

ГОДИШЕН ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

31 декември 2025 г.



ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА



Съдържание

Годишен индивидуален доклад за дейността	i
Декларация за корпоративно управление	i i
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 31.12.2025 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 Министерство 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 01.01.2025 г. до 19.01.2025 г.: Емилия Никова, Васко Балабанов и Стоян Стоянов;
- За периода от 20.01.2025 г. до 19.02.2025 г.: Емилия Никова, Васко Балабанов и Александър Вецков;
- За периода от 20.02.2025 г. до 31.12.2025 г.: Тодор Василев, Йордан Върбанов и Александър Вецков.

Към датата на одобряване и приемане на настоящия доклад за дейността Управителният съвет е в състав Мария Генова, Стойо Тодоров и Йордан Върбанов.

За отчетния период Генерален директор на Компанията е:

- За периода от 01.01.2025 г. до 19.01.2025 г.: Стоян Стоянов;
- За периода от 20.01.2025 г. до 31.12.2025 г.: Александър Вецков.

Към датата на подписване на настоящия доклад за дейността генерален директор на Компанията е Йордан Върбанов.

В Компанията е назначен Одитен комитет със заповед на министъра на транспорта и съобщенията, като за отчетния период е в състав:

- За периода от 01.01.2025 г. до 03.07.2025 г.: Мая Шишкова, Севдалина Паскалева и Мариана Якофова;
- За периода от 04.07.2025 г. до 31.12.2025 г.: Севдалина Паскалева и Мариана Якофова.

Към датата на одобряване и приемане на настоящия доклад за дейността Одитният комитет е в състав Севдалина Паскалева, Мариана Якофова и Гинка Михайлова.

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 Решения на УС на НКЖИ взети с протоколи № 12-10/21 от 27.10.2021 г., № 31-10/22 от 21.10.2022 г., № 35-10/23 от 25.10.2023 г., № 39-10/24 от 09.10.2024 г., и № 35-10/25 от 15.10.2025 г. срокът на ликвидация на дъщерното дружество „ТРЕН“ ЕООД е удължаван с по една година, като последното удължаване е считано от 30.10.2025 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). 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 С(2018)1625 на Комисията от 22.03.2018 г.

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.

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 13 юни 2024 г. е приет Регламент (ЕС) № 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013. С приемането на новия Регламент Трансевропейската транспортна мрежа следва да се развива постепенно на три етапа с общата цел за реализиране на мултимодална и оперативна съвместима европейска мрежа по стандарти за високо качество, като същевременно се зачитат общите цели на Съюза за неутралност по отношение на климата и в областта на околната среда. Освен Основна и Широкообхватна TEN-T мрежа, със срокове за завършване съответно до 2030 г. и до 2050 г., чрез новите Насоки се въведе и т.н. „Разширена основна мрежа“ – „Extended Core Network“, на която срокът за завършване е фиксиран до края на 2040 г., както и се създават Европейски транспортни коридори (ЕТК), обединяващи мрежата от Коридори от Основната мрежа и мрежата на ТЖК. Три от ЕТК преминават през територията на България: „Балтийско море – Черно море – Егейско море“, „Западни Балкани – Източно Средиземноморие“ и „Рейнско - Дунавски“.

На 06.09.2024 г. е прието Решение (ЕС) 2024/2383 на Комисията за определяне на европейските координатори за европейските транспортни коридори, Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) и европейското морско пространство (EMS) и установяване на подробните правила за изпълнението на мисията и задачите им.

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 и Европейските фондове при споделено управление (ЕФСУ) и други Международни финансиращи институции (МФИ);
- Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

На 21 март 2025 г. Европейската комисия и Европейската служба за външна дейност публикуват Съвместен доклад до Европейския парламент и Съвета относно изпълнението на План за действие за военната мобилност (ПДВМ) 2.0 (JOIN(2025) 11). Докладът представя актуалното състояние на изпълнението на ПДВМ и подчертава, че необходимостта от бързо и мащабно придвижване на военен персонал и техника е станала още по-актуална след започналата руска агресия срещу Украйна. В документа е посочено, че Съветът на ЕС е приел на 17 март 2025 г. обновеното Приложение II „Мултимодални транспортни коридори“, което е част от актуализираните „Военни изисквания за военна мобилност в рамките на ЕС и извън него“, първоначално одобрени от Съвета на 23 октомври 2023 г. Приложението идентифицира четири приоритетни военни коридора, предназначени за придвижване на въоръжени сили и техника, като се препоръчва то да бъде актуализирано ежегодно. Тъй като документът съдържа оперативна и стратегическа информация (маршрути, инфраструктурни обекти, капацитет, гранични пунктове), той не е публично достъпен, но наличната информация показва, че България е включена в обхвата на тези коридори.

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.

Съгласно чл. 25, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт министърът на транспорта и съобщенията и министърът на финансите утвърждават разпределението за предоставяне на субсидията и капиталовите трансфери на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, в съответствие с 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 2025 г. и постановлението за неговото изпълнение.

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

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

- *Програма транспортна свързаност 2021-2027 г. (ПТС)*, е 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 транспортният сектор да намали значително своите

емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на сектора. 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 сектора, 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“.

С решение на ЕК от 13.05.2025 г. е одобрено изменение на Програмата, според което в обхвата на същата се включва завършване на модернизацията на жп линията Пловдив – Бургас, фаза 2, отпада модернизацията на жп отсечките София – Перник и Перник –Радомир, а доизграждането на съоръженията по жп линия Карнобат – Синдел се редуцира като обхват само до удвояване и електрификация на жп участък Лозарево –Прилеп.

С одобрено от м. май 2025 г. изменение на Програмата, в обхвата на Приоритет 3 се включват инвестиции от ЕФРР за изграждане на Интермодален терминал в гр. Русе, отпадат инвестиционните дейности за развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна, но се включват дейности по подготовка на същите жп възли.

Съгласно одобрено през м.май 2025 г. изменение на Програмата, по приоритет 3 се предвижда модернизация и въвеждане на SCADA в 3 тягови подстанции: Видин, Бойчиновци и Брусарци, завършване на модернизацията на ТПС Русе, Разград и Варна, предпроектни проучвания за внедряване на ERTMS, както и техническа помощ за изграждане на ИМТ София, Видин и Горна Оряховица.

➤ *Механизъм за свързване на Европа-2021-2027 (MCE 2021-2027).* Като част от Многогодишната финансова рамка за програмния период 2021-2027, на 07.07.2021 г. бе 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, който по-късно, с приемане на Регламент (ЕС) № 2024/1679 относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, Регламент 2021/1153 бе изменен.

➤ *Национален план за възстановяване и устойчивост на Република България (НПВУ).* Механизмът за възстановяване и устойчивост е инструмент, създаден по предложение на ЕК и целящ устойчиво, съгласувано и справедливо възстановяване на държавите членки на ЕС от кризата, породена от пандемията от COVID-19. На 7 април 2022 г. ЕК даде положителна оценка на НПВУ на Република България.

С оглед поредното преразглеждане на НПВУ, през м. май 2025 г. са предложени и впоследствие одобрени за включване нови инвестиции на НКЖИ със срок за изпълнение до м. август 2026 г. (периода за допустимост на разходите по Плана), както следва;

- Инвестиция 206а “Въвеждане в експлоатация на оборудване“ свързана с мярка „Оборудване за наблюдение или поддръжка на железопътни линии и въздушни линии“;
- Инвестиция 206б „Обновяване на железопътни линии и надземни линии“, свързана с мярка “Обновяване на железопътната инфраструктура”.

II. ВАЖНИ СЪБИТИЯ ЗА 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., Компанията 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 27.03.2025 г. с Решение на Управителния съвет на Компанията – Протокол № 11-03/25 е приет Годишен индивидуален финансов отчет на НКЖИ за 2024 г., като същия е одобрен със Заповед № ПД-71 от 28.04.2025 г. от заместник министър-председател и министър на транспорта и съобщенията.

На 30.04.2025 г. с Решение на Управителния съвет на Компанията – Протокол № 15-04/25 е приет Годишен консолидиран финансов отчет на НКЖИ за 2024 г., като същия е одобрен със Заповед № ПД-83 от 19.05.2025 г. от заместник министър-председател и министър на транспорта и съобщенията.

На 08.05.2025 г. с Решение на Управителния съвет на Компанията – Протокол № 16-05/25 са приети: Актуализирана (април 2025 г.) Бизнес програма на НКЖИ за периода 2021-2025 г., като същата е одобрена със Заповед № ПД-169/26.08.2025 г. на заместник министър-председател и министър на транспорта и съобщенията; Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2025 г.

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 31.12.2025 г. е 392 872 хил. лв. (31.12.2024 г.: 391 964 хил. лв.). През 2025 г. за сметка на допълнителните резерви са:

- получени нетекущи активи на стойност 1 054 хил. лв. съгласно:
 - Решение № 188 от 21.03.2024 г., изменено с Решение № 391 от 13.06.2025 г. на МС и Решение на УС № 18-05/24 от 08.05.2024 г.;
 - Решение № 364 от 06.06.2025 г. на МС и Решение на УС № 26-08/25 от 06.08.2025 г.;
 - Решение № 427 от 27.06.2025 г. на МС и Решение на УС № 26-08/25 от 06.08.2025 г.;
 - Решение № 395 от 07.06.2024 г. на МС и Решение на УС № 29-09/25 от 03.09.2025 г.;
 - Решение № 632 от 11.09.2025 г. на МС и Решение на УС № 41-12/25 от 10.12.2025 г.;
 - Решение № 568 от 22.08.2025 г. на МС и Решение на УС № 39-11/25 от 12.11.2025 г.;
 - Решение № 599 от 27.08.2020 г. на МС и Решение на УС № 42-12/25 от 19.12.2025 г.;
 - Решение № 631 от 11.09.2025 г. на МС и Решение на УС № 31-11/25 от 12.11.2025 г.
- предадени нетекущи активи на стойност 146 хил. лв. съгласно Заповед № ОА04-4267 от 27.05.2025 г. на Областния управител на Област Велико Търново и Решение на УС № 25-07/25 от 31.07.2025 г.

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

Структурни и организационни промени

През 2025 г. са извършени структурни и организационни промени, както следва:

В Централно управление (ЦУ) на НКЖИ:

- преминаване на дейността и служителите на длъжност „Участъков инспектор железопътен транспорт“ от структурите на Регионални инспекции „Безопасност на превозите“ /РИБП/ София, Пловдив и Горна Оряховица в ЦУ към сектори „Безопасност и контрол на движението,“ /БКД/ в регионални поделения УДВГД София, Пловдив и Горна Оряховица.

- в сила от 02.10.2025 г. е извършена структурна и организационна промяна в дирекция „Обществени поръчки и административно обслужване“, като са закрити секторите в отдел „Административно обслужване“.

В поделение „Сигнализация и телекомуникации“ (СИТ) е извършена промяна във функционалната структура на поделението, касаеща преминаване на звената „Счетоводство“ и „Човешки ресурси“ от Секции СТ София, Горна Оряховица и Пловдив в структурата на Централно ниво на поделение СИТ.

Стратегия за управление на човешките ресурси 2021-2025 г., като дългосрочна и всеобхватна програма определяше основните приоритети в областта на човешките ресурси за постигане на целите на предприятието.

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. Таксата за достъп и използване съдържа в себе си два компонента: такса за преминаване и 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 01.01.2025 г. таксите са както следва: 0,3977 лв. за влаккилометър; 0,00126 лв. за брутотонкилометър; 54,51 лв./MWh за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия; 1,5423 лв. за заявен и неизползван капацитет.

В сила от 16.01.2025 г. таксите са както следва: 0,6058 лв. за влаккилометър; 0,00203 лв. за брутотонкилометър; 51,45 лв./MWh за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия; 2,0186 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). На основание Закона за енергетиката и Наредба № 1 от 14.03.2017 г. за регулиране на цените на електрическата енергия, по време на ценовия период КЕВР изменя утвърдените цени на електрическата енергия приети с Решение № Ц-18 от 30.06.2024 г. в размер на 148,60 лв./MWh, в сила от 01.07.2024 г., като с Решение № Ц-4 от 01.01.2025 г. определя нова цена за разпределение на тягова електрическа енергия в размер на 149,49 лв./MWh, в сила от 01.01.2025 г. С Решение № Ц-26 от 01.07.2025 г. КЕВР определя цена, в размер на 137,58 лв./MWh, в сила от 01.07.2025 г. за втората ценова година от петия регулаторен период.

Във връзка с приета актуализирана Програма за компенсиране на разходите на небитови крайни клиенти за електрическа енергия за периода 01.01.2025 г. до 31.03.2025 г., одобрена от Министерски съвет с Решение № 30 от 23.01.2025 г. и в изпълнение на чл. 36б, ал. 1, т. 4 от Закона за енергетиката (за 2024 г.: за периода 01.07.2024 г. до 31.12.2024 г., одобрена от Министерски съвет с Решение № 654 от 18.09.2024 г.):

- като краен небитов потребител Компанията начислява и признава приходи по Програмата за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия в размер на 1 130 хил. лв. (през 2024 г.: 1 259 хил. лв.) на ред „Финансирания, свързани с правителствени компенсации за ел. енергия“.

