадения актив.

Поради съществеността на дълготрайните материални активи и необходимостта от значителни преценки от страна на ръководството, ние сме определили този въпрос като ключов.

признаването на текущи разходи за поддръжка на железопътната инфраструктура.

- Съпоставка между инвестиционната програма на Компанията за периода с действително приключили и въведени в експлоатация обекти.
- Запознаване с информация от проведена годишна инвентаризация на дълготрайните материални активи и повторна проверка на място на извадков принцип в присъствието на одиторския екип. Съпоставка на резултатите.
- Проверка на извадков принцип на отчетната стойност на новопридобити активи през периода, както и на основанията за отписване и начина на отчитане на излезли активи.
- Повторно изчисляване на начислените разходи за амортизация на дълготрайни материални активи спрямо очаквания им полезен живот.
- Анализ на информация относно натрупани разходи за активи в процес на изграждане, вкл. причини за обездвижване на отделни обекти за период по-дълъг от една година.
- Получаване на потвърдителна информация от трети страни (контрагенти) относно платени от Компанията аванси по договори за изграждане на дълготрайни материални активи.

Други въпроси

Годишният индивидуален финансов отчет на Компанията за годината, завършваща на 31 декември 2022 г., е одитиран от друг одитор, който е изразил модифицирано мнение върху него с одиторски доклад от 31 март 2023 г.

Друга информация, различна от годишния финансов отчет и одиторския доклад върху него

Ръководството носи отговорност за другата информация. Другата информация се състои от годишен индивидуален доклад за дейността, в т.ч. декларация за корпоративно управление и нефинансова декларация, изготвени от ръководството съгласно Глава седма от Закона за счетоводството, но не включва годишния индивидуален финансов отчет и нашия одиторски доклад върху него.

Нашето мнение относно годишния индивидуален финансов 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 годишния индивидуален финансов 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 годишния индивидуален финансов 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 раздела „База за изразяване на квалифицирано мнение“ от нашия доклад, ние не бяхме в състояние да получим достатъчни и уместни одиторски доказателства относно правата на собственост върху част от дълготрайните материални активи на Компанията, както и относно възстановимата стойност на вземанията ѝ от клиенти към 31 декември 2023 г. Съответно ние не бяхме 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 годишния финансов отчет

Ръководството носи отговорност за изготвянето и достоверното представяне на този годишен индивидуален финансов отчет в съответствие със ЗСч и НСС, приложими в Р България и за такава система за вътрешен контрол, каквато ръководството определя

като необходима за осигуряване изготвянето на годишен финансов отчет, който не съдържа съществени неправилни отчитания, независимо дали се дължат на измама или грешка.

При изготвяне на годишния финансов 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 годишния финансов отчет

Нашите цели са да получим разумна степен на сигурност относно това дали годишният финансов отчет като цяло не съдържа съществени неправилни отчитания, независимо дали се дължат 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 годишен 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 в годишния финансов отчет, независимо дали се дължат 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.
- достигаме 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 в годишния финансов 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 годишния финансов отчет, включително оповестяванията, и дали годишният финансов отчет представя основополагащите за него сделки и събития по начин, който постига достоверно представяне.

Ние комуникираме с 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 предоставяме също така 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 годишния 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 последствия от това действие биха надвишили ползите от гледна точка на обществения интерес от тази комуникация.

Доклад във връзка с други законови и регулаторни изисквания

Допълнителни въпроси, които поставят за докладване Законът за счетоводството

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 и декларацията за корпоративно управление, ние изпълнихме и процедурите, добавени към изискваните по МОС, съгласно „Указания относно нови и разширени одиторски доклади и комуникация от страна на одитора“ на професионалната организация на регистрираните одитори в Р България, Института 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 становище относно това дали другата информация включва оповестяванията и докладванията, предвидени в Глава седма от Закона за счетоводството, приложим в Р 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 годишния индивидуален доклад за дейността за финансовата година, за която е изготвен годишният индивидуален финансов отчет, съответства на индивидуалния финансов отчет, върху който сме изразили квалифицирано мнение в „Доклад относно одита на годишния индивидуален финансов отчет“ по-горе.
- б) Годишният индивидуален доклад за дейността е изготвен в съответствие с изискванията на Глава седма от Закона за счетоводството.
- в) Нефинансовата декларация за финансовата година, за която е изготвен годишният индивидуален финансов отчет, е предоставена и изготвена в съответствие с изискванията на Глава седма от Закона за счетоводството.
- г) Декларацията за корпоративно управление за финансовата година, за която е изготвен годишният индивидуален финансов отчет, е представена в съответствие с изискванията на Глава Седма от Закона за счетоводството и чл. 61, ал. 3, т.5 от Правилника за прилагане на Закона за публичните предприятия и съгласно чл. 100(н), ал. 7, т. 1 от Закона за публичното предлагане на ценни книжа.

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.

- „Филипов Одитинг“ ООД е назначено за задължителен одитор на годишния индивидуален финансов отчет за годината, завършваща на 31 декември 2023 г. на ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ („Компанията“) на основание проведена процедура и сключен договор от 18.01.2024 г. за период от една година. Одиторският ангажимент е поет с Писмо за поемане на одиторски ангажимент от 18.01.2024 г.
- Одитът на годишния индивидуален финансов отчет за годината, завършваща на 31 декември 2023 г. 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 извършения от нас задължителен одит, освен одита, ние не сме предоставяли други услуги на Компанията. Свързано лице на одиторското дружество е предоставило на Компанията разрешени от законодателството допълнителни услуги, за което е получено одобрение.

„Филипов Одитинг“ ООД, одиторско дружество рег. №168

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

Моника Асенова
Регистриран одитор, отговорен за одита
Управител



28 март 2024 г.
гр. София

ГОДИШЕН ИНДИВИДУАЛЕН ОТЧЕТ ЗА СОБСТВЕНИЯ КАПИТАЛ
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
за периода 01.01.2023 - 31.12.2023 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	1 375 645	391 699	284 514	(893 381)	15 234	1 273 711	
2. Изменения за сметка на собствениците, в т.ч.:								
- увеличение	-	-	860	-	-	-	860	
- намаление	-	-	1 235	-	-	-	1 235	
3. Финансов резултат за текущия период	-	-	(375)	-	-	-	(375)	
4. Други изменения в собствения капитал	-	(24 460)	-	-	-	(14 066)	(14 066)	
5. Собствен капитал към края на отчетния период	100 000	1 351 185	392 559	306 710	(880 509)	(14 066)	1 255 879	

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящият индивидуален финансов отчет. Индивидуалният финансов отчет е приет от Управителния съвет на 27.03.2024 г.

Дата на съставяне: 21.03.2024 г.