- като оператор на електропреносната и електроразпределителните мрежи, чрез поделение „Електроразпределение“, е сключено Допълнително споразумение № 1 от 19.02.2025 г. към Договор № 6-ОПР/08.10.2024 г. за плащане на компенсации за периода януари-март 2025 г. с Фонд „Сигурност на електроенергийната система“. По този договор има извършени плащания за компенсации на технологичните разходи за м. януари и м. февруари 2025 г. в размер на 92 хил. лв. поради високата средномесечна цена на електрическа енергия за Компанията, която е пряко зависима от средномесечна борсова цена на електрическата енергия, закупувана от Българска независима енергийна борса в сегмент „Ден напред“ и от балансираща енергия (недостиг и излишък) от ЕСО ЕАД (за 2024 г.: 85 хил. лв. по Договор № 6-ОПР/08.10.2024 г. за периода юли-декември 2024 г.).

III. ПРОИЗВОДСТВЕН КАПАЦИТЕТ И СТЕПЕН НА НАТОВАРЕНОСТ

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

Извършена работа по железопътни превозвачи, изразена във влаккилометри, брутотонкилометри и реализираните от тях приходи от такса преминаване по железопътната инфраструктура са показани в следващите таблици.

При сравнението на натуралните измерители на влаковата работа и реализираните от тях приходи от такса преминаване през 2025 г. спрямо 2024 г. се отчита намаление във влаккилометрите с 883 144 или с 2,87% и намаление в брутотонкилометровата работа с 247 029 хил. или с 1,78%, в приходите от такса преминаване се отчита увеличение с 15 410 хил. лв. или с 52,68% (в следствие на одобрените такси от 16.01.2025 г.):

Таблица №1

Натурални и стойностни измерители	Влаккилометри	Брутотонкилометри (хил.)	Приходи от такса преминаване (хил. лв.)
Отчет за 2025 г.	29 852 361	13 631 224	44 660
Отчет за 2024 г.	30 735 505	13 878 253	29 250
Изменение за 2025/2024 (+/-)	-883 144	-247 029	15 410
Изменение за 2025/2024 (%)	-2,87%	-1,78%	52,68%

Извършените превози, изразени във влаккилометри и брутотонкилометри и реализираните от тях приходи от такса преминаване по железопътната инфраструктура през 2025 г. и 2024 г. по железопътни превозвачи, са показани в следващата таблица:

Таблица №2

Железопътни превозвачи	През 2025 г.		През 2024 г.		През 2025 г.	През 2024 г.
	Натурални измерители				Приходи от такса за преминаване	
	Влаккм.	Брутотон км. /хил./	Влаккм.	Брутотон км. /хил./	/хил. лв./	
БДЖ – ПП ЕООД	20 537 519	4 178 570	21 447 953	4 486 505	20 512	14 041
БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕООД	3 487 987	3 309 779	3 937 957	3 978 519	8 671	6 479
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД	1 436 961	1 725 557	1 263 769	1 461 791	4 292	2 330
ПИМК Рейл ЕАД	1 152 294	1 271 779	834 878	889 033	3 094	1 351
ТБД – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД	1 033 192	925 140	891 099	726 217	2 464	1 259
Рейл Карго Кериър - България ЕООД	586 221	644 694	735 493	826 388	1 540	1 267
БЖК ЕАД	530 743	523 349	533 319	500 086	1 365	842
Ди Би Карго България ЕООД	468 500	556 643	610 166	676 671	1 366	1 071
ЕКСПРЕС – СЕРВИЗ ЕООД	217 968	202 403	88 433	67 560	539	120
ЕВРОИНЖЕНЕРИНГ ЕООД	184 737	145 811	197 508	137 207	402	251
ЛТЕ България ЕООД	143 474	113 253	129 989	97 555	308	175
ТСВ ЕООД	27 078	4 578	24 064	5 095	25	16
Рейл Нет Карго ЕООД	25 623	20 454	17 499	12 719	52	22
Порт Рейл ЕООД	10 751	2 109	11 910	4 586	11	11
МИНИ МАРИЦА - ИЗТОК ЕАД	7 189	6 655	8 545	7 275	17	13
ГАЗТРЕЙД АД	1 006	358	1 508	640	1	1
КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ АД	617	42	1 066	331	0,5	1
МЕГАТРАНС 1 ЕООД	393	28	–	–	0,3	–
ПИМК Рейл Експрес ЕООД	81	15	56	10	0,1	0,04
РЕЙЛИМПЕКС ЕООД	16	2	–	–	0,01	–
СКМ Рейл ЕООД	11	5	293	65	0,02	0,2
ОБЩО	29 852 361	13 631 224	30 735 505	13 878 253	44 660	29 250

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 са показани в следващите таблици.

При сравнението на натуралния и стойностните измерители за 2025 г. спрямо 2024 г. се отчита намаление в натуралния измерител с 13 404 MWh или с 4,42% и в приходите от такса за използване на ел. оборудване с 1 571 хил. лв. или с 9,52% (от 16.01.2025 г. таксата е намалена с 5,61%), както и увеличение в приходите от разпределение на тягова ел. енергия с 548 хил. лв. или с 1,21%.

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 за 2025 г.	289 532	45 702	14 932
Отчет за 2024 г.	302 936	45 154	16 503
Изменение за 2025/2024 (+/-)	-13 404	548	-1 571
Изменение за 2025/2024(%)	-4,42%	1,21%	-9,52%

Извършените превози, изразени в MWh и реализираните от тях приходи от разпределение на тягова ел. енергия и от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия през 2025 г. спрямо 2024 г. по железопътни превозвачи, са показани в следващата таблица:

Таблица №4

Железопътни превозвачи	През 2025 г.	През 2024 г.	През 2025г.	През 2024 г.	През 2025 г.	През 2024 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	135 557	145 089	19 472	20 304	6 994	7 909
БДЖ – ТП ЕООД	48 125	61 296	6 894	8 540	2 481	3 331
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД	30 421	26 228	4 359	3 678	1 568	1 430
ПИМК Рейл ЕАД	19 405	15 557	2 787	2 199	1 000	848
ТБД – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД	15 707	12 874	2 252	1 824	810	702
Рейл Карго Кериър - България ЕООД	11 992	15 268	1 728	2 138	618	832
Ди Би Карго България ЕООД	10 577	13 299	1 522	1 870	546	725
БЖК ЕАД	9 270	9 044	1 325	1 266	478	493
ЕКСПРЕС – СЕРВИЗ ЕООД	3 384	1 176	481	174	174	64
ЛТЕ България ЕООД	2 098	1 984	299	280	108	108
ПИМК Рейл Експрес ЕООД	1 499	226	217	33	77	12
ЕВРОИНЖЕНЕР ИНГ ЕООД	1 041	560	147	83	54	31

Железопътни превозвачи	През 2025 г.	През 2024 г.	През 2025г.	През 2024 г.	През 2025 г.	През 2024 г.
	Натурален измерител		Приходи от разпределение на тягова ел. енергия		Приходи от такса за използване на ел. оборудване	
	MWh		хил. лв.		хил. лв.	
Рейл Нет Карго ЕООД	456	335	66	50	24	18
ОБЩО	289 532	302 936	41 549	42 439	14 932	16 503

Забележка: Приходите от разпределение на тягова електрическа енергия по железопътни превозвачи не включват приходи от „Електроенергиен системен оператор“ ЕАД, които са в размер на 4 153 хил. лв. към 31.12.2025 г. и 2 715 хил. лв. към 31.12.2024 г.

Най-значителен дял в размера на приходите от такса за достъп и използване през 2025 г. е на дружествата на „ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД с 64,87%, в това число: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД – 46,16% и „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД – 18,71%. Голям дял от другите превозвачи има „БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО“ ЕООД – 9,83%.

IV. ПРЕГЛЕД НА ДЕЙНОСТТА

За реализиране на целите на политиката в областта на транспорта през 2025 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.
- Ефективно и целесъобразно са усвоени предоставените средства по Програма транспортна свързаност 2021-2027, Механизъм за свързване на Европа 2014-2020 и Механизъм за свързване на Европа 2021-2027.
- Ремонтирани са участъци и съоръжения от железопътната мрежа, и се изграждат трасета позволяващи високи скорости и съкратено време пътуване.
- Осигуряване на безопасност и сигурност на превозите чрез изпълнение на следните дейности:
 - ✓ ремонт и модернизация на железния път и съоръженията за възстановяване и достигане на проектните параметри на железопътната мрежа;
 - ✓ възстановяване, ремонт и модернизация на контактната мрежа, тяговите подстанции, основните секционни постове и съоръженията към тях;
 - ✓ ремонт и модернизация на съоръжения и устройства на осигурителна техника при спазване на следните приоритети за:
 - изграждане на диспечерски центрове за управление на влаковото движение, за регулиране и контрол на движението на влаковете чрез компютърни системи за управление;
 - изграждане и усъвършенстване на системите на осигурителната техника за междугарие и телекомуникации, по протежение на жп магистралите и жп линии I-ва категория, както и внедряване на ETCS и изграждане на ERTMS с цел постигане на оперативна съвместимост с жп администрациите на страните от ЕС;
 - изграждане на компютърни телекомуникационни системи за предаване на информация и други, чрез използване на оптична преносна среда;
 - пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери в прелези с автоматични прелезни устройства;
 - изграждане на система от устройства за динамично следене на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав т.е. „check point“ разположени по цялата жп мрежа.
- Извършван е постоянен контрол върху техническото състояние на железния път и съоръженията и планиране на ремонтите.

- Модернизирани са приемни здания на гари и площите около тях, с цел осигуряване на нормални условия за пътуващите и работещите в тях, енергийна ефективност и привеждане в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии.
- Извършва се реконструкция на гарови комплекси с цел 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
- Поддържан е процес за съгласуване на международните разписания във внедрената международна система RNE Path Coordination System (PCS, бивш Pathfinder) – за изготвяне на международен график.
- Непрекъснато актуализиране на данните във вътрешните системи за планиране, съгласуване и отчитане на влаковата работа – „Система за управление на влаковата работа“ (СУВР).
- Поддържани са системите: RNE Train Information System (TIS, бивш EUROPTIRAILS) - международна система за следене движението на международните влакове в реално време, при 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 2025 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 2025/2026 г. по заявки на превозвачите, който е в сила от 14.12.2025 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 56 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 77 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 98 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 Костинброд, Петърч, Гавраилово, Чирпан, Свобода и Михайлово. Гара Веринско е закрыта и е преобразувана на спирка.
- Извършени са множество изменения и допълнения в „Система за управление на влаковата работа“ (СУВР) с цел нейното подобряване.

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 2025 г. чрез инвестициите в железния път се постигна: механизирано подновяване на железен път – 19 км; механизирани среден ремонт на железен път – 43 км; полагане на БРП – 34 км;

механизирано поддържане с ТПМ на железен път – 2 330 км; механизирано поддържане с ТПМ на жп стрелки – 422 бр.; механизирано подновяване на жп стрелки – 8 бр.; сменени релси – 1 963 бр.; сменени нормални дървени траверси – 10 639 бр.; сменени стоманобетонени траверси – 17 999 бр.; сменени стрелкови траверси – 2 686 бр.; регулиране на междурелсието: полутраверси нормални дървени – 48 250 бр.; полутраверси стоманобетонени – 10 620 бр.; полутраверси стрелкови дървени – 11 155 бр.; полутраверси теснолинейни дървени – 10 620 бр., притягане на скрепление – 3 927 680 бр.

Извършени ремонти в следните обекти:

Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация и преустройство на контактната мрежа;

Подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Дъбово – Гурково с дължина 15 810 м; Жп линия № 2 София – Горна Оряховица – Варна – реконструкция – неотложно укрепване на изветрял скален откос от км 470+542 до км 471+250 Път № 1 и от км 470+584 до км 471+250 Път № 2 в междугарието Каспичан – Провадия;

Механизирано подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Гурково – Твърдица 8 623 м“ /включително 2ри коловоз г. Твърдица/;

Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Каспичан – Провадия Път № 2 участък Невша – Провадия;

Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна;

Подновяване на железният път от км 34+882 до км 38+203 и от км 41+585 до км 46+897 с обща дължина 8 633 метра в междугарието Ветово – Сеново по 9та жп линия;

Механизирано подновяване на железния път в междугарието Висока поляна – Хитрино с дължина 13 520 м.

Ефектът от изпълнението на ремонтите е гарантиране на сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като се осигурява:

- подобро управление на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;

- подобряване на скоростните условия;

- трайно възстановяване на проектните скорости, гарантиращо устойчив График на движение на влаковете;

- осигуряване и подобряване на капацитета на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа;

- подобрен комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти;

- подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;

- понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.

Доставена е следната жп механизация и транспортни средства:

Доставка на седем броя многофункционални хидравлични багери с обратна кофа, на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи.

Доставка на нова горска и градинска техника, резервни части и консумативи.

Доставка, хомологация, обучение на персонала и гаранционно поддържане на 16 броя релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за изграждане, поддържане и инспекция на контактната мрежа.

Доставка на 6 броя специализирани, радиоуправляеми хидравлични и стрелкови крана заедно с оборудването към тях /ХИАБ/.

Доставка и въвеждане в експлоатация на баластопланираща машина с междурелсие 1435 мм и свързаните с нея допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи.

Доставка и въвеждане в експлоатация на един брой машина с непрекъснато действие за подбиване, нивелиране и рихтоване на железопътни стрелки и железен път за междурелсие 1435 мм и свързаните

с нея допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи.

Доставка на два броя железопътен моторен влекач с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 760 мм и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи.

Доставка и въвеждане в експлоатация на композиция от четири броя специализирани вагони за превоз на инертни материали и отсевки за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи.