Съставител:

(Лидия Давида

Зачлено съгл. чл.59,ал.3 и 4 на Закона за ДП

Ръководител

(инж. Мари

Зачлено съгл. чл.59,ал.3 и 4 на Закона за ДП

Заверил съгласно одиторски доклад от 28.03.2024 г.

"Филипов Одитинг" ООД, одиторско дружество

Моника Асенова

Регистриран одитор, отговорен за одита

Управител

Зачлено съгл. чл.59,ал.3 и 4 на Закона за ДП



ГОДИШЕН ИНДИВИДУАЛЕН ОТЧЕТ
ЗА ПАРИЧНИТЕ ПОТОЦИ ПО ПРЕКИЯ МЕТОД
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
за периода 01.01.2023 - 31.12.2023 година

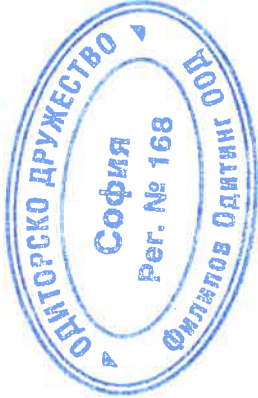
Наименование на паричните потоци	Бележка	Текущ период		Предходен период		(хил. лв.)
		постъпления	плащания	постъпления	плащания	
		1	2	4	5	
А. Парични потоци от основна дейност	а					6
Парични потоци, свързани с търговски контрагенти						
Парични потоци, свързани с трудови възнаграждения		289 353	252 886	216 355	195 492	20 863
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни		24	271 443	43	237 354	(237 311)
Парични потоци от положителни и отрицателни валутни курсови разлики			6	-	5	(5)
Други парични потоци от основна дейност			6	1	2	(1)
Всичко парични потоци от основна дейност (А)		3 360	10 723	4 145	9 576	(5 431)
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност		292 737	535 064	220 544	442 429	(221 885)
Парични потоци, свързани с дълготрайни активи		5 813	563 137	3 834	251 293	(247 459)
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни		1 033	-	1 803	-	1 803
Всичко парични потоци от инвестиционна дейност (Б)		6 846	563 137	5 637	251 293	(245 656)
В. Парични потоци от финансовая дейност						
Плащания на задължения по лизингови договори	25.2	-	559	-	540	(540)
Парични потоци от лихви, комисионни, дивиденди и други подобни	25.2	-	83	-	102	(102)
Други парични потоци от финансовая дейност	27.2	684 984	-	807 757	46 014	761 743
Всичко парични потоци от финансовая дейност (В)		684 984	642	807 757	46 656	761 101
Г. Изменения на паричните средства през периода (А + Б + В)		984 567	1 098 843	1 033 938	740 378	293 560
Д. Парични средства в началото на периода						111 293
Е. Парични средства в края на периода	22					404 853

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящият индивидуален финансов отчет. Индивидуалният финансов отчет е приет от Управителния съвет на 27.03.2024 г.

Дата на съставяне: 21.03.2024 г.

Съставител: 
(Лидия Давидо)

Ръководител
(инж. Мари



Заверил съгласно одиторски доклад от 28.03.2024 г.
"Филипов Одитинг" ООД, одиторско дружество
Моника Асенова
Регистриран одитор, отговорен за одита
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: министър на транспорта и съобщенията, Управителен съвет (УС) и генерален директор.

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

Управителният съвет на НКЖИ е в състав:

- За периода от 01.01.2023 г. до 17.09.2023 г.: Кристиан Кръстев, Марио Гълъбов и Златин Крумов;

- За периода от 18.09.2023 г. до 31.12.2023 г.: Камен Диков, Васко Балабанов и Мария Генова;

Генерален директор на Компанията е:

- За периода от 01.01.2023 г. до 17.09.2023 г.: Златин Крумов;

- За периода от 18.09.2023 г. до 31.12.2023 г.: Мария Генова;

Одитният комитет е в състав:

- За периода от 01.01.2023 г. до 19.04.2023 г.: Катя Атанасова и Борис Йовчев.

- За периода от 20.04.2023 г. до 31.12.2023 г.: Катя Атанасова, Борис Йовчев и Мая Шишкова.

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-327-19/17.05.2010 г., поделение „Електроразпределение” (ЕРП) считано от 01.01.2013 г. разпределя тягова ел. енергия на жп превозвачи по разпределителни мрежи на железопътния транспорт, издаден от ДКЕВР (преименувана на КЕВР). Лицензията е единствена за територията на страната и е за срок от 35 години.

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 до м.06.2020 г.

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 Решения на УС на НКЖИ, взети с протоколи №31-10/22 от 21.10.2022 г. и №35-10/23 от 25.10.2023 г., срокът на ликвидация на дъщерното дружество „ТРЕН“ ЕООД е удължаван с по една година, считано съответно от 30.10.2022 г. и 30.10.2023 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 2023 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 2023 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 31.12.2023 г. е в процес на изготвяне със срок на представяне 30.04.2024 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 загуба от дейността си преди данъци за 2023 г. в размер на 17 877 хил. лв. и загуба след данъци в размер на 14 066 хил. лв., като натрупаните непокрити загуби от предходни периоди, без влиянието на текущия финансов резултат към 31 декември 2023 г., са 573 799 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 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 обменния курс към момента на сделката или операцията. Паричните средства, вземанията и задълженията, деноминирани в чуждестранна валута се отчитат във функционалната валута като се прилага обменния 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.

Курсът на българския лев към щатски долар (USD), валиден за 31.12.2023 г. е 1.76998 лв. (31.12.2022 г.: 1.83371 лв.).

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 съществено 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 рабати, 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 П „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 преминатите 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 през периода, за 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 амортизацията“, 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 се 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 третира 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 преоценъчен 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 ангажименти 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 изваждат 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 дълготрайни 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 себестойността 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 съответния 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 2023 г. е 10% (2022 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.

Счетоводните приходи и разходи при отчитането на експлоатационните договори за лизинг, 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 правопреемник 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 сročността 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 2023 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 31.12.2023 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>	2023	2022
Приходи от инфраструктурни такси	56 139	34 839
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	42 524	44 451
Приходи от други услуги	18 060	15 864
Приходи от услуги	116 723	95 154
Приходи от стоки	49	3
Общо нетни приходи от продажби:	116 772	95 157

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

9.1. Приходи от инфраструктурни такси

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Приходи от преминаване	44 349	25 436
Приходи от използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия	11 790	9 403
Общо:	56 139	34 839

Най-значителен дял в размера на приходите от инфраструктурни такси е от дружествата от група „ХОЛДИНГ БДЖ” ЕАД с 70,14%, в това число: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД – 48,98% и „БДЖ-Товарни превози” ЕООД – 21,16%. Голям дял от другите превозвачи има „БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО” ЕООД – 9,34%.

През 2022 г. приходите от инфраструктурни такси са компенсирани в изпълнение на 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., като 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” (ДКЕВР), преименувана на „Комисия за енергийно и водно регулиране” (КЕВР) 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.

Цената за услугата „разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт“ е нормативно определена от КЕВР. С Решение №Ц-20 от 01.07.2022 г. КЕВР определя цена за разпределение на тягова електрическа енергия за втората ценова година от четвъртия регулаторен период. С Решение №Ц-15 от 30.06.2023 г. КЕВР определя цена за третата ценова година от четвъртия регулаторен период за услугата „разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт“, в сила от 01.07.2023 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 (пояснителна бележка 22.2).

9.3. Приходи от други услуги

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Приходи от предоставени на превозвачи други услуги по Наредба 41	7 210	8 080
Приходи от дезинфекционни станции	3 376	3 619
Приходи от заявен и неизползван капацитет Наредба 41	2 779	-
Приходи от ремонтни дейности и други услуги	2 668	1 981
Приходи от кантарни участъци	1 252	1 409
Приходи от съхранение на военно-временни запаси	775	775
Общо:	18 060	15 864

10. Други приходи

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Приходи от финансираня	430 659	447 159
Приходи от продажба на активи	6 484	1 541
Други приходи	15 580	14 272
Общо:	452 723	462 972

10.1. Приходи от финансираня

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Финансираня, свързани с покриване на разходи	289 465	303 319
Финансираня, свързани с нетекущи активи	140 098	132 976
Финансираня, свързани с правителствени компенсации за ел.енергия	736	10 195
Финансираня, свързани с текущи активи	360	669
Общо:	430 659	447 159

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“ през 2022 г. 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.

Във връзка с одобрена от Министерски съвет Програма за компенсиране разходите на небитови крайни клиенти за електрическа енергия и на операторите на електропреносната и на електроразпределителните мрежи за закупуване на количествата електрическа енергия, потребена за технологични разходи за периода от 01.01.2023 г. до 31.03.2023 г., одобрена от

Министерски съвет с Решение № 104 от 02.02.2023 г., за периода от 01.09.2023 г. до 31.12.2023 г., одобрена с Решение № 688 от 04.10.2023 г. и в изпълнение на Решение на Народното събрание обн. ДВ бр. 90 от 11.11.2022 г. изменено с решение обн. ДВ. бр. 98 от 09.12.2022 г. и съдържащият се в Програмата механизъм за компенсиране:

- като краен небитов потребител Компанията начислява и признава приходи по Програма за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия, приета от Министерски съвет са посочени на ред „Финансирания, свързани с правителствени компенсации за ел. енергия“.

- като оператор на електропреносната и електроразпределителните мрежи, чрез поделение „Електроразпределение“, са сключени Договори №6-ОПР/20.02.2023 г. за компенсации за периода януари-март 2023 г. и №6-ОПР-2/30.10.2023 г. за компенсации за периода септември-декември 2023 г. с Фонд „Сигурност на електроенергийната система“. По този договор няма извършени плащания за компенсации на технологичните разходи поради по-ниската цена на електроенергията, закупувана от Българска независима енергийна борса в сегмент „Ден напред“ (за сравнимия период през 2022 г. НКЖИ сключва с Министерство на Енергетиката чрез поделение „Електроразпределение“ Договор №12 от 25.03.2022 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-декември 2022 г.).

10.2. Приходи от продажба на активи

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Приходи от продажба на материални запаси	6 160	1 183
Приходи от продажба на нетекущи активи	324	358
Общо:	6 484	1 541

10.3. Други приходи

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Приходи от заведени втора употреба материали/скрап от брак/ликвидация	8 011	4 311
Приходи от наеми	3 786	3 496
Приходи от глоби и неустойки	2 102	5 132
Приходи от застрахователни събития	510	600
Други	1 171	733
Общо:	15 580	14 272

11. Разходи за материали

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Материали и резервни части	(35 352)	(25 917)
Електроенергия	(13 981)	(27 207)
Гориво	(6 425)	(6 644)
Топлоенергия	(530)	(576)
Вода	(392)	(545)
Общо:	(56 680)	(60 889)

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

12. Разходи за външни услуги

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Ремонти и текущо поддържане на жп инфраструктура	(12 381)	(5 905)
Транспортни услуги и карти	(10 781)	(8 948)
Охрана	(9 737)	(7 957)
Почистване	(5 192)	(4 481)
Абонаментни услуги	(4 271)	(3 908)
Застраховки	(2 917)	(4 237)
Лабораторни услуги, експертизи, измерване и фискализиране	(1 943)	(1 970)
Данък сгради, такса смет и други	(1 941)	(1 944)
Такси	(697)	(559)
Телефонни и пощенски услуги	(450)	(399)
Граждански договори	(447)	(318)
Наеми	(306)	(955)
Правна защита, юридическа помощ	(266)	(90)
Други	(1 441)	(1 156)
Общо:	(52 770)	(42 827)

13. Разходи за персонала

13.1. Възнаграждения на персонала

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Възнаграждения	(196 194)	(174 562)
Компенсиреми отпуски	(4 181)	(3 283)
Изменение на провизията за обезщетения при пенсиониране	(7 183)	(6 952)
Разходи за възнаграждения	(207 558)	(184 797)
Разходи за социални осигуровки и надбавки	(69 839)	(58 349)
в т.ч. осигуровки, свързани с пенсии	(23 479)	(21 189)
Общо:	(277 397)	(243 146)

Средният списъчен брой на персонала за 2023 г. е 10 534 бр. (2022 г.: 10 680 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>	2023	2022
Актюерски печалби/(загуби) от промени в финансовите предположения	524	(795)
Актюерски печалби/(загуби) от промени във демографските предположения	(1 548)	837
Общо актюерски печалби/(загуби):	(1 024)	42
Разходи за текущ трудов стаж	(6 159)	(6 994)
Общо изменение на провизия за обезщетения при пенсиониране:	(7 183)	(6 952)
Разходи за лихви	(1 389)	(557)
Общо разходи по планове с дефинирани доходи, признати в ОПР	(8 572)	(7 509)

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 основанието 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 2023 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 31.12.2023 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 2024-2033 г.