Доставка на девет броя нови тежкотоварни автомобили, девет броя нови хидравлични стрелови крана и свързаните с тях специални инструменти. Изготвяне на документация за монтаж на крановете. Монтаж на хидравличните кранове на тежкотоварни автомобили, регистрация на автомобилите и издаване на разрешение за пускането на крановете в експлоатация. Извършване на абонаментно поддържане на крановете за гаранционния период.

Очакваният ефект от доставката на нова механизация е:

- гарантиране на ефективната, висококачествена и безаварийна работа при поддържането на железния път;
- планово и аварийно поддържане на железния път на НКЖИ;
- намаляване на ръчния, физически, тежък, неефективен и непривлекателен труд, чрез механизирани на трудоемки операции при ремонта и поддържането на железния път;
- бързо и ефективно отстраняване на възникнали аварии и последици от произшествия по железния път;
- увеличаване на производителността на труда и намаляване на разходите за труд (оптимизация на работна сила и персонал).

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 експлоатационни пунктове – гари и разделни постове – са съоръжени със средства на ОТ, както следва: МКЦ – 38 бр.; МРЦ – 149 бр.; ЕМЦ – 28 бр.; РУКЗ – 65 бр. (гара Септември е съоръжена с МКЦ за основната жп мрежа и УКЗ за теснолинейката, гара Варна е съоръжена с ЕМЦ на основната мрежа и отделна ЕМЦ за товарния парк). Без осигурителна инсталация са 28 бр. гари, като в 13 от тях движението на влаковете се управлява чрез пултове за временно управление на входни светофори/семафори. Временно закрити за служба по движението са 4 бр. гари.

Безопасното преминаване на влаковете през жп прелезите се осъществява чрез автоматични прелезни устройства (АПУ). От всички 732 бр. жп прелези, 500 бр. са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва: АПУ с бариери и сигнализация – 149 бр.; АПУ със сигнализация – 235 бр.; електрически бариери в район на гара – 116 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, като на този етап оптичната кабелна мрежа е 1 330,261 км или 53,64% от необходимото покритие на главните жп линии. От 2024 г. се изпълнява обект за модернизирането на телекомуникационните системи в участъка Русе – Горна Оряховица, което включва подземно изграждане на тръбна канална мрежа и инсталиране на 114,850 км оптични кабелни линии с голям капацитет. 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.

В участъка София - Пловдив - Свиленград са изградени и се поддържат следните системи и подсистеми за телекомуникации: оптична кабелна линия с 24 броя оптични влакна; цифрови преносни системи STM/SDH 16; 1 GB мрежа за високоскоростен цифров пренос на данни; системи за видеонаблюдение на гари, спирки, гарови райони; диспечерски комуникационни системи и гарови концентратори на дежурните ръководители, осигуряващи нормативно определените оперативно - технологични връзки за управление на движението на влаковете в жп мрежата; пътнически информационни системи - електронни информационни табла в чакални и перони и високоговорящи оповестителни системи; часовникови системи за информация на пътниците.

В участъка София – Пловдив – Свиленград е изградена цифрова радиокомуникационна система – мобилна наземна мрежа по стандарт GSM-R. Тя е предназначена единствено за служебни нужди и осигуряване на оперативно-технологични връзки за управление и координация на железопътния транспорт и осигуряване на неговата безопасност. GSM-R мрежата е част от система за ERTMS, като представлява основа и преносна среда за внедряването на ETCS, и особено при нива 2 и 3. Освен преноса на данни за дистанционно управление на движението на влаковете между диспечерските центрове и локомотивите, се осъществява и надеждна цифрово базирана комуникация на глас между диспечерите в участъка, ръководител движение по гарите и машинистите в локомотивите.

НКЖИ стартира процес на преминаване към внедряване на единна и интегрирана IP базирана технология за критични оперативно – диспечерски комуникации за управление и осигуряване на безопасност на движението на влаковете, като същата ще бъде максимално оперативно съвместима и съответстваща на последните изисквания на Европейската железопътна агенция – ERA. Това ще позволи да се използват пълноценно възможностите на съвременните технологии и осигури унифициране на ползваните апаратури, произведени и доставяни от широк кръг производители, използване на софтуер, притежаващ възможности за надграждане, осъвременяване, допълване чрез имплементиране на нови решения и изисквания.

Новата IP базирана диспечерска комуникационна платформа за критични оперативно – технологични връзки ще позволи същата цялостно да се съвмести и интегрира с вече изградената в участъка София – Пловдив – Свиленград цифрова мобилна радио комуникационна мрежа GSM-R, изградена по изискванията на спецификациите на ERA, на директивите и регламентите на ЕС за оперативна съвместимост на подсистема КУС. Ще позволи към GSM-R мрежата на НКЖИ да се включват и зони без покритие от нея, въз основа на 3G/4G/5G мрежите на обществените оператори, на WiFi мрежи – ведомствена или обществени (публични), ще даде възможност на служители на НКЖИ и жп превозвачи, опериращи на главни и второстепенни жп линии да имат надеждни и защитени комуникации, ще замени аналоговите радио връзки с надеждни и защитени цифрови радио комуникации, без значение от наличието на покритие на GSM-R мрежата. Единната IP базирана диспечерска комуникационна платформа за критични оперативни комуникации ще осигури пълен и всеобхватен запис на разговорите на всички влакови и енерго диспечери от трите диспечерски центъра в София, Пловдив и Горна Оряховица с дежурните ръководители по гарите, на междугаровите, прелезни, стрелочни и др. връзки, проведени чрез платформата.

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 2025 г. чрез инвестициите в дейностите по сигнализация и телекомуникации се постигна:

Приключен е обект „Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София – Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия“ по обособени позиции: Обособена позиция 1 „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък София - Мездра от 2-ра главна жп линия“ – етап 1 от строежа“. С неговото изпълнение е постигната замяна на амортизирани медни съобщителни кабели и е изградена модерна цифрова телекомуникационна система, базирана на оптична кабелна мрежа, както и е осигурено надеждно и безотказно управлението на влаковото движение.

Приключен е обект: „Пресъоръжаване на Автоматична прелезна сигнализация (АПС) км 96+793 в междугарието Полски Тръмбеш – Петко Каравелово по 4-та главна жп линия“. С неговото изпълнение е подобрена експлоатационната обстановка и е повишена безопасността на преминаващите през прелеза пътни превозни средства и жп возила.

През 2025 г. продължи изпълнението 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 реализирането на ОП-1 и ОП-2 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.

– „Изграждане на цифрова телекомуникационна система за пренос на глас и данни в участък София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия“. Обектът предвижда проектиране и изграждане на 140 км цифрова високо скоростна IP базирана телекомуникационна система за интегрирана пренос на глас и данни в участък София - Мездра - Червен бряг, по изградения оптичен кабел.

– „Модернизация на телекомуникационните системи в участъка по направление Русе – Горна Оряховица“.

Модернизацията на телекомуникациите в участъка Русе – Горна Оряховица включва проектиране и подземно изграждане на тръбна канална мрежа $\phi 50$, изграждане на оптични кабелни линии с голям капацитет, цифрови телекомуникационни апаратури по технология MPLS, IP базирани диспечерски и служебни комуникационни линии и системи, системи за телеуправление и телесигнализация SCADA, пътнически информационни системи, видеонаблюдение на гари и гарови райони, токоизправители и акумулаторни батерии.

Чрез инсталиране на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъците и замяната на остарелите медни съобщителни кабели и аналогови системи ще се реши дългосрочно осигуряването на бъдещия телекомуникационен трафик, подsigуряването на работата на съвременни системи за телекомуникации, сигнализация, телеуправление и телесигнализация – SCADA, на работата на Ethernet базирани платформи, които ще се изградят в бъдеще по жп линиите.

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 2025 г. за профилактика, поддръжка, неотложен ремонт на съоръженията и съпътстващи дейности по ремонт на железния път е постигнато:

Дейност „Осигурителна техника“: възстановени технически параметри на 331 м. кабелни линии; вложени 261 бр. муфи; положени 1 825 м. нови кабели в гарии; изградени и възстановени заземителни мрежи на ОТ – 10 бр. заземителни колове.

Дейност „Телекомуникации“: възстановени 8 882 м. временни връзки с временен кабел; възстановени 2 787 м. съобщителни медни кабели; възстановени технически параметри на 3 088 м. кабелни линии; възстановени/изградени 1 472 м. оптични съобщителни кабелни линии; вложени 220 бр. муфи за съобщителни медни кабели; вложени 25 бр. муфи за оптични съобщителни кабели; демонтирани 781 м. телекомуникационни кабели.

Дейност „Електроснабдяване и енергиен контрол“: пресъоръжени 32 бр. трафопостове (в т.ч. монтаж на катодни отводители, подмяна на изолатори и прекъсвачи); възстановени 12 331 м. кабели СрН и НН; възстановено външно осветление, пилонно и перонно – 1 180 бр. осветителни тела; възстановено вътрешно осветление – 581 бр. осветителни тела; вложени 290 бр. муфи за кабели СрН и НН; монтирани 72 бр. дефектно-токови защиты; възстановени 293 бр. нагреватели за отопление на стрелки; монтирани 101 бр. електромери за измерване на ел. енергия на жилища, фирми и служебни помещения; изградени и възстановени заземителни мрежи на ЕС и ЕК – 2 бр. заземителни колове.

Дейности по „Електроразпределение“

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

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

От обща разгъната дължина на контактната мрежа 4847 км., за периода от 2006 г. до 2025 г. са вложени нови носещи въжета с обща дължина – 2827 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 на територията на железопътната инфраструктура, 23 бр. са модернизирани, на 29 бр. е изградена система SCADA за управление на съоръженията им. На 17 бр. от въведените SCADA системи в подстанциите има изградена оптична връзка с диспечерския център, от където се управляват. От оставащите за модернизация 31 бр. подстанции, има подписани договори за модернизация на 10 бр. (Враца, Перник, Белово, Чирпан, Варна, Разград, Бойчиновци, Димово, Червена вода и Хитрино) и има подписани договори за изграждане на нови 3 бр. подстанции (Русе, Казичене и Ихтиман).

Подделение „Електроразпределение“ извършва действия по инспекция, поддръжка и ремонт на съоръженията на контактната мрежа в електрифицираните участъци от републиканската железопътна мрежа, с помощта на 79 бр. РСММ за поддръжка, планов ремонт, преустройство и аварийно-възстановителни работи по контактната мрежа от железопътната инфраструктура и 13 бр. товарни вагони. От РСММ – 3 бр. са комбинирани (шосе-релси) товарни превозни средства за поддръжка на параметрите на контактната мрежа. Машините са разпределени в 46 подрайона, обособени от своя страна в 3 регионални подделения.

През 2025 г. се извърши:

- 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 15 броя, а през 2026 г. се очаква доставката на оставащите 5 броя.

Вследствие подобряване организацията на работа в поделение „Електроразпределение“ и подмяната на елементи от контактната мрежа, времезакъснението на влаковете за 2025 г. – 3514 минути е намалено с 8,30%. спрямо 2024 г. – 3832 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 компенсирани 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 2025 г. чрез инвестициите в контактна мрежа се постигна:

- Подмяна на бронзови носещи въжета Vz 70 mm² – 87307 метра;
- Подмяна на контактен проводник – 80974 метра;

VI. ПЕРСОНАЛ И ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ

Определянето на трудовите възнаграждения на персонала на НКЖИ е в съответствие с изискванията на законите 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) и Вътрешни правила за работната заплата (ВПРЗ).

Промени във вътрешната нормативна база

През 2025 г. са направени следните изменения и допълнения на ВПРЗ на НКЖИ:

- В сила от 01.01.2025 г. отпада чл. 29. Г., касаещ заплащането на допълнително трудово възнаграждение за постигнати резултати на директорите на регионални поделения ЖПС и УДВГД и началници на регионални поделения СИТ и ЕРП.
- В сила от 01.04.2025 г. отпада ал. 4 на чл. 13, касаеща намаляване размера на основната заплата на новоназначените работници и служители със срок на изпитване (чл. 70 от КТ) за времето на срока на изпитване.

- В сила от 01.07.2025 г. са направени изменения на чл. 31, ал. 3 от ВПРЗ, касаещи промяна в размера на възнаграждението на служителите, ангажирани с преподаване в ЦПК и времетраене на обучението, както и изискванията за образование на обучаващите.
- Изготвени са разписания на длъжностите и основните заплати за тях за ЦУ и поделенията и Таблици с основни заплати на длъжностите в ЦУ и поделенията, в сила от 01.01.2025 г. и от 01.07.2025 г.

Персонал

Към 31.12.2025 г. числеността по щат в НКЖИ е 11 701 бройки, което е с 26 щатни бройки повече спрямо 31.12.2024 г. Списъчният брой на персонала в НКЖИ към 31.12.2025 г. е 10 389 бройки, спрямо 31.12.2024 г. се отчита увеличение с 3 броя.

За периода от 01.01.2025 г. до 31.12.2025 г. в НКЖИ са постъпили 900 броя работници и служители и са напуснали 902 броя.

Очертава се перманентен недостиг на персонал, възлизаш на 1 345 броя към 31.12.2025 г., което представлява 11,50 % от общата численост по щат.

Политика на доходите

През 2025 г. политиката на доходите (основни заплати, допълнителни възнаграждения и социални придобивки) е в зависимост от постигнатите договорености в КТД 2024.

На основание Постановление № 359/23.10.2024 г., на Министерски съвет в сила от 01.01.2025 г. е определена минимална работна заплата за страната в размер 1 077 лв. Съгласно договорено в КТД 2024 г. минималната работна заплата за НКЖИ от 01.01.2025 г. е 1 130,85 лв. В съответствие с договорения механизъм, основните заплати на работещите в компанията, определени по този механизъм са увеличени с 15,43%.

На основание Допълнително споразумение към КТД 2024 г., в сила от 01.07.2025 г. минималната работна заплата за НКЖИ става 1 184,70 лв. Съгласно договорения механизъм в КТД 2024 г. и Решение на ЦСС/Протокол № 6 от 13.06.2025 г., основните заплати на работещите в Компанията, с изключение на служителите от ЗПУИП, са увеличени с по 85 лв.

Обучение и развитие на персонала

Продължава провеждането на последователна политика по вътрешно фирмено 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 2025 г. през годината за нуждите на компанията са обучени 6 930 работници и служители, както следва:

- придобиване на степен на професионална квалификация - 103 бр.;
- придобиване на квалификация по част от професия - 120 бр.;
- придобиване на професионална квалификация и правоспособност - 270 бр.;
- придобиване на правоспособност - 238 бр.;
- разширяване и актуализиране на професионална квалификация - 319 бр.;
- периодично обучение по силата на нормативни документи - 5 880 бр.

За 2025 г. са разписани договори за сътрудничество със следните учебни институции:

- Действащи договори за сътрудничество със следните учебни институции:
 - с висшите учебни заведения: ВТУ „Тодор Каблешков“, Университет за национално и световно стопанство, Минно-геоложки университет „Св. Иван Рилски“ и Бургаски държавен университет „Проф. д-р Асен Златаров“.
 - с професионалните гимназии: ПГ по подемна строителна и транспортна техника - гр. София, ПГ ЖПТ „Христо Смирненски“ - гр. Карлово, ПГЖПТ „Никола Йонков Вапцаров“ - гр. Горна Оряховица, ПГ „Проф. д-р Асен Златаров“ – гр. Димитровград, ПГ по електротехника и автоматика - София, ПГ по електротехника и електроника – гр. Пловдив, ПГ „Акад. Сергей П. Корольов“ – гр. Дупница, ПГ „Георги Сава Раковски“ – гр. Костенец, СОУ „Св. Св. Кирил и Методий“ - с. Самуил и ПГ по телекомуникации – гр. София.

- Сключени са Споразумения за партньорство с Професионални гимназии по жп транспорт „Христо Смирненски - гр. Карлово, ПГЖПТ „Никола Йонков Вапцаров” - гр. Горна Оряховица, и с Професионална гимназия „Васил Левски” в гр. Мездра, във връзка с организирането и реализирането на обучение чрез работа (дуална система на обучение).

Участие в карьерни форуми и инициативи:

- „Стажове 2025“ - организиран от Технически университет в гр. София и Пловдив;
- „Ден на специалностите“ – организиран от ВТУ „Тодор Каблешков“;
- „Национални дни на кариерата 2025“ - организиран от JOB Tiger в Русенски университет „Ангел Кънчев“, гр. Габрово;
- „Ден на кариерата“ във ВТУ „Тодор Каблешков“ с участие в кръгла маса на тема: “Актуални тенденции в транспортното образование във връзка с предизвикателствата на пазара на труда“;
- Участие в „Дни на кариерата“ в УАСГ.

С цел презентирание на компанията като работодател, НКЖИ организира срещи с ученици и студенти от висши учебни заведения и професионални гимназии, в които се изучават специалности свързани с дейността на компанията.

Рисковете свързани с персонала, както и коригиращите действия за минимизирането им са описани в т. VIII Описание на основните рискове и несигурности, пред които е изправена Компанията.

VI. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННАТА ПРОГРАМА

ДЪРЖАВНО ФИНАНСИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

На основание на Договора между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и Закона за държавния бюджет на Република България одобрен с постановление № 28 от 16.04.2025 г. за изпълнение на държавния бюджет за 2025 г. и Постановление № 67 от 22 май 2025 г. на Министерски съвет за допълнителни разходи по бюджета на Министерството на транспорта и съобщенията за 2025 г. за финансиране по договори за строително-монтажни дейности за проекти с европейско и национално финансиране към 31.12.2025 г. на Компанията са предоставени средства за субсидия в размер на 353 210 хил. лв. и капиталови трансфери в размер на 452 158 хил. лв. (в т.ч. 238 489 хил. лв. допълнителни разходи по ПМС № 67/22.05.2025 г.).

Субсидия за текуща дейност – Усвоената в размер на 353 210 хил. лв. субсидия за осигуряване на текущото поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура и за изплащане на възнаграждения и осигуровки на персонала, които не се покриват от реализираните приходи от дейността.

Капиталови трансфери – През 2025 г. на Компанията са предоставени средства за капиталови трансфери в размер на 452 158 хил. лв. С усвоените капиталови трансфери в размер на 452 147 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. На 09.01.2026 г. неувоените средства в размер на 11 хил. лв. / 5 440,65 € са възстановени по бюджета на Министерство на транспорта и съобщенията.

С усвоените капиталови трансфери са финансирани проекти 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	22 260
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	27 496
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	10 960
4	Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат-Синдел	39 026
5	Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна	28 429
6	Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания	2 902
7	Доставка жп механизация	55 355
8	Транспортни средства	365
9	Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	5 097

№ по ред	Наименование на проекта	КТ
10	Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1	72 365
11	Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември	72 149
12	Развитие на железопътен възел Пловдив	6 777
13	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, Фаза 2, Етап 1 и Етап 2	75 725
14	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-сръбска граница: жп участък Волюяк-Драгоман	30 901
15	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	2 340
Общо		452 147

ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

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

С Постановление № 80 от 03.04.2024 г. на МС са одобрени допълнителни плащания в размер на 154 653 хил. лв. по бюджета на МТС за 2024 г., предоставени като възмездна финансова помощ на Компанията, в качеството ѝ на бенефициент по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. Срокът за възстановяване по бюджета на МТС е 30.06.2025 г. (удължен с ПМС № 477 от 27.12.2024 г.). На 17.12.2024 г. по бюджета на МТС е възстановена сумата в размер на 75 964 хил. лв. и на 27.06.2025 г. остатъкът в размер на 78 689 хил. лв. е възстановен по бюджета на МТС.

През 2025 г. по реда на ДДС № 06/2011 г. НКЖИ получава временен безлихвен заем в размер на 6 007 хил. лв. по проекти „Модернизация на железопътна линия София-Драгоман-сръбска граница, жп участък Волюяк-Драгоман, Фаза 2“ и проект „Предпроектни проучвания за нова жп линия Ямбол-Лесово“, който подлежи на възстановяване след приключване процеса на верификация.

Към 31.12.2025 г. на различно ниво на изпълнение и подготовка са следните железопътни инфраструктурни проекти, свързани с проектиране и изграждане на железопътната инфраструктура:

Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027

Проектите, финансирани по ПТС, по приоритет 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 фаза 2	99 604
2	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2	55 776
3	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман фаза 2	103 209
Приоритетна ос 3: „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“		
1	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	7 389
2	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора фаза 2	2 005
3	Модернизация на тягова подстанция (ТПС) Бойчиновци, разположена по протежение на „основната“ Трансевропейска железопътна мрежа и част от коридор Ориент/източно-средиземноморски“	5 059
Приоритетна ос 4: „Интермодалност в градска среда“		
1	Техническа помощ за развитие на железопътен възел Пловдив, Етап 2	34

№ по ред	Наименование на проекта	БФП
Приоритетна ос 5: „Техническа помощ“		
1	Предпроектни проучвания за нова жп линия Ямбол-Лесово	450
	Общо	273 526

Механизъм за свързване на Европа 2014-2020

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

Таблица №7

хил. лв.

№ по ред	Наименование на проекта	МСЕ	НС / РМС
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София-Волуяк	9 123	3 135
2	Модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин	3 159	–
3	Модернизация на железопътен участък Костенец-Септември	–	19 757
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	820	11 311
5	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски	–	3 809
6	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия	9	–
	Общо	13 111	38 012

Механизъм за свързване на Европа 2021-2027

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

Таблица №8

хил. лв.

№ по ред	Наименование на проекта	МСЕ	НС / РМС
1	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец – Срацимир	39 524	–
2	Модернизация на тягови подстанции Червена вода и Хитрино	11 784	1 404
	Общо	51 308	1 404

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 2025 г. е показано в следващата таблица:

Таблица №9

Показатели за полза /ефект	Мярна единица	Отчет за 2025 г.	Отчет за 2024 г.	Изменение (2025-2024)
Индекс на точност на пътническите влакове	%	95,99	95,08	-0,91
Индекс на точност на товарните влакове	%	94,45	94,08	-0,37
Качество на железопътната инфраструктура, измерено чрез бална оценка	%	54,08	54,08	–
Брой на произшествията и инцидентите по причина на НКЖИ	брой	100	100	–
Ефективно използване на инфраструктурния капацитет	часове	128 819	119 016	-9803
Среднопретеглена скорост на движение по железопътната инфраструктура	км/ч	78,6	78,5	0,10

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

Настъпилите през 2025 г. важни събития, отнасящи се до Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ не са оказали съществено влияние върху резултатите във финансовия отчет.

ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ДЕЙНОСТТА И ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ НА НКЖИ

Приходи от дейността на НКЖИ през 2025 г. са в размер на 695 457 хил. лв. и са с 69 443 хил. лв. (11,1%) повече спрямо реализираните приходи за същия период на 2024 г. в размер на 626 014 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 18 842 хил. лв.

Приходите от оперативна дейност през 2025 г. са в размер на 693 947 хил. лв. и са с 69 540 хил. лв. (11,1%) повече спрямо реализираните приходи от оперативна дейност за 2024 г. в размер на 624 407 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.

Приходите от продажба на услуги през 2025 г. са в размер на 120 358 хил. лв., с относителен дял 17,3% от приходите от дейността 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 предоставени на превозвачите услуги по Наредба № 41, приходи от ремонтни дейности и други услуги.

Извършена работа по железопътни превозвачи, изразена във влаккилометри, брутотонкилометри, MWh и реализираните от тях приходи от инфраструктурни такси за достъп и използване и от разпределение на тягова ел. енергия към 31.12.2025 г. и 31.12.2024 г., са разгледани в т. III. Производствен капацитет и степен на натовареност.

Приходите от такса за достъп и използване през 2025 г. са в размер на 59 592 хил. лв., в т.ч.:

Приходи от инфраструктурни такси за преминаване по железопътната инфраструктура в размер на 44 660 хил. лв., което е повече с 15 410 хил. лв. (52,7%) спрямо реализираните приходи през 2024 г. в размер на 29 250 хил. лв. Въпреки намалението в натуралните измерители с 2,9% за влаккилометър и с 1,8% за брутотонкилометър, увеличението на приходите от таксата за преминаване е следствие на увеличението в таксите за влаккилометър с 52,3% и брутотонкилометър с 61,1%, в сила от 16.01.2025 г.

За отчетния период приходите от такса за преминаване представляват 37,1% от нетните приходи от продажби и 6,4% от общите приходи от дейността.

Приходи от инфраструктурни такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия в размер на 14 932 хил. лв., което е по-малко с 1 571 хил. лв. (9,5%) спрямо реализираните приходи през 2024 г. в размер на 16 503 хил. лв. Намалението е следствие на намалението в натуралния измерител с 4,4%, както и в таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия с 5,6%, в сила от 16.01.2025 г.

За отчетния период приходите от инфраструктурни такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия представляват 12,4% от нетните приходи от продажби и 2,1% от общите приходи от дейността.

Приходите от такси за достъп и използване са за покриване на разходите, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. Средствата са насочени за текущо поддържане и безопасна експлоатация на железопътната инфраструктура.

Приходите от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт през 2025 г. са отчетени в размер на 45 702 хил. лв., което е повече с 548 хил. лв. (1,2%) спрямо реализираните приходи за същия период на 2024 г. в размер на 45 154 хил. лв. Наблюдава се намаление в натуралния измерител с 4,4%, увеличение в цената за предлаганата услуга с 0,6%, в сила от 01.01.2025 г., като от 01.07.2025 г. цената е намалена с 8,0%.

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 38,0% от нетните приходи от продажби и 6,6% от общите приходи от дейността.

Приходите от други услуги реализирани през 2025 г. са в размер на 15 064 хил. лв. и са с 334 хил. лв. (2,3%) повече от отчетените през 2024 г.

Реализираните приходи са от: предоставени на превозвачи услуги по Наредба 41 – 5 287 хил. лв.; ремонтни дейности и други услуги – 3 178 хил. лв.; дезинфекционни станции – 2 998 хил. лв.; приходи от заявен и неизползван капацитет – 2 190 хил. лв.; кантарни участъци – 1 411 хил. лв.

Приходите от обслужващите съоръжения и заявен и неизползван капацитет се използват съответно за обслужващите съоръжения и за покриване на разходите, направени вследствие на извършването на влаковата услуга.

Към 31.12.2025 г. приходите от други услуги заемат 12,5% от нетните приходи от продажби и 2,2% от общите приходи от дейността.

Другите приходи на Компанията са формирани от: приходи от финансираня, приходи от продажба на активи и други приходи. През 2025 г. са в размер на 554 699 хил. лв. с относителен дял 79,8% от приходите на НКЖИ.

Приходите от финансираня са в размер на 523 822 хил. лв. и са повече с 46 222 хил. лв. (9,7%) от предходната година. Приходите от финансираня включват финансираня свързани с покриване на: текущи разходи; нетекущи активи; текущи активи; правителствени компенсации за ел.енергия.