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

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Задължения за дефинирани доходи към 1 януари	31 897	28 301
Разходи за лихви	1 389	557
Разход за текущ стаж	6 159	6 994
Изплатени суми за пенсиониране през годината	(3 478)	(3 913)
Ефект от промени във финансовите предположения	(524)	795
Ефект от промени в демографските предположения	1 548	(837)
Задължения за дефинирани доходи към 31 декември	36 991	31 897
от тях: нефинансирани	36 991	31 897

Използвани са следните актюерски допускания:

	2023	2022
Дисконтиращ лихвен процент	4,0328%	1,8502%
Бъдещо увеличение на заплати и възнаграждения	22% за 2024/13% за 2025/10% за 2026 и 3% ежегодно в следващите години	10,24% за 2023/9,63% а 2024/9,8% за 2025 и 2% 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 62 до 63 години	от 61 до 63 години
Текучество на персонала	5,7%	5,6%

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 2023 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 31.12.2023 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(370)	370
Промяна в степените на отпаданията	Увеличение с 1%	Намаление с 1%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2023 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(1 591)	1 591
Промяна в степените на смъртност	Увеличение с 0.25%	Намаление с 0.25%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2023 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(351)	351

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

	2023	2022
Брак на дълготрайни активи	(5 657)	(5 991)
Балансова стойност на продадените активи	(4 457)	(1 162)
Работно и униформено облекло	(2 491)	(1 961)
Внесени в бюджета 50% от получени наеми	(1 876)	(1 796)
Командировки	(1 440)	(781)
Нанесени щети	(858)	(398)
Неустойки по договори	(629)	(796)
Членски внос международни организации	(408)	(457)
Дарения	(356)	(331)
Километрични възнаграждения	(317)	(295)
Охрана на труда	(302)	(541)
Стипендиантска програма	(270)	(261)
Противопожарна охрана	(247)	(247)
Изгубени съдебни дела	(198)	(183)
Брак на материали	(138)	(110)
Ликвидация на ДМА	(83)	(47)
Други разходи за дейността	(286)	(321)
Общо:	(20 013)	(15 678)

Съгласно чл. 99 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2023 година, Компанията внася в държавния бюджет вноски 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 2023 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>	2023	2022
Балансова стойност на продадени материални запаси (скрап)	(4 427)	(1 148)
Балансова стойност на продадени дълготрайни материални активи	(13)	(12)
Балансова стойност на продадените стоки	(17)	(2)
Общо:	(4 457)	(1 162)

15. Финансови приходи и финансови разходи

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Финансови приходи		
Приходи от съучастия - дивиденди	1 534	1 803
Положителни курсови разлики от промяна на валутни курсове	-	1
Общо:	1 534	1 804

Приходите от съучастия представляват приходи от дивиденди получени в резултат от взети решения за разпределения на финансовите резултати през 2023 г. от асоциирано предприятие „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД в размер на 1 001 хил. лв. (2022 г.: 1 325 хил. лв.) и от ЗАД „Алианц България” в размер на 533 хил. лв. (2022 г.: 478 хил. лв.).

Финансови разходи	2023	2022
<i>В хиляди лева</i>		
Други финансови разходи (банкови такси)	(6)	(5)
Разходи за лихви по лизингови договори	(83)	(102)
Разходи за лихви по планове с дефинирани доходи	(1 389)	(557)
Разходи за лихви и други финансови разходи	(1 478)	(664)
Отрицателни курсови разлики от промяна на валутни курсове	(6)	(2)
Общо:	(1 484)	(666)

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

16. Данъчно облагане

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Данъчна печалба за годината по данъчна декларация	-	-
Текущ разход за корпоративен данък	-	-
Ефект от отсрочени данъци	3 811	2 362
(Разход)/Икономия за данъци от печалбата	3 811	2 362

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 2023 г. е 10% (2022 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>	2023	2022
Печалба/(Загуба) преди данъчно облагане	(17 877)	12 872
Данъчна ставка	10%	10%
Икономия/(Разход) за данъци върху дохода	1 788	(1 287)
Данъчен ефект от:		
Увеличения на финансовия резултат за данъчни цели	220 606	217 077
Намаления на финансовия резултат за данъчни цели	(178 414)	(171 270)
Текущ икономия/(разход) от данъци върху дохода от увеличения и намаления на счетоводен резултат	4 219	(4 581)
Разход за данък върху облагаемата печалбата	-	-
Отсрочени данъчни (разходи)/приходи: Възникване и обратно проявление на временни разлики (нетно)	3 811	2 362

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

2023	Софтуер	Патенти и лицензи	Други	Общо
<i>В хиляди лева</i>				
Отчетна стойност				
Салдо към 01.01.2023 г.	10 551	52	426	11 029
Придобити	64	-	-	64
Отписани	(2)	-	-	(2)
Салдо към 31.12.2023 г.	10 613	52	426	11 091
Амортизации				
Салдо към 01.01.2023 г.	9 827	52	139	10 018
Амортизация за периода	381	-	52	433
Отписани през периода	(2)	-	-	(2)
Салдо към 31.12.2023 г.	10 206	52	191	10 449
Балансова стойност				
Салдо към 01.01.2023 г.	724	-	287	1 011
Салдо към 31.12.2023 г.	407	-	235	642

2022 В хиляди лева	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

18. Дълготрайни материални активи

31.12.2023 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 01.01.2023 г.	324 249	163 028	414 416	3 967 461	44 569	17 766	276 487	920 751	6 128 727
Придобити	1 265	42	16	365	5	18	-	793 329	795 040
Отписани	(388)	(107)	(3 247)	(29 813)	(173)	(177)	(29 346)	(622)	(63 873)
Рекласифицирани	-	(143)	-	143	-	-	-	-	-
Трансфери	10 423	1 101	8 580	147 111	3 317	1 356	-	(171 888)	-
Салдо към 31.12.2023 г.	335 549	163 921	419 765	4 085 267	47 718	18 963	247 141	1 541 570	6 859 894
Амортизации и загуби от обезценка									
Салдо към 01.01.2023 г.	-	57 896	238 859	1 366 834	27 496	12 787	-	-	1 703 872
Амортизация за периода	-	6 477	32 869	158 820	2 595	1 583	-	-	202 344
Отписани през периода	-	(59)	(2 802)	(19 508)	(173)	(176)	-	-	(22 718)
Рекласифицирани	-	(26)	-	26	-	-	-	-	-
Салдо към 31.12.2023 г.	-	64 288	268 926	1 506 172	29 918	14 194	-	-	1 883 498
Балансова стойност									
Салдо към 01.01.2023 г.	324 249	105 132	175 557	2 600 627	17 073	4 979	276 487	920 751	4 424 855
Салдо към 31.12.2023 г.	335 549	99 633	150 839	2 579 095	17 800	4 769	247 141	1 541 570	4 976 396

ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”
ПОЯСНЕНИЯ КЪМ ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ, ЗА ГОДИНАТА ЗАВЪРШВАЩА НА 31.12.2023 година

31.12.2022
В хиляди лева

	Земни	Сгради	Машини и оборудване	Съоръжения	Транспортни средства	Други	Предоставени 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

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 балансова стойност на тези активи е 8 032 хил. лв.