Приходите от финансираня, свързани с покриване на текущи разходи са в размер на 383 110 хил. лв. и са за текущо поддържане на железопътната инфраструктура и други разходи за дейността, признати изцяло на приход през отчетния период, през който са направени разходите.

Приходите от финансираня, свързани с нетекущи активи са в размер на 136 342 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, свързани с текущи активи са в размер на 3 148 хил. лв. и са признати изцяло на приход през отчетния период, през който са направени разходите.

Приходите от финансираня, свързани с правителствени компенсации за ел. енергия са в размер на 1 222 хил. лв. и са описани подробно в т. II. Важни събития за НКЖИ настъпили през отчетния период.

Приходите от продажба на активи са в размер на 9 759 хил. лв., спрямо 11 308 хил. лв. отчетени за същия период на 2024 г.

Другите приходи са реализирани в размер на 21 118 хил. лв. и са повече с 3 810 хил. лв. (22,0%) спрямо отчетените през същия период на 2024 г. в размер на 17 308 хил. лв. Отчетени са приходи от: глоби и неустойки – 9 584 хил. лв.; заведени от ликвидация втора употреба материали и негодни – 5 980 хил. лв.; наеми – 4 113 хил. лв.; застрахователни събития – 538 хил. лв.; други приходи – 903 хил. лв.

Финансовите приходи представляват дивиденди начислени през 2025 г. в резултат от взети решения за разпределения на финансовите резултати за 2024 г. от асоциирано предприятие „фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД в размер на 1 077 хил. лв. и от ЗАД „Алианс България“ в размер на 433 хил. лв.

Разходи за дейността на НКЖИ през 2025 г. са в размер на 740 372 хил. лв., което е с 82 819 хил. лв. (12,6%) повече спрямо отчетния период на 2024 г. и включват разходи за оперативна дейност и финансови разходи.

Разходите за оперативна дейност за отчетния период са в размер на 738 513 хил. лв., което е с 82 600 хил. лв. (12,6%) повече спрямо отчетените през 2024 г. в размер на 655 913 хил. лв. В структурата на разходите за оперативна дейност с най-голям дял са разходи за персонал – 54,7%, следвани от разходи за амортизации – 26,9%, разходи за материали и външни услуги – 15,3% и други разходи за дейността – 3,1%.

Разходите за персонал, в т.ч. разходи за възнаграждения и осигуровки към 31.12.2025 г. са в размер на 404 065 хил. лв. и са повече спрямо същия период на 2024 г. с 67 998 хил. лв. (20,2%).

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

Средната брутна работна заплата към 31.12.2025 г. е 2 396,31 лв. и спрямо същия период на 2024 г. е по-голяма с 442,36 лв. (22,6%).

Средният списъчен брой на персонала е 10 396 броя (в т.ч.: 41 броя лица в отпуск по майчинство), като се отчита намаление с 41 средно списъчни бройки спрямо отчетените към 31.12.2024 г.

Разходите за възнаграждения са в размер на 312 095 хил. лв. с включени провизии за пенсиониране. Спрямо сравнявания период на 2024 г. разходите за възнаграждения са повече с 57 593 хил. лв. (22,6%).

Разходите за осигуровки са в размер на 91 970 хил. лв., като спрямо същия период на 2024 г. разходите за осигуровки са повече с 10 405 хил. лв. (12,8%).

През 2025 г. са запазени размерите на осигурителните и здравноосигурителните вноски.

Разходите за амортизация и обезценка през 2025 г. са в размер на 198 602 хил. лв., което е повече с 1 534 хил. лв. (0,8%) от отчетените разходи за амортизация през 2024 г.

Разходите за суровини и материали през 2025 г. са в размер на 51 915 хил. лв. и са повече с 8 822 хил. лв. (20,5%) спрямо отчетените за същия период на 2024 г. Най-голямо е увеличението със 7 217 хил. лв. в разходите за материали и резервни части, което се дължи на изпълнението на договорите за строителство и ремонт на елементите на железопътната инфраструктура. Увеличени са разходите през 2025 г. спрямо 2024 г. за електроенергия с 2 265 хил. лв. и са намалени разходите за гориво с 628 хил. лв., топлоенергия с 21 хил. лв. и вода с 11 хил. лв.

Разходите за външни услуги отчетени през 2025 г. са в размер на 61 128 хил. лв. и са повече с 4 779 хил. лв. (8,5%) от отчетените за същия период на 2024 г., в размер на 56 349 хил. лв.

Най-голям относителен дял в разходите за външни услуги заемат разходите за охрана (увеличение дължащо се на увеличението на МРЗ за страната от 01.01.2025 г.) – 15 771 хил. лв. (25,8%), следвани от разходите за: ремонт и текущо поддържане на железопътната инфраструктура – 12 203 хил. лв. (20,0%); транспортни услуги и карти – 9 451 хил. лв. (15,5%); почистване – 7 129 хил. лв. (11,7%); абонаментни услуги – 6 794 хил. лв. (11,1%); застраховки – 3 175 хил. лв. (5,2%); данък сгради, такса смет и други данъци – 2 167 хил. лв. (3,5%); такси – 734 хил. лв. (1,2%); телефонни и пощенски услуги – 641 хил. лв. (1,0%); други – 3 063 хил. лв.

През 2025 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.

Другите разходи през 2025 г. са в размер на 22 698 хил. лв., което е с 638 хил. лв. (2,7%) по-малко от отчетените през същия период на 2024 г. разходи в размер на 23 336 хил. лв.

През 2025 г. са отчетени разходи за: работно и униформено облекло – 2 306 хил. лв.; изгубени съдебни дела – 2 121 хил. лв.; внесени в бюджета 50% от получени наеми – 1 990 хил. лв.; брак на дълготрайни активи – 1 933 хил. лв.; нанесени щети – 1 771 хил. лв.; командировки – 1 589 хил. лв.; глоби и неустойки – 749 хил. лв.; разходи за дарения – 741 хил. лв.; охрана на труда – 588 хил. лв.; членски внос международни организации – 536 хил. лв.; други разходи – 1 850 хил. лв.

Тук е отчетена и балансова стойност на продадени активи в размер на 6 524 хил. лв. (включваща материални запаси, дълготрайни материални активи и стоки), която е с 1 208 хил. лв. повече спрямо същия период на миналата година.

Отчетените **финансови разходи** през 2025 г. в размер на 1 859 хил. лв. са от: лихви по планове с дефинирани доходи – 1 781 хил. лв.; лихви по лизингови договори за финансов лизинг – 42 хил. лв.; банкови такси – 22 хил. лв.; отрицателни курсови разлики от промяна на валутни курсове – 14 хил. лв.

Търговски и други вземания на НКЖИ са отчетени към 31.12.2025 г. по балансова стойност в размер 174 452 хил. лв., като от тях със степен на ликвидност над една година са 51 637 хил. лв. Спрямо началото на годината търговските и други вземания са се увеличили с 18 563 хил. лв. (11,9%).

В структурата на вземанията към 31.12.2025 г. най-голям дял заемат вземанията от клиенти и доставчици – 66,7%, следват данъци за възстановяване – 22,4%, съдебни и присъдени вземания – 7,3%, други текущи вземания – 3,6%.

Вземанията от клиенти и доставчици по балансова стойност към 31.12.2025 г. са в размер на 116 279 хил. лв., в т.ч. от доставчици в размер на 370 хил. лв. и са повече с 23 425 хил. лв. спрямо началото на годината. От тях 103 609 хил. лв. или 89,1% 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 обща балансова стойност 51 817 хил. лв. за разрочено плащане с изискуемост над една година – 51 637 хил. лв. и ликвидност до една година с балансова стойност – 180 хил. лв., които се изпълняват съгласно договореностите. Остатъкът от сумата на вземанията от „Холдинг БДЖ“ ЕАД и неговите дружества (извън споразуменията) представляват непросрочени вземания за услуги, възникнали през последния месец и просрочени вземания от „БДЖ-ТП“ ЕООД в размер на 33 753 хил. лв. и просрочени вземания от „БДЖ-ПП“ ЕООД в размер на 4 668 хил. лв. За събиране на просрочените вземания са заведени съдебни искиове.

Възрастова структура на вземанията от клиенти и доставчици по балансова стойност към 31.12.2025 г. е показана в следващата таблица:

Таблица №10

(хил. лв.)

Вземания по контрагенти	Балансова стойност на вземанията	Възрастова структура на вземанията				
		Непросрочени	Просрочени			
			до 3 мес.	от 3 до 6 мес.	над 6 мес.	в т.ч. над 1 година
БДЖ ТП ЕООД	76 851	6 184	7 670	5 461	57 536	47 748
ХОЛДИНГ БДЖ ЕАД	14 921	18	–	–	14 903	14 903
БДЖ ПП ЕООД	11 837	7 169	4 663	5	–	–
ТБД - ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД	2 265	794	1 370	78	23	–
ПИМК Рейл ЕАД	1 685	995	661	21	8	–
ЗЕБРА ООД	1 648	824	813	–	11	11
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД	1 310	1 222	85	–	3	3
ДЗЗД БМ ИНЖЕНЕРИНГ	886	886	–	–	–	–
ЕВРОИНЖЕНЕРИНГ ЕООД	571	132	325	114	–	–
Рейл Карго Кериър - България ЕООД	478	478	–	–	–	–
Ди Би Карго България ЕООД	432	420	–	–	12	–
ЕСО ЕАД	320	320	–	–	–	–
БЖК ЕАД	317	317	–	–	–	–

Вземания по контрагенти	Балансова стойност на вземанията	Възрастова структура на вземанията				
		Непросрочени	Просрочени			
			до 3 мес.	от 3 до 6 мес.	над 6 мес.	В т.ч. над 1 година
Вземания по аванси	370	370	–	–	–	–
Наеми и префактурирани консумативи	712	127	259	68	258	168
Други вземания	1 676	1 079	149	18	430	369
Общо вземания	116 279	21 335	15 995	5 765	73 184	63 202

По дата на падеж вземанията от клиенти и доставчици са, както следва: - 18,3% са непросрочени; 13,8% са просрочени до три месеца; 5,0% са от три до шест месеца; 62,9% са над шест месеца.

Данъците за възстановяване по балансова стойност към 31.12.2025 г. са в размер на 39 145 хил. лв. и са намалели с 3 095 хил. лв. спрямо началото на годината.

Съдебните и присъдени вземания по балансова стойност към 31.12.2025 г. са в размер на 12 663 хил. лв. и са намалели с 493 хил. лв. спрямо началото на годината. От тях 4 442 хил. лв. (35,1%) са присъдени вземания и 8 221 хил. лв. (64,9%) са вземания по съдебни спорове.

Другите вземания по балансова стойност към 31.12.2025 г. са в размер на 6 365 хил. лв., в т.ч. 2 615 хил. лв. са вземания по оперативни програми. Другите вземания са намалели с 699 хил. лв. спрямо началото на годината.

Търговски и други задължения на НКЖИ са отчетени към 31.12.2025 г. в размер на 192 191 хил. лв. в т.ч.: със степен на изискуемост до една година – 147 312 хил. лв. и над една година – 44 879 хил. лв.

Задължения към доставчици към 31.12.2025 г. са отчетени в размер на 64 137 хил. лв.

Структурата по падеж на задълженията към доставчици към 31.12.2025 г. е показана в следващата таблица:

Таблица №11

(хил. лв.)

Задължения по контрагенти	Общ размер на задължението	Падеж на задълженията				
		Непросрочени	Просрочени			
			до 3 мес.	от 3 до 6 мес.	над 6 мес.	В т.ч. над 1 година
ДЗЗД ГЕОСТРОЙ ЛАНТАНИЯ	8 919	8 919	–	–	–	–
PLASSER&THEURER	7 256	–	7 256	–	–	–
ДЗЗД Джен-Дуй ЖП Елин Пелин	6 122	3 632	2 490	–	–	–
TESMEC RAIL SRL	5 332	4 539	793	–	–	–
ДЗЗД Консорциум Пловур	4 974	4 974	–	–	–	–
ДЗЗД ЕВРОТРАНСПРОЕКТ-ТРАНСГЕО	4 241	4 241	–	–	–	–
ДЗЗД ПРОЕКТ ПЛОВДИВ	4 227	4 227	–	–	–	–
ТЕРНА АТТКД-Клон България	3 501	3 501	–	–	–	–
ХИДРО МАТ ЕООД	2 287	1 692	595	–	–	–
ТРЕЙС ГРУП ХОЛД АД	2 286	2 286	–	–	–	–
РЕЗЕРВИМПЕКС ЕООД	2 156	–	2 156	–	–	–
ТЕЛЕЛИНК БИЗНЕС СЪРВИСИС ЕАД	1 427	1 427	–	–	–	–
БДЖ ПП ЕООД	894	747	119	28	–	–
БДЖ ТП ЕООД	297	279	18	–	–	–
ХОЛДИНГ БДЖ ЕАД	5	5	–	–	–	–
ЕСО ЕАД	920	920	–	–	–	–
ДЖИ ЕЛ ОИЛ ЕАД	852	287	565	–	–	–
Електроразпределение ЮГ ЕАД	731	731	–	–	–	–
Други задължения	7 710	6 880	359	63	408	355
Всичко задължения	64 137	49 287	14 351	91	408	355

По дата на падеж тези задължения са, както следва: 76,8% - непросрочени; 22,4% - просрочени до три месеца; 0,1% - от три до шест месеца; 0,6% - над 6 месеца.

Задължения към персонала - текущи задължения по начислени трудови възнаграждения в размер на 30 360 хил. лв. и *задължения за социално осигуряване* в размер на 10 867 хил. лв., в т.ч. 9 271 хил. лв. задължителни осигурителни вноски.

Данъчни задължения в размер на 3 085 хил. лв., в т.ч.: 2 920 хил. лв. разчети за данъци по ЗДДФЛ; 61 хил. лв. 50% от получени наеми съгласно чл. 103 от ЗДБРБ за 2025; 78 хил. лв. данъци по чл. 204 от ЗКПО; 26 хил. лв. данъци към общини.

Задължения към финансови предприятия към 31.12.2025 г. в размер на 887 хил. лв., които представляват дължима сума по сключен, през 2021 г. договор при условията на финансов лизинг със срок от 5 години.

Задължения към асоциирани предприятия - представляват закупени стрелкови части и други материали от „Фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД към 31.12.2025 г. в размер на 7 хил. лв.

Други текущи задължения в размер на 82 848 хил. лв. От тях 81 566 хил. лв. (98,5%) са гаранции по изпълнение на договори, и останалите 1,5% са други задължения с текущ характер.

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

Компанията участва активно за изпълнението на политиката в областта на транспорта. Отчетените финансови показатели, които позволяват да се измери степента на постигане на общите цели с дългосрочен характер заложи в бизнес програмата на Компанията към 31.12.2025 г. са както следва:

Таблица №12

Отчет приходи, хил. лв.	към 31.12.25 г.	към 31.12.24 г.	Изменение (2025-2024)
Общо приходи	695 457	626 014	69 443
Приходи от Оперативна дейност	693 947	624 407	69 540
Баланс, хил. лв.			
Общо активи	6 359 114	5 891 635	467 479
Дълготрайни активи	6 010 725	5 360 840	649 885
Краткотрайни активи	348 389	530 795	-182 406
Общо пасиви	5 174 320	4 665 487	508 833
Нетекущи пасиви	5 027 008	4 473 199	553 809
Текущи пасиви	147 312	192 288	-44 976
Общо Собствен капитал	1 184 794	1 226 148	-41 354
Основен капитал	100 000	100 000	-
Финансов резултат, в т.ч. от минали години	-637 045	-604 875	-32 170
Финансови коефициенти			
Ефективност на разходите	0,9393	0,9520	-0,0127
Задлъжнялост	4,3673	3,8050	0,5623
Ликвидност	2,3650	2,7604	-0,3954

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

НКЖИ приключва 2025 г. с *текуща загуба* след данъци в размер на 41 694 хил. лв., като *натрупаните непокрити загуби от минали години*, без влиянието на текущата към 31.12.2025 г., са 595 351 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 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 31.12.2025 г. отчитат ръст от 7,9%, 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 е сравнително постоянна, като записания капитал на дружеството е около 8% от общата му стойност. Общо собственият капитал намалява от 1 226 148 хил. лв. към 31.12.2024 г. на 1 184 794 хил. лв. към 31.12.2025 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. Компанията не постига приемлива стойност (≥ 1) на коефициента на ефективност на разходите, определена в Политиката за участието на държавата в публичните предприятия.
- *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. Коефициентът на задлъжнялост не е в рамките на приемливите стойности ($0 \leq K_p \leq 1$), определени в Политиката за участието на държавата в публичните предприятия.
- *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. Компанията постига приемлива стойност на Коефициента на обща ликвидност ($1 \leq K_p \leq 10$).

Определените стойности в Политиката за участието на държавата в публичните предприятия следва да бъдат достигнати в дългосрочен план – за период от два бизнес цикъла и подлежат на наблюдение с цел постигане на целите, които държавата си поставя с участието си в публичното предприятие.

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 2025 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 2 хил. лв., покупки на стоки и услуги за 166 хил. лв., получени гаранции по договори за 44 хил. лв.

Сделки с други свързани лица под общ контрол

- „Холдинг БДЖ“ ЕАД – продажба на стоки и услуги (ползвани площи и др. услуги) за 180 хил. лв., покупки на стоки и услуги за 62 хил. лв.
- „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи) за 53 826 хил. лв., покупка на стоки и услуги (жп карти и др. услуги) за 6 856 хил. лв. и получени гаранции по договори за 231 хил. лв.
- „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи и др. услуги) за 27 452 хил. лв., покупки на стоки и услуги (превози и др. услуги) за 3 289 хил. лв.

- „ТСВ“ ЕАД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси и др. услуги) за 148 хил. лв., покупки на стоки и услуги (строителни услуги и ремонти) за 25 200 хил. лв.

Сделки с ключов управленски персонал

- Ключовият управленски персонал включва членовете на Управителния съвет на НКЖИ и генералния директор на Компанията. Доходите на ключовия управленски персонал, са както следва: заплати и други краткосрочни доходи в размер на 420 хил. лв.; осигурителни вноски в размер на 21 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. Управлението на риска е непрекъснат процес, неразделна част от управленския процес.

В изпълнение на изискванията на чл. 12 от Закона за финансовото управление и контрол в публичния сектор в предприятието се прилага Стратегия за управление на риска. Стратегията за управление на риска се актуализира на всеки три години или при настъпване на съществени изменения в контролната среда. Към момента в компанията се прилага „Стратегия за управление на риска в ДП НКЖИ за 2024–2026 г.“, приета с Решение на Управителния съвет на ДП НКЖИ с Протокол № 19-05/24 от 16.05.2024 г.

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 част от общия риск и са специфични 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. За НКЖИ основно е свързан с дългосрочната политика на Правителството по отношение на железопътния транспорт, като цяло. Чрез политическите си цели и програми, Правителството може да ускори или забави развитието на железопътния транспорт и в частност на железопътната инфраструктура.

Конкретното измерение на този риск се изразява в различни аспекти, но първият и най-важен е *осигуряването на достатъчен финансов ресурс за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на железопътната инфраструктура.*

Неосигуряването на този ресурс може да има губелни последици върху състоянието на железопътната инфраструктура, защото Управителят на инфраструктурата е изправен пред невъзможния избор да решава кои линии ще поддържа съгласно техническите стандарти и за кои да заделя минимален ресурс за поддръжка на безопасност. Като дългосрочен ефект е влошаване на

състоянието на някои железопътни линии до степен да трябва да се осигуряват средства за тяхното възстановяване, а не за ремонт или рехабилитация, което е огромен ресурс на фона на разходите за годишна поддръжка.

Единствената възможна *коригираща мярка за минимизиране на риска* от страна на НКЖИ за гарантиране на безопасни превози е намаляване на средните скорости на движение, обходни маршрути, което пък води до намаляване капацитета, загуба на клиенти и съответно на приходи.

Друга група политически рискове са свързани с неосигуряването или непълното *осигуряване на средства от държавния бюджет за съфинансиране на проектите, финансирани със средства от ЕС*. Въпреки, че до момента Правителството винаги е осигурявало такъв ресурс за всички проекти, финансирани със средства от ЕС и нивото на риска е сравнително ниско, последиците би трябвало да се отбележат, а именно:

- загуба на значителен финансов ресурс, осигурен от ЕС, пряко свързан със значителен брой генерирани работни места, данъци в бюджета и ръст на БВП в регионите на реализация на проектите;
- замяна на средствата от ЕС с други източници на финансиране, тъй като проектите са съсредоточени върху основната ТЕН-Т мрежа, която трябва да бъде модернизирана и приведена в съответствие с техническите спецификации за оперативна съвместимост до края на 2030 г.

Коригиращи мерки за минимизиране на риска от страна на НКЖИ е своевременното усвояване на средствата по проекти в срока на допустимост на разходите, както и регулярна информация за проблемите и предложения за тяхното решаване на високо политическо ниво, биха намалили значително този риск.

Политиката на НКЖИ е насочена към минимизиране на **лихвения риск**, като спазва условията на поетите споразумения и ангажименти, поради което този риск е сведен до минимум.

Секторен (отраслов) риск

Дейностите на 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.

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

Бизнес риск

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

Обемът на превозите също оказва директно влияние върху размера на приходите от предоставяните услуги, с които се покриват разходи за текущо поддръжане 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 от средства от Държавния бюджет определя възможностите на НКЖИ да изпълнява основните си задачи, свързани с: поддръжане, експлоатация, развитие, обновяване и модернизация на железопътната инфраструктура; управление на инфраструктурния капацитет; поддръжането на

нивото на безопасност; подобряване на качеството на железопътната инфраструктура; възстановяване на проектните параметри на железопътната мрежа.

Осигуряването на адекватен финансов ресурс допринася за: осигуряване на ефективен и устойчив железопътен транспорт; развитие на екологосъобразен, безопасен и сигурен железопътен транспорт; висококачествени железопътни услуги; развитие на модерна железопътна инфраструктура; ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората; подкрепа за балансирано развитие, изграждане на съвременна железопътна инфраструктура и услуги; подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство.

Ликвиден риск

Ликвидният риск представлява рискът Компанията да не може да погаси в договорения размер и/или срок своите задължения. Предприятието редовно контролира и предприема действия за намаляване на ликвидния риск, посредством установени правила и процедури за събиране на дължимите суми.

НКЖИ посреща нуждите си от ликвидни средства, като следи плащанията по погасителни планове на дългосрочните финансови задължения, както и входящите и изходящи парични потоци в хода на оперативната дейност. Нуждата от ликвидни средства се следят за различни времеви периоди: ежедневно, ежеседмично и на база на 30-дневни прогнози.

Компанията държи пари в брой и по банкови сметки, за да посреща ликвидните си нужди. Средствата за дългосрочните ликвидни нужди се осигуряват чрез безлихвена финансова помощ и финансираня от държавата.

Рискове свързани с персонала

Основни рискове свързани с персонала са:

Количествен и качествен дефицит на персонала най-вече в големите градове и промишлени центрове. Свободни работни места към 31.12.2025 г. – 1 345 броя.

Наличие на свободни работни места, поради липса на мотивация и конкуренция на пазара на труда, от страна на мобилни оператори, енергоразпределителни дружества, метрополитен, строителни фирми, както и 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, техник-механик железопътен транспорт/осигурителна техника, техник, електрически системи и мрежи/контактна мрежа и инженерен персонал във всички дейности.

Очертаваща се неблагоприятна тенденция във възрастовата структура на работната сила – преобладаващата част от персонала са на възраст над 51 г.

Коригиращи мерки за минимизирането на рисковете:

- постоянно участие в кариерни форуми с цел презентиране на компанията като работодател;
- повишаване на доходите и използване на механизми за финансово стимулиране чрез разширяване обхвата на допълнителните възнаграждения и разширяване на социалната политика на предприятието с допълнителни социални стимули и пакети;
- 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, както и обучения за повишаване на компетенциите;
- ефективни механизми за: предаване на знания и опит; осигуряване на приемственост и взаимозаменяемост; стимулиране на менторството;
- анализ на ефективността от провежданите обучения.

Други съществени групи рискове, които НКЖИ управлява, са както следва:

Рискове свързани с информационните системи – неоторизиран и нерегламентиран достъп до вътрешната мрежа; изтичане и/или изнасяне на електронна информация.

Рискове за сигурността – кражби; вандализъм; умишлено увреждане на имущество; терористични заплахи.

Оперативни рискове – обжалване на решенията на Възложителя по процедури за провеждане на обществени поръчки; забавено обявяване на тръжните процедури за възлагане на обществени поръчки по проекти; забавено реализиране на процедури за избор на изпълнител за ремонт на железния път и съоръженията; нарушаване на правилата за безопасност и допускане на произшествия.

Договорни рискове – забавяне на изпълнението; забавяне на доставките; възникване на форсмажорно събитие; искове за удължаване на графика.

Рискове свързани с трети страни – забавяне при предварително съгласуване на проектите за ПУП относно отчуждаване на земя и ТП; обжалване от страна на собствениците на имоти, забавяне в изпълнението на дейностите по проекти поради усложнени съгласувателни процедури.

За смекчаване на рисковете Компанията е приела стабилни системи, процедури, правила за ефективно вътрешно управление.

IX. БЪДЕЩО РАЗВИТИЕ НА НКЖИ

Очакваното развитие на НКЖИ е основано на приета от Управителния съвет на Компанията Бизнес програма на НКЖИ за периода 2026-2030 г.

Очаквано финансово състояние на Компанията за 2026 г.:

Планирани приходи от оперативна дейност за 2026 г. в размер на 405 239 хил. евро.

- Намаление на нетните приходи от продажби на услуги през 2026 г. с 13%, поради намалението на таксите и цените на предоставяните на превозвачите услуги до размер на 53 262 хил. евро., в т.ч.:

- приходи от инфраструктурни такси на база графика за движението на влаковете 2025/2026 г., в размер на 24 619 хил. евро. в т.ч.: приходи от такса за преминаване по железния път, в размер на 19 001 хил. евро.; приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, в размер на 5 618 хил. евро.

- приходи от разпределение на тягова електрическа енергия, в размер на 22 862 хил. евро.

- приходи от други услуги, в размер на 5 756 хил. евро.

- Други приходи в размер на 341 862 хил. евро., в т.ч. 327 852 хил. евро приходи от финансираня.

Планирани разходи от оперативна дейност за 2026 г. в размер на 421 500 хил. евро.

- Увеличение на разходите за суровини, материали и външни услуги в размер до 64 281 хил. евро.

- Планирани са разходи за възнаграждения и осигуровки на персонала в размер на 234 613 хил. евро.

Продължаване на наложената стриктна финансова дисциплина, приоритизиране и контрол при изразходването на финансовите средства.

Инвестиционната програма на НКЖИ за 2026 г. предвижда разходи, общо в размер на 585 093 хил. евро финансиране за проекти от държавния бюджет и по следните програми: „Транспортна свързаност“ 2021-2027, „Механизъм за свързване на Европа“ 2021-2027 и Национален план за възстановяване и устойчивост.

X. СЪБИТИЯ, НАСТЪПИЛИ СЛЕД ДАТАТА НА ГОДИШНИЯ ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

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

Ескалира военен конфликт между Израел, САЩ и Иран, който увеличава геополитическата несигурност в световен мащаб. Потенциалните последици включват повишена волатилност на енергийните пазари, колебания в цените на горивата и електроенергията, както и рискове от прекъсвания във веригите за доставки. Към момента не се отчита пряко съществено въздействие върху дейността на предприятието, но развитието на конфликта може да окаже косвено влияние върху оперативната среда, разходите за енергия и общата икономическа стабилност. Ръководството

следи внимателно развитието на ситуацията и оценява потенциалните рискове за дейността на предприятието.

Съгласно Закона за въвеждане на еврото в Република България, считано от 1 януари 2026 г., еврото става официална валута и законно платежно средство в България. Официалният обменен курс е определен като 1,95583 лв. за 1 евро. Въвеждането на еврото като официална валута в Република България представлява промяна във функционалната (отчетната) валута на Компанията, която ще бъде отразена перспективно и не представлява събитие след отчетния период, което изисква корекция във финансовия отчет за годината, приключваща на 31 декември 2025 г. Компанията не очаква съществени ефекти от превалутиране на началните салда към 1 януари 2026 г. в евро и от процеса по промяна във функционалната (отчетна) валута.

Министърът на транспорта и съобщенията, чрез Заповед № ПД-15/23.01.2026 г. назначава член на Одитния комитет на Компанията.

Министърът на транспорта и съобщенията, чрез Заповеди №№ ПД-37/02.03.2026 г. и ПД-43/10.03.2026 г. за възлагане управлението на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ назначава членове на Управителния съвет и генерален директор на Компанията.

На основание Решение № 933 от 29 декември 2025 г. на Министерския съвет на Република България е сключен „Договор за предоставяне на концесия за добив на подземни богатства по чл. 2, ал. 1, т. 5 от Закона за подземните богатства – строителни материали – варовици, от находище „Карлуково“, разположено в землището на с. Карлуково, община Луковит, област Ловеч“ между Министерски съвет на Република България и Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“.

Не са настъпили други събития след края на отчетния период, които да повлияят на информацията представена в настоящия финансов отчет, за годината, приключваща на 31 декември 2025 г. 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.

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

инж. Йордан Върбанов
Генерален директор



Дата на съставяне: 19.03.2026 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 2025 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 2025 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 2025 година, в индивидуалният счетоводен баланс на Компанията са представени земи и сгради с балансова стойност 435 002 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 33 184 хил. лв., в т.ч. земи за 31 829 хил. лв. и сгради за 1 355 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 2025 и за годината, завършваща на тази дата.

Към 31 декември 2025 година, в индивидуалния счетоводен баланс на Компанията са представени вземания от клиенти на стойност 116 279 хил. лв. (т. 21.1. от Поясненията към индивидуалния финансов отчет). Към 31 декември 2025 г. 103 626 хил. лв., или около 89% от всички вземания от клиенти, са вземания от свързани лица, които не са в стабилно финансово състояние, а 63 202 хил. лв. от всички вземания от клиенти са с период на забава повече от 12 месеца. Компанията е начислила загуби от отписване на част от тези вземания през текущия отчетен период. 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 необезценени 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 2025 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 Дружеството 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), приложими по отношение на одити на финансовите отчети на предприятия от обществен интерес, заедно с етичните изисквания, приложими по отношение на одити на финансовите отчети на предприятия от обществен интерес в България. Ние също така изпълнихме и нашите други етични отговорности в съответствие с тези изисквания 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 2025 г. в размер на 44 915 хил. лв. и загуба след данъци в размер на 41 694 хил. лв., като натрупаните непокрити загуби от предходни периоди, без влиянието на текущия финансов резултат към 31 декември 2025 г., са 595 351 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
<p>Отчитане и представяне на Дълготрайни материални активи</p> <p>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.</p> <p>Дълготрайните материални активи, в т.ч. предоставени аванси и активи в процес а изграждане, представляват съществена част (над 94%) от общата сума на активите на НКЖИ. Компанията изгражда железопътна инфраструктура и други</p>	<p>В тази област, нашите одиторски процедури, наред с други такива включиха:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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

ДМА по инвестиционна програма, финансирана от различни източници: капиталови трансфери от Държавния бюджет и финансираня 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.

полезния живот на ДМА и 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 чрез 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.

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, изготвен 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 2025 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.

- достигаем до заключение относено 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 последици 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) 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.

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

Съгласно изискванията на Закона за независимия финансов одит и изразяването на сигурност по устойчивостта 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 2025 г. на ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ („Компанията“) на основание проведена процедура и сключен договор от 09.02.2026 г. за период от една година. Одиторският ангажимент е поет с Писмо за поемане на одиторски ангажимент от 09.02.2026 г.
- Одитът на годишния индивидуален финансов отчет за годината, завършваща на 31 декември 2025 г. на Компанията представлява трети 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 ЗНФОИСУ.
- Потвърждаваме, че не сме предоставяли посочените в чл. 64 от ЗНФОИСУ 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

Заличено 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

23 април 2026 г.
гр. София

ГОДИШЕН ИНДИВИДУАЛЕН ОТЧЕТ ЗА ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

за периода 01.01.2025 - 31.12.2025 година

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ	Бележка	Сума (в хил. лв.)		НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРИХОДИТЕ	Бележка	Сума (в хил. лв.)	
		Текуща година	Предходна година			Текуща година	Предходна година
А. Разходи		1	2	а		1	2
1. Намаление на запасите от продукция и незавършено производство		105	-	Б. Приходи			
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:		113 043	99 442	1. Нетни приходи от продажби, в т.ч.:	9	120 406	105 685
а) суровини и материали	11	51 915	43 093	а) услуги		120 358	105 637
б) външни услуги	12	61 128	56 349	а) стоки		48	48
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	13.1	404 065	336 067	2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство		-	190
а) разходи за възнаравления		312 095	254 502	3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин		18 842	12 316
б) разходи за осигуровки, в т.ч.:		91 970	81 565	4. Други приходи, в т.ч.:	10	554 699	506 216
аа) осигуровки, свързани с пенсии		33 307	27 524	- приходи от финансираня	10.1	523 822	477 600
4. Разходи за амортизация и обезценка, в т.ч.:	17, 18	198 602	197 068	Общо приходи от оперативна дейност (1+ 2+ 3+ 4)		693 947	624 407
а) разходи за амортизация и обезценка на дълготрайни материални и нематериални активи, в т.ч.:		198 602	197 068	5. Приходи от от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия, в т.ч.:		1 510	1 607
аа) разходи за амортизация		198 602	197 068	- приходи от участия в предприятия		1 510	1 607
5. Други разходи, в т.ч.:	14	22 698	23 336	Общо финансови приходи (5 + 6)	15	1 510	1 607
а) балансова стойност на продадените активи		6 524	5 316				
Общо разходи за оперативна дейност (1 + 2 + 3 + 4 + 5)		738 513	655 913				
6. Разходи от обезценка на финансови активи, включително инвестициите, признати като текущи (квартално/годни) активи, в т.ч.:		14	2				
- отрицателни разлики от промяна на валутни курсове		14	2				
7. Разходи за лихви и други финансови разходи, в т.ч.:		1 845	1 638				
Общо финансови разходи (6 + 7)	15	1 859	1 640				
8. Печалба от обичайна дейност		-	-	Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6)		695 457	626 014
Общо разходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)		740 372	657 553	7. Загуба от обичайна дейност		44 915	31 539
9. Счетоводна печалба (общо приходи - общо разходи)		-	-	8. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)		44 915	31 539
10. Разходи за данъци от печалбата		-	-				
11. Отсрочени данъци		-	-				
12. Печалба (8 - 9 - 10)		(3 221)	(3 216)	9. Загуба (8+ ред 9 и 11 от раздел А)		41 694	28 323
Всичко (Общо разходи +10 +11 +12)		737 151	654 337	Всичко (Общо приходи + 9)		737 151	654 337

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящия индивидуален финансов отчет. Индивидуалният финансов отчет е приет от Управителния съвет на 16.04.2026 г.

Дата на съставяне: 19.03.2026 г.

Заверил съгласно одиторски доклад от 23.04.2026 г.

"Филипов Олитинг" ООД, одиторско дружество рег. № 168

Моника Асенова

Регистриран одитор, отговорен за ОД

Управител

Съставител:

(Ашлина Симеонова)

Заложено скел. чл.59, ал.3 и чл.ва првля с чл.45, ал.1, т.3 от ЗВЛД

(Ашлина Симеонова)

Ръководител:

(ижд. Йордан Върбанов)



ГОДИШЕН ИНДИВИДУАЛЕН СЧЕТОВОДЕН БАЛАНС
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
към 31.12.2025 година

АКТИВ		СУМА (в хил. лв.)		ПАСИВ	
РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ	Бележка	Текуща година	Предходна година	РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ	Бележка
		1	2		
А. Записан, но невнесен капитал				А. Собствен капитал	
Б. Ветехуши (дълготрайни) активи				И. Записан капитал	
Г. Нематериални активи				II. Резерв от последваща оценка	
1. Концесии, патенти, лицензи, търговски марки,		3 028	3 911	III. Резерви	
Общо за група Г:		3 028	3 911	1. Други резерви	
II. Дълготрайни материални активи				Общо за група III:	
1. Земи и сгради, в т.ч.:		435 002	431 707	IV. Напретвана печалба (зауба) от минали години, в т.ч.:	
- земи		336 622	335 611	- неразпределена печалба	
- сгради		98 380	96 096	- непокрита зауба	
2. Машини, производствено оборудване и апаратура		186 247	181 500	Общо за група IV:	
3. Съоръжения, транспортни средства и други		2 430 203	2 529 013	У. Текуща печалба (зауба)	
4. Предоставени аванси и дълготрайни материални активи в процес на изграждане		2 953 210	2 211 605		
Общо за група II:		6 004 662	5 353 825	ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ А:	
III. Дългосрочни финансови активи				Б. II. Ровизни и сходни задължения	
1. Акции и дялове в предприятия от група		5	5	1. Провизии за пензионни задължения	13.2
3. Акции и дялове в асоциирани и смесени предприятия		2 883	2 883	2. Провизии за данъци, в т.ч.:	24.1
Общо за група III:		2 888	2 888	- отсрочени данъци	
IV. Отсрочени данъци				В. Задължения	
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б:		6 010 578	5 360 624	1. Задължения към финансови предприятия, в т.ч.:	25.2
I. Материални запаси				над 1 година	
1. Суровини и материали	20.1	94 526	100 650	над 1 година	
2. Продукция и стоки, в т.ч.:		364	467	2. Задължения към доставчици, в т.ч.:	26
- продукция		360	465	над 1 година	
- стоки		4	2	3. Задължения, свързани с асоциирани и смесени предприятия, в т.ч.:	26
Общо за група Г:		94 890	101 117	над 1 година	
II. Вземания				над 1 година	
1. Вземания от клиенти и доставчици, в т.ч.:	21.1	116 279	92 854	4. Други задължения, в т.ч.:	26
над 1 година		51 637	51 817	до 1 година	
2. Вземания, свързани с асоциирани и смесени, в т.ч.:		-	575	над 1 година	
над 1 година		-	-	- към персонала, в т.ч.:	
3. Други вземания, в т.ч.:	21	58 173	62 460	до 1 година	
над 1 година		-	-	над 1 година	
Общо за група II:		174 452	155 889	- осигурителни задължения, в т.ч.:	
Общо за група III:		51 637	51 817	над 1 година	
III. Инвестиции				над 1 година	
IV. Парични средства, в т.ч.:				- валютни задължения, в т.ч.:	
- брой		11	5	над 1 година	
- в безсрочни сметки (депозити)		79 036	273 784	над 1 година	
Общо за група IV:		79 047	273 789	ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В, в т.ч.:	
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В:		348 389	530 795	до 1 година	
Г. Ръкоходи за бъдещи периоди		147	216	над 1 година	
СУМА НА АКТИВА (А+Б+В+Г)		6 359 114	5 891 635	Г. Финансирания и приходи за бъдещи периоди, в т.ч.:	
Приложението на съответните страници са пераделена част от настоящия индивидуален финансов отчет. Индивидуалният финансов отчет е приет от Управителния съвет на 16.04.2026 г.				- финансирания	
				- приходи за бъдещи периоди	27
				ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Г:	
				4 855 689	4 294 355
				1 109	3 558
				4 856 798	4 297 913
				6 359 114	5 891 635

Приложението на съответните страници са пераделена част от настоящия индивидуален финансов отчет. Индивидуалният финансов отчет е приет от Управителния съвет на 16.04.2026 г.

Дата на съставяне: 19.03.2026 г.
Завърши съгласно одиторски доклад от 19.03.2026 г.
"Филипов Одалинг" ООД, одиторски доклад № 162
Моника Асенова
Регистриран одитор, отговорен за о
Управител

Съставител:
(Алианна Симеонова)

Зачлено сгл. чл.59, ал.3 и 4-та връзка с
чл.45, ал.1, т.3 от ЗЗЛА

Ръководител:
(инж. Йордан Върбанов)



ГОДИШЕН ИНДИВИДУАЛЕН ОТЧЕТ ЗА СОБСТВЕНИЯ КАПИТАЛ
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
за периода 01.01.2025 - 31.12.2025 година

(в Хил.лв.)