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 31.12.2023 г. са бракувани дълготрайни материални активи с отчетна стойност 33 515 хил. лв. (31.12.2022 г.: 34 203 хил. лв.) и балансова стойност 10 798 хил. лв. (31.12.2022 г.: 11 995 хил. лв.). За бракуваните преоценени в предходни периоди дълготрайни материални активи е

извършено намаление на преоценъчния резерв с 5 141 хил. лв. (31.12.2022 г.: 6 004 хил. лв.), съгласно приложимия СС 16.

Към 31.12.2023 г. отчетната стойност на 100% амортизираните активи, които продължават да се използват в дейността на Компанията е в размер на 286 822 хил. лв. (31.12.2022 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 86 888 хил. лв. към 31.12.2023 г. (31.12.2022 г.: 78 986 хил. лв.) и сгради с балансова стойност в размер на 15 368 хил. лв. към 31.12.2023 г. (31.12.2022 г.: 16 742 хил. лв.). Въпреки продължаващите действия за осигуряване на документи за собственост, балансовата стойност на неактуваната земя към 31.12.2023 г. е увеличена спрямо тази към 31.12.2022 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>	2023	2022
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 „Алианц 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 2023 г. на Компанията са разпределени дивиденди от асоциираното предприятие „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД в размер на 1 001 хил. лв. (2022 г.: 1 325 хил. лв.), в резултат на разпределение на печалби през 2023 г. и 533 хил. лв. от ЗАД „Алианц България” (2022 г.: 478 хил. лв.). От дъщерното дружество „ТРЕН” ЕООД не са разпределени дивиденди през 2023 г. и 2022 г. Дяловете и акциите на асоциираните и другите свързани предприятия 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 г. Дружеството е в процедура по ликвидация, като срокът на ликвидацията е удължен с една година, считано от 30.10.2023 г.

20. Материални запаси

В хиляди лева	2023	2022
Материали и консумативи	72 628	74 554
Готова продукция	275	305
Стоки	7	3
Общо:	72 910	74 862

20.1. Материали и консумативи

В хиляди лева	2023	2022
Основни материали	25 254	31 177
Материални отпадъци (скрап)	16 712	15 794
Материали втора употреба	10 457	10 380
Основни резервни части и резервно оборудване	9 657	9 497
Горивни и смазочни материали	2 099	1 820
Други	8 449	5 886
Общо:	72 628	74 554

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 31.12.2023 г. е 32 588 хил. лв. (31.12.2022 г.: 33 517 хил. лв.), разпределени в следните групи:

В хиляди лева	2023	2022
Основни материали	16 555	17 831
Материали втора употреба	10 457	10 380
Основни резервни части и резервно оборудване	5 380	5 099
Други материали – финансирани	196	207
Общо:	32 588	33 517

Материални запаси към 31.12.2023 г. не са предоставяни като обезпечение на задължения.

21. Вземания

В хиляди лева	2023	2022
Вземания от клиенти и доставчици (аванси)	95 003	86 784
Вземания, свързани с асоциирани и смесени предприятия	500	
Други вземания	47 429	32 762
Общо:	142 932	119 546
в т.ч. финансови активи (пояснителна бележка 29.1)	93 768	87 599

21.1. Вземания от клиенти и доставчици (аванси)

В хиляди лева

	2023	2022
Вземания от свързани лица под общ контрол	82 238	76 334
Вземания от други клиенти	10 708	10 560
Обезценка на вземания от други клиенти	(214)	(214)
Вземания от доставчици (аванси)	2 271	104
Общо:	95 003	86 784

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 31.12.2023 г. най-големият длъжник е „Холдинг БДЖ“ ЕАД и неговите дружества с 82 237 хил. лв. или 86,56% от общо търговските вземания от клиенти и доставчици, като сумите са както следва: вземанията от „Холдинг БДЖ“ ЕАД възлизат в размер на 17 155 хил. лв., вземанията от „БДЖ-ТП“ ЕООД – в размер на 55 901 хил. лв. и „БДЖ-ПП“ ЕООД – в размер на 9 181 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 обща балансова стойност 58 496 хил. лв. за разсрочено плащане: ликвидност над една година с балансова стойност 53 988 хил. лв. (за 2022 г.: 58 496 хил. лв.) и ликвидност до една година с балансова стойност 4 508 хил. лв. (за 2022 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 3 727 хил. лв. и „БДЖ-ТП“ ЕООД в размер на 11 371 хил. лв.

21.2. Други вземания

В хиляди лева

	2023	2022
Данъци за възстановяване	39 245	24 490
Съдебни вземания	4 353	4 240
Вземания по оперативни програми	536	919
Други вземания	3 295	3 113
Общо:	47 429	32 762

21.2.1. Съдебни вземания

В хиляди лева

	2023	2022
Вземания по съдебни спорове	1 831	1 743
Присъдени вземания	4 339	4 314
Обезценка на съдебни и присъдени вземания	(1 817)	(1 817)
Общо:	4 353	4 240

21.2.2. Други вземания

В хиляди лева

	2023	2022
Блокирани парични средства в КТБ АД	4 434	4 434
Други дебитори	1 888	2 381
Дадени гаранции	1 721	1 082
Вземания по липси и начети	68	68
Други	39	3
Обезценка на други вземания	(4 855)	(4 855)
Общо:	3 295	3 113

На ред „Обезценка на други вземания“ е включена сума в размер на 4 434 хил. лв., представляваща обезценка на блокирани парични средства в КТБ АД и сума в размер на 421 хил. лв., представляваща обезценка на вземания, свързани с кражби.

Не е извършено изменение в обезценката на търговските и други вземания:

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Салдо към 1 януари	6 886	6 886
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>	2023	2022
Парични средства в брой	6	32
Парични средства по банкови сметки	290 571	404 821
Общо:	290 577	404 853

22.1. Парични средства в брой

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Каса в лева	3	26
Каса във валута	1	5
Ваучери за храна	2	1
Общо:	6	32

22.2. Парични средства по банкови сметки

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Разплащателна сметка в левове	290 186	404 490
Специална банкова сметка	385	331
Общо:	290 571	404 821

През 2022 г. е разкрита специална банкова сметка на поделение „Електроразпределение“ за разплащане към БНЕБ ЕАД в случаите на реализиране на нетни покупки на ел. енергия за технологични разходи. Наличността по нея е посочена на ред „Специална банкова сметка“ (пояснителна бележка 9.2).

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 2023 г. Компанията е уредила задължения свързани с проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ в размер на 196 123 хил. лв. (2022 год. – 109 646 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 2023 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 31.12.2023 г. е 392 559 хил. лв. (2022 г.: 391 699 хил. лв.). През 2023 г. за сметка на допълнителните резерви са:

- предоставени безвъзмездно нетекущи активи на стойност 1 235 хил. лв. съгласно:
 - Решение №1069 от 23.12.2022 г. на МС и Решение на УС №10-03/22 от 16.03.2023 г.;
 - Решение №36 от 18.01.2023 г. на МС и Решение на УС №10-03/22 от 16.03.2023 г.;
 - Решение №94 от 01.02.2023 г. на МС и Решение на УС №10-03/22 от 16.03.2023 г.;
 - Решение №40 от 19.01.2023 г. на МС и Решение на УС №10-03/22 от 16.03.2023 г.;
 - Решение №122 от 15.02.2023 г. на МС и Решение на УС №14-04/23 от 12.04.2023 г.;
 - Решение №190 от 16.03.2023 г. на МС и Решения на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г. и №23-07/23 от 06.07.2023 г.;
 - Решение №846 от 28.10.2022 г. на МС и Решение на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г.;
 - Решение №223 от 30.03.2023 г. на МС и Решение на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г.;
 - Решение №224 от 30.03.2023 г. на МС и Решения на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г. и №23-07/23 от 06.07.2023 г.;
 - Решение №372 от 12.05.2023 г. на МС и Решение на УС №19-06/23 от 14.06.2023 г.;
 - Решение №216 от 24.03.2023 г. на МС и Решение на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г.;
 - Решение №265 от 05.04.2023 г. на МС и Решение на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г.;
 - Решение №204 от 23.03.2023 г. на МС и Решение на УС №18-06/23 от 07.06.2023 г.;
 - Решение №371 от 12.05.2023 г. на МС и Решение на УС №20-06/23 от 23.06.2023 г.;
 - Решение №417 от 02.06.2023 г. на МС и Решение на УС №24-07/23 от 14.07.2023 г.;
 - Решение №410 от 31.05.2023 г. на МС и Решение на УС №25-07/23 от 20.07.2023 г.;
 - Решение №635 от 20.09.2023 г. на МС и Решение на УС №43-11/23 от 29.11.2023 г.;
 - Решение №742 от 19.10.2023 г. на МС и Решение на УС №40-11/23 от 15.11.2023 г.;
 - Решение №770 от 02.11.2023 г. на МС и Решение на УС №46-12/23 от 13.12.2023 г.;
 - Решение №771 от 02.11.2023 г. на МС и Решение на УС №46-12/23 от 13.12.2023 г.;
- отписани нетекущи активи на стойност 375 хил. лв. съгласно:

- Решение №108 от 08.02.2023 г. на МС, Заповед №ДС-14-173 от 22.08.2023 г. на Областния управител на Област Пловдив и Решение на УС №12-05/20 от 21.05.2020 г.;
- Заповед №ДС-20-13 от 08.12.2023 г. на Областния управител на Област София и Решение на УС №38-11/23 от 08.11.2023 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>	2023	2022
Салдо към 1 януари	1 375 645	1 405 135
Освободен преоценъчен резерв на отписани (бракувани) активи	(5 140)	(6 004)
Данъчен ефект от отписания преоценъчен резерв	514	600
Прехвърляне на преоценъчен резерв на отписани активи в неразпределената печалба	(22 038)	(26 762)
Данъчен ефект от прехвърления преоценъчен резерв	2 204	2 676
Салдо към 31 декември	1 351 185	1 375 645

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 2023 г. и сравнимия период 2022 г. е 10%.

24.1. Отсрочени данъчни пасиви

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Към 1 януари	88 244	91 206
Отписан отсрочен данъчен пасив	(514)	(600)
Промяна на отсрочен данъчен пасив от освободен преоценъчен резерв	(3 811)	(2 362)
Към 31 декември	83 919	88 244

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>	2023	2022
	Данъчен актив	Данъчен актив
Начисления към персонала и други физически лица	474	526
	474	526

25. Лизинг

25.1. Оперативен лизинг

Компанията като лизингополучател:

Лизинговите плащания, признати като разход за периода, възлизат на 306 хил. лв. (2022 г.: 955 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 2023 г., възлизащи на 3 786 хил. лв. (2022 г.: 3 496 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>	2023	2022
Към 1 януари	2 813	3 455
Платена главница	(559)	(540)
Платена лихва (пояснителна бележка 15)	(83)	(102)
Салдо към 31 декември	2 171	2 813
<i>в т.ч. изискуеми над 1 год.</i>	<i>1 529</i>	<i>2 171</i>

26. Задължения

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Задължения към доставчици	15 466	13 395
Задължения към финансови предприятия (пояснителна бележка 25.2)	2 171	2 813
Задължения, свързани с асоциирани предприятия	301	14
Други задължения	66 966	43 251
Общо:	84 904	59 473
<i>в т.ч. финансови пасиви (пояснителна бележка 29.2)</i>	<i>63 644</i>	<i>41 404</i>

Задълженията към 31.12.2023 г. към асоциирани предприятия в размер на 301 хил. лв. (2022 г.: 14 хил. лв.) представляват закупени стрелкови части и други материали от „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД.

26.1. Задължения към доставчици

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Задължения към свързани предприятия под общ контрол (МТС)	2 313	762
Задължения към други доставчици	13 153	12 633
Общо:	15 466	13 395

26.2. Други задължения

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Гаранции за изпълнение на договори	45 706	25 182
Задължения към персонала	18 982	15 568
Задължения за социално осигуряване	1 053	1 047
Задължения за данъци	180	254
Други	1 045	1 200
Общо:	66 966	43 251

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 35 952 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>	2023	2022
Данъци по ЗДДФЛ	43	106
Вноски по чл. 99 от Закон за държавния бюджет за 2023 г. (50% от получени наеми)	51	65
Данъци по чл. 204 от ЗКПО	61	64
Данъци към общини	25	19
Общо:	180	254

26.2.2. Други

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Задължения по застраховане	11	3
Други кредитори	1 034	1 197
Общо:	1 045	1 200

27. Финансирания

Финансиранията са безвъзмездни средства, предоставени от държавата и европейските фондове и представляват отсрочени приходи за бъдещи периоди (балансирана 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.