Показатели	Записан капитал		Резерв от последващи оценки		РЕЗЕРВИ		Финансов резултат от минали години		Текуща печалба/(загуба)	Общо собствен капитал
	1	2	3	4	Други резерви	Незапределена печалба	Непокрита (загуба)	6		
1. Салдо в началото на отчетния период	100 000	1 339 059	391 964	-	-	-	-	-	(28 323)	1 226 148
2. Изменения за сметка на собствениците, в т.ч.:	-	-	908	-	-	-	-	-	-	908
- увеличение	-	-	1 054	-	-	-	-	-	-	1 054
- намаление	-	-	(146)	-	-	-	-	-	-	(146)
3. Финансов резултат за текущия период	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(41 694)
4. Други изменения в собствения капитал	-	(10 092)	-	-	-	-	-	(18 799)	28 323	(568)
5. Собствен капитал към края на отчетния период	100 000	1 328 967	392 872	-	-	-	(595 351)	(41 694)	(41 694)	1 184 794

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящия индивидуален финансов отчет. Индивидуалният финансов отчет е приет от Управителния съвет на 16.04.2026 г.

Дата на съставяне: 19.03.2026 г.

Съставител:

(Аделина Симеонова)

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

Ръководител:

(инж. Йордан Върбанов)

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



Заверил съгласно одиторски доклад от 23.04.2026 г.

"Филипов Одитинг" ООД, одиторско дружество рег. № 168

Моника Асенова

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

Регистриран одитор, отговорен за одита

Управител

**ГОДИШЕН ИНДИВИДУАЛЕН ОТЧЕТ
ЗА ПАРИЧНИТЕ ПОТОЦИ ПО ПРЕКИЯ МЕТОД**
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
за периода 01.01.2025 - 31.12.2025 година

Наименование на паричните потоци	Бележка	Текущ период		Предходен период	
		постъпления	платяния	постъпления	платяния
		1	2	4	5
А. Парични потоци от основна дейност					
Парични потоци, свързани с търговски контрагенти		299 168	314 820	263 001	247 247
Парични потоци, свързани с трудови възнаграждения		33	367 766	29	305 552
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни		-	22	-	10
Парични потоци от положителни и отрицателни валутни курсови разлики		-	14	-	2
Други парични потоци от основна дейност		1 040	10 761	644	9 808
Всичко парични потоци от основна дейност (А)		300 241	693 383	263 674	562 619
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност					
Парични потоци, свързани с дълготрайни активи		8 235	623 032	8 492	442 415
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни		2 084	-	1 534	-
Всичко парични потоци от инвестиционна дейност (Б)		10 319	623 032	10 026	442 415
В. Парични потоци от финансова дейност					
Парични потоци, свързани с получени или предоставени заеми	26	6 007	78 689	154 653	76 046
Платяния на задължения по лизингови договори	25.2	-	600	-	579
Парични потоци от лихви, комисионни, дивиденди и други подобни	25.2	-	42	-	63
Други парични потоци от финансова дейност	27.2	884 437	-	656 274	19 693
Всичко парични потоци от финансова дейност (В)		890 444	79 331	810 927	96 381
Г. Изменения на паричните средства през периода (А + Б + В)		1 201 004	1 395 746	1 084 627	1 101 415
Д. Парични средства в началото на периода					
Е. Парични средства в края на периода	22				
			79 047		273 789
					273 789

(ХИЛ. ЛВ.)

Приложението на съответните страници са неразделна част от настоящия индивидуален финансов отчет. Индивидуалният финансов отчет е приет от Управителния съвет на 16.04.2026 г.

Дата на съставяне: 19.03.2026 г.

Съставител:

(Аделина Симеонова)

Заличено сгл. чл.50,ал.3 и 4,във връзка с
чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД

РЪКОВОДИТЕЛ:

(инж. Йордан Върбанов)

Заличено сгл. чл.50,ал.3 и 4,във връзка с
чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД

Заверил съгласно одиторски доклад от 23.04.2026 г.

"Филипов Одитинг" ООД, одиторско дружество рег. №168

Моника Асенова

Регистриран одитор, отговорен за одита

Управител

Заличено сгл. чл.50,ал.3 и 4,във връзка с
чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД

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 г. и е регистрирана с решение на Софийски градски съд № 1 от 15 януари 2002 г., 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.

За отчетния период Управителният съвет на НКЖИ е в състав:

- За периода от 01.01.2025 г. до 19.01.2025 г.: Емилия Никова, Васко Балабанов и Стоян Стоянов;
- За периода от 20.01.2025 г. до 19.02.2025 г.: Емилия Никова, Васко Балабанов и Александър Вецков;
- За периода от 20.02.2025 г. до 31.12.2025 г.: Тодор Василев, Александър Вецков и Йордан Върбанов.

Към датата на одобряване и приемане на настоящия финансов отчет Управителният съвет е в състав Мария Генова, Стойо Тодоров и Йордан Върбанов.

За отчетния период Генерален директор на Компанията е:

- За периода от 01.01.2025 г. до 19.01.2025 г.: Стоян Стоянов;
- За периода от 20.01.2025 г. до 31.12.2025 г.: Александър Вецков.

Към датата на подписване на настоящия финансов отчет генерален директор на Компанията е Йордан Върбанов.

В Компанията е назначен Одитен комитет със заповед на министъра на транспорта и съобщенията, като за отчетния период е в състав:

- За периода от 01.01.2025 г. до 03.07.2025 г.: Севдалина Паскалева, Мая Шишкова и Мариана Якофова;
- За периода от 04.07.2025 г. до 31.12.2025 г.: Севдалина Паскалева и Мариана Якофова.

Към датата на одобряване и приемане на настоящия финансов отчет Одитният комитет е в състав Севдалина Паскалева, Мариана Якофова и Гинка Михайлова.

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

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. За целта Компанията извършва дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура; разработва графика за движение на влаковете по заявки за превоз, 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 Министерски 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 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, следиторски 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 Решения на УС на Компанията взети с протоколи № 12-10/21 от 27.10.2021 г., № 31-10/22 от 21.10.2022 г., № 35-10/23 от 25.10.2023 г., № 39-10/24 от 09.10.2024 г. и № 35-10/25 от 15.10.2025 г. срокът на ликвидация на дъщерното дружество „ТРЕН“ ЕООД е удължаван с по една година, като последното удължаване е считано от 30.10.2025 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 2025 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 2025 г.:

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

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 2025 г. в размер на 44 915 хил. лв. и загуба след данъци в размер на 41 694 хил. лв., като натрупаните непокрити загуби от предходни периоди, без влиянието на текущия финансов резултат към 31 декември 2025 г., са 595 351 хил. лв. Тези данни индикират съществуването на значителна несигурност, която може да породви съмнение относно възможността на Компанията да продължи да функционира като действащо предприятие без подкрепата на държавата под формата на субсидии и държавни гаранции и на други източници на финансиране.

5.3. Приблизителни оценки

Представянето на финансов отчет, съгласно НСС, изисква ръководството да направи най-добри приблизителни оценки, начисления и разумно обосновани предположения, които оказват ефект върху отчетените стойности на активите и пасивите, приходите и разходите, и на оповестяването на условни вземания и задължения към датата на финансовия отчет. Тези

приблизителни оценки, начисления и предположения са основани на информацията, която е налична към датата на финансовия отчет, поради което бъдещите фактически резултати биха могли да бъдат различни от тях.

5.4. Сравнителни данни

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

5.5. Отчетна валута и признаване на курсови разлики

При първоначално признаване, сделка в чуждестранна валута се записва във функционалната валута, като към сумата в чуждестранна валута се прилага 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.

6. Значими счетоводни политики

6.1. Общи положения

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

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

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

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

6.2. Представяне на финансовия отчет

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

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

- а) прилага счетоводна политика ретроспективно;
- б) преизчислява ретроспективно позиции във финансовия отчет; или
- в) прекласифицира позиции във финансовия отчет,

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

6.3. Сделки в чуждестранна валута

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

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

6.4. Приходи

Приходите включват приходи от инфраструктурни такси: такси за преминаване по жп инфраструктурата и такси за използване на електрозахранващо оборудване; разпределение на тягова електроенергия; продажба на електрическа енергия; 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 II „Услуги, предоставяни на железопътните предприятия” на Директива 2012/34/ЕС, чл. 31, §3 от Европейския парламент и от Съвета. В Методиката са дефинирани два компонента на таксата: 1.) такса за преминаване по железопътната инфраструктура и 2.) такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия. Регламентирана е и такса за заявен и неизползван капацитет, приходите от която се признават като приходи от заявен и неизползван капацитет и се представят като други услуги (пояснителна бележка 9.3).

Приходите от инфраструктурни такси се признават месечно, както следва:

6.4.1.1. Такси за преминаване по жп инфраструктурата – на база ежемесечни отчети за действително 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 преценка 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 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 лв.

Последващи разходи

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

Методи на амортизация

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

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

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

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

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

Обезценка на активи

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

6.7. Дълготрайни материални активи

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

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

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

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

Когато съставна част от дълготрайните материални активи съдържа значими компоненти, които имат различен срок на полезен живот, те 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 г. Компанията е определила стойностен праг от 700 лв, под който придобитите активи независимо, че притежават характеристиката на дълготраен актив, се третираат 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 индивидуалния отчет за приходите и разходите на ред „Разходи за амортизация”.

Обезценка на дълготрайни материални активи

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

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

Извеждане от експлоатация на дълготрайни материални активи

При отпадане от експлоатационна необходимост на дълготрайните материални активи за повече от 12 месеца, през които от тях не се черпи икономическа изгода, същите се извеждат от употреба. Активите се рекласифицират в съответния клас, предназначен за активи извън експлоатация и начисляването на счетоводни амортизации се преустановява от месеца, следващ месеца, през който са изведени от употреба.

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

Връщане в експлоатация на изведени от употреба дълготрайни материални активи

При връщане обратно в експлоатация на изведени от експлоатация 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, продукцията, 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 „Обезценка на активи“ 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 „Оповестяване на свързани лица“, 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 поотделно, 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 „Отчети за парични потоци“ 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 железопътни инфраструктурни проекти, финансирани от Европейски фондове при споделено управление (ЕФСУ) и други Международни финансиращи институции (МФИ), 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 2025 г. е 10% (2024 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.

Отчитането на счетоводните приходи и разходи 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 правоприменник 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 служителят 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 служителят 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, представя се като текущ разход и е включена в индивидуалния отчет за приходи и разходи на ред „Разходи за 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.

Безвъзмездните средства представляват предоставени средства от ЕФСУ и други МФИ за финансиране на железопътни инфраструктурни проекти в програмите на Европейския съюз, на които НКЖИ е бенефициент.

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 финансовите отчети 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 във финансовите отчети. 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 финансовите отчети за периода, през който е настъпила промяната. Ако постъпването на поток икономически ползи е станало вероятно, предприятието го оповестява като условен актив.

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

Сумата, която се признава като провизия, се изчислява на база най-надеждната оценка на разходите, необходими за уреждане на сегашно задължение към края на отчетния период, като се вземат 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 2025 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 които 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 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 31.12.2025 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 натрупаните финансови резултати 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 пояснителни бележки 29 и 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 входящи 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 ангажменти, 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>	2025	2024
Приходи от инфраструктурни такси	59 592	45 753
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	45 702	45 154
Приходи от други услуги	15 064	14 730
Приходи от услуги	120 358	105 637
Приходи от стоки	48	48
Общо нетни приходи от продажби:	120 406	105 685

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

9.1. Приходи от инфраструктурни такси

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Приходи от преминаване	44 660	29 250
Приходи от използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия	14 932	16 503
Общо:	59 592	45 753

Най-значителен дял в размера на приходите от инфраструктурни такси е от дружествата от група „ХОЛДИНГ БДЖ” ЕАД с 64,87%, в това число: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД – 46,16% и „БДЖ-Товарни превози” ЕООД – 18,71%. Голям дял от другите превозвачи има „БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО” ЕООД – 9,83%.

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 сключва и необходимите по закон договори с енергийните дружества „Национална електрическа компания“ ЕАД и „Електроенергиен Системен Оператор“ ЕАД (ЕСО ЕАД). По този начин от 01.01.2013 г. НКЖИ практически стартира дейността „разпределение на тягова електрическа енергия” съгласно издадената лицензия.

- 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 Решение № Ц-18 от 30.06.2024 г. КЕВР определя цена за първа ценова година от петия регулаторен период за услугата „разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт“, в сила от 01.07.2024 г. С Решение № Ц-4 от 01.01.2025 г. се изменя цената, определена с Решение № Ц-18 от 30.06.2024 г. (на основание Закона за енергетиката и Наредба № 1 от 14.03.2017 г. за регулиране на цените на електрическата енергия, при необходимост КЕВР изменя утвърдените цени на електрическата енергия по време на ценовия период).

- С Решение № Ц-26 от 01.07.2025 г. КЕВР определя цена за втората ценова година от петия регулаторен период за услугата „разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт“, в сила от 01.07.2025 г.

Във връзка с Правилата за работа на организиран борсов пазар на електрическа енергия (издадени от КЕВР), за плащане чрез директен дебит (съгласно Инstrukция № 5 „Плащане чрез директен дебит“ на „Българска независима енергийна борса“ ЕАД), подделение „Електроразпределение“ използва банкова сметка за 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>	2025	2024
Приходи от предоставени на превозвачи други услуги по Наредба 41	5 287	4 534
Приходи от ремонтни дейности