В хиляди лева	2023	2022
Нетекущи:		
Финансирания, свързани с нетекущи амортизируеми активи	2 010 660	2 035 571
Финансирания за нетекущи активи в процес на изграждане	1 997 874	1 525 974
Финансирания за текуща дейност	12 618	8 720
Общо:	4 021 152	3 570 265

27.1. Движение през периода по източници на финансиране, представени в индивидуалния счетоводен баланс и индивидуалния отчет за приходите и разходите

В хиляди лева	2023	2022
Към 1 януари	3 570 265	3 136 016
Получени от държавния бюджет	424 699	441 932
Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (пояснителна бележка 22.2)	196 123	109 646
Получени ДДС 06/2011	177 468	-
Механизъм за свързване на Европа	54 647	309 259
Възстановени финансирания от УО по ОПТТИ	27 827	54 625
Правителствени компенсации за ел. енергия	736	10 195
ПМС за одобряване на неотложни разходи при бедствия	39	1 561
Финансирания по Програма за хуманитарно подпомагане на разселени лица от Украйна	7	52
Получени други финансирания	-	152
Възстановено средства на държавния бюджет за капиталов трансфер	-	(1 011)
Получена/(Възстановена) възмездна финансова помощ	-	(45 003)
Признати в индивидуален отчет за приходите и разходите (пояснителна бел. 10.1)	(430 659)	(447 159)
Към 31 декември	4 021 152	3 570 265

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 31.12.2023 г. НКЖИ е получило безвъзмездни средства, предоставени от Държавния бюджет, в размер на 424 699 хил. лв. (31.12.2022 г.: 441 932 хил. лв.), от които текуща субсидия за покриване на разходи в размер на 270 755 хил. лв. и 153 944 хил. лв. за капиталов трансфер.

На основание Договора между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ 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 2023 г. (обн. ДВ, бр.66 от 01.08.2023 г.) и ПМС №108/09.08.2023 г. за изпълнението му (обн. ДВ, бр. 69 от 11.08.2023 г.), на предприятието са определени:

- средства за субсидия в размер на 272 300 хил. лв., която е намалена до размер на 270 755 хил. лв., съгласно условията на Договора с държавата;

- средства за капиталови трансфери в размер на 153 944 хил. лв., в т.ч. 91 хил. лв. средства съгласно сключен договор с рег. №ДА-1 от 27.03.2023 г., в изпълнение на Решение № 202 от 22.03.2023 г. на Министерския съвет.

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 2023 г. (пояснителна бележка 10.1). 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 04.03.2022 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 15.09.2022г., №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 (в т.ч. 7 422,90 лв. са получени през 2023 г.). На основание решение на Министерски съвет №422 от 02.06.2023 година е одобрена и предоставена помощ в размер на 7 030,50 лв. на кандидатите по Програмата за хуманитарно подпомагане на разселени лица от Украйна. Общият размер на възстановените средства за реализирани нощувки съгласно решения на Министерски съвет е 59 165,20 лева.

27.2. Движение през периода по източници на финансиране, представени в индивидуалния отчет за паричните потоци

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Получени финансирания		
Получени от държавния бюджет за текуща субсидия	270 755	278 810
Получени ДДС 06/2011	177 468	-
Получени от държавния бюджет за капиталов трансфер	153 853	163 122
Механизъм за свързване на Европа	54 647	309 259
Получени финансирание от УО по ОПТТИ	28 208	54 796
Получени средства с ПМС за одобряване на неотложни разходи при бедствия	39	1 561
Получени финансирания по Програмата за хуманитарно подпомагане на разселени лица от Украйна	14	44
Получени други финансирания	-	165
Общо:	684 984	807 757

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Възстановени финансираня		
Възстановени средства на държавния бюджет за капиталов трансфер	-	(1 011)
Възстановена възмездна финансова помощ чрез МТС	-	(45 003)
Общо:	-	(46 014)

28. Свързани лица

28.1. Сделки със свързани предприятия

28.1.1. Сделки с асоциирани и други свързани предприятия

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Продажба на стоки и услуги	12	8
продажба на услуги на „фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	12	8
Покупки на стоки и услуги	4 131	2 635
покупки на стоки от „фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	3 978	2 477
покупки на услуги от „фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	153	158
Други сделки		
Получени гаранции по договори през 2023 г. от „фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	7	11
Разпределени дивиденди от „фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	1 001	1 325
Разпределени дивиденди от ЗАД „Алианс България“	533	478

28.1.2. Сделки с други свързани лица под общ контрол (МТС)

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Продажба на стоки и услуги	83 158	67 757
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	182	181
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	54 202	42 365
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	28 624	25 106
„ТСВ“ ЕАД	150	105
Покупки на стоки и услуги	23 761	34 826
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	23	601
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	5 833	6 242
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	2 279	4 363
„ТСВ“ ЕАД	15 626	23 620
Други сделки		

Възникнали съдебни вземания през 2023 г. от:	121	65
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	117	-
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	4	65

Получени гаранции по договори през 2023 г. от:	-	284
„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:

В хиляди лева	2023	2022
Заплати и други краткосрочни доходи	415	349
Осигуровки	23	19
Общо:	438	368

28.1.4. Безналични сделки

През 2023 г. не са извършвани прихващания на насрещни вземания и задължения със свързани лица под общ контрол, с принципал МТС (2022 г.: 5 917 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 асоциирани предприятия

В хиляди лева	2023	2022
„фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	500	-
Общо текущи вземания от асоциирани предприятия:	500	-

Други вземания от асоциирани предприятия

„фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	2 586	-
Вземания по аванси	2 586	-

28.2.2. Вземания от свързани лица под общ контрол (МТС)

В хиляди лева	2023	2022
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	17 155	17 216
в т. ч. вземания по споразумения над 1 г.	16 954	17 014
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	9 181	8 025
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	55 901	51 071
в т. ч. вземания по споразумения над 1 г.	37 034	41 482
„ТСВ“ ЕАД	1	22
Общо вземания от свързани лица под общ контрол	82 238	76 334
в т. ч. вземания по споразумения над 1 г.	53 988	58 496

Други вземания от свързани лица под общ контрол (МТС)

„ТСВ“ ЕАД	1 384	1 499
Вземания по аванси	1 384	1 499

„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	117	-
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	129	125
Съдебни вземания	246	125

28.2.3. Задължения към асоциирани предприятия
В хиляди лева

	2023	2022
„фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	301	14
Общо задължения към асоциирани предприятия:	301	14

Други задължения към асоциирани предприятия

„фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	8	11
Задължения по получени гаранции	8	11

28.2.4. Задължения към свързани лица под общ контрол (МТС)
В хиляди лева

	2023	2022
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	529	554
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	183	202
„ТСВ“ ЕАД	1 601	6
Общо задължения към свързани лица под общ контрол	2 313	762

Други задължения към свързани лица под общ контрол (МТС)

„Холдинг“ БДЖ ЕАД	-	1
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	2 811	2 811
„ТСВ“ ЕАД	2	2
Задължения по получени гаранции	2 813	2 814

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	2023	2022
Кредити и вземания:			
Търговски и други вземания	21	93 768	87 599
Пари и парични еквиваленти	22	290 577	404 853
Общо финансови активи:		384 345	492 452

Ред „Вземания“ включва финансови активи, както следва:

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Вземания от свързани лица под общ контрол	82 238	76 334
Вземания от други клиенти	10 708	10 560
Вземания по оперативни програми	536	919
Вземания, свързани с асоциирани и смесени предприятия	500	-
Обезценка на вземания от други клиенти	(214)	(214)
Общо вземания:	93 768	87 599

29.2. Финансови пасиви

Финансови пасиви са:

<i>В хиляди лева</i>	<i>Бележка</i>	2023	2022
Финансови пасиви, отчитани по амортизирана стойност:			
Търговски задължения		15 466	13 395
Задължения свързани с гаранции		45 706	25 182
<i>в т.ч. над 1 г.</i>		35 952	19 038
Задължения към финансови предприятия		2 171	2 813
<i>в т.ч. над 1 г.</i>		1 529	2 171
Задължения свързани с асоциирани и смесени предприятия		301	14
Общо финансови пасиви:	26	63 644	41 404
<i>в т.ч. над 1 г.</i>		37 481	21 209

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, депозирани 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>	2023	2022
Групи финансови активи – балансови стойности:		
Търговски и други вземания	93 768	87 599
Пари и парични еквиваленти	290 577	404 853
Балансова стойност	384 345	492 452

Търговски и други вземания представляват вземания от клиенти и вземания по оперативни програми.

Компанията редовно следи за изпълнението 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 необезценените търговски и други вземания са с изтекъл срок на плащане. Възрастовата структура на необезценени търговски и други вземания е следната:

<i>В хиляди лева</i>	2023	2022
Непросрочени	12 764	12 827
Просрочени до 90 дни	10 426	1 588
Просрочени между 90 – 180 дни	2 457	117
Просрочени между 180 – 365 дни	89	4 374
Просрочени над 365 дни	68 032	68 693
Общо	93 768	87 599

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 68 032 хил. лв. към 31 декември 2023 г. включват:

- 17 138 хил. лв. – Вземания от „Холдинг БДЖ” ЕАД
- 43 552 хил. лв. – Вземания от „БДЖ-ТП” ЕООД
- 3 120 хил. лв. – Вземания от „БДЖ-ПП” ЕООД
- 4 222 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. Остатъка от сумата към 31.12.2023 г. по споразумението е 17 014 хил. лв. Договорените парични потоци по споразумението през 2024 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. Остатъка от сумата към 31.12.2023 г. по споразумението е 37 154 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 31.12.2023 г. по споразумението е 4 328 хил. лв.

Договорените парични потоци през 2024 г. по споразуменията са 4 448 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 2023 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 2023 г. падежите на договорните задължения на Компанията (съдържащи лихвени плащания, където е приложимо) са обобщени, както следва:

В хиляди лева

	<u>Текущи</u>	<u>Нетекущи</u>
31 декември 2023 г.	До 1 година	От 1 до 5 години
Задължения към финансови предприятия	642	1 529
Търговски и други задължения	25 521	35 952
Общо	26 163	37 481

В предходния отчетен период падежите на договорните задължения на Компанията са обобщени, както следва:

В хиляди лева

	<u>Текущи</u>	<u>Нетекущи</u>
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

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>	2023	2022
Собствен капитал	1 255 879	1 273 711
Общо привлечен капитал (без безвъзмездни средства и отсрочени данъчни пасиви)	121 895	91 370
Пари и парични еквиваленти	(290 577)	(404 853)
Нетен дълг	(168 682)	(313 483)
Съотношение на собствен капитал към привлечен капитал	1:0.10	1:0.14

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>	2024
<i>От Държавния бюджет:</i>	
<u>Основен ремонт на дълготрайни материални активи</u>	103 521
Основен ремонт на дълготрайни материални активи	13 303
Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	24 130
Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	785
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	16 173
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	1 064
Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	41 203
Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	6 863
<u>Придобиване на дълготрайни материални активи</u>	96 557
Доставка на жп механизация	53 339
Проект: "Транспортни средства"	2 538
Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1	10 000
Допълнително финансиране за проект: „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София- Волуяк “	710
Допълнително финансиране за проект: "Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин"	10 181
Допълнително финансиране за проект: "Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември"	16 787
Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Развитие на железопътен възел Пловдив"	3 002
<u>ОБЩА СУМА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ, ФИНАНСИРАНИ ОТ ДЪРЖАВЕН БЮДЖЕТ</u>	200 078
<i>От „Механизма за свързване на Европа“ 2014-2020:</i>	
Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волуяк	15 041
Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	3 700
Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	128 622
Развитие на железопътен възел Пловдив	41 103
Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	928
Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия"	533
Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски“	7 500
Техническа помощ за проект Удвояване на участъци по жп линия Пловдив-Свиленград- Граница с Република Турция	5 019
Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец – Срацимир	-
<u>ОБЩО ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2014-2020</u>	202 446

Предстоящи проекти, съфинансирани по програма "Транспортна свързаност" 2021-2027

Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец - фаза 2	195 514
Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас – Фаза 2 - Етап 2	149 872
Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2	89 268
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 - Фаза 2	15 859
Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица - Фаза 2	2 200
Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия Радомир-Гюешево-граница с Република Северна Македония"	8 788
Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	5 364
Разширяване функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ	5 040
Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра	340
Предпроектни проучвания за внедряване на ERTMS	523
Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан	18 149
Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмен период 2021-2027	-
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ПТС	490 917

Предстоящи проекти за финансиране по "Механизъм за свързване на Европа" 2021-2027

Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир	63 545
Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп участък Михайлово – Димитровград“	544
ОБЩО ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027	64 089

ОБЩА СУМА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ ЗА 2024 Г.

957 530

33. Условни пасиви

Към 31 декември 2023 г. срещу Компанията има предявени съдебни искове на стойност 1 272 хил. лв., представляващи обезщетения за претърпени имуществени вреди, изхода за които не може да се прогнозира.

Към 31 декември 2023 г. са предявени 44 граждански иска срещу НКЖИ за обща сума в размер на 4 739 хил. лв., 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. През месец април 2023 година с решение на Върховния касационен съд, за произшествието на гара Хитрино са признати за виновни двамата машинисти, управлявали влаковата композиция. Заведените граждански дела срещу Компанията, които са спрени ще бъдат възобновени, въз основа на решението на ВАС.

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;

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 2023 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 2023 г. (включително сравнителната информация) е одобрен и приет от Управителния съвет на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ на 27.03.2024 г. и след извършен независим финансов одит се предоставя на министъра на транспорта и съобщенията, упражняващ правата на държавата за одобрение и публикуване.

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

инж. Ма
Генерален директор

Лидия Давидова
Главен счетоводител

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

Дата на съставяне: 21 март 2024 г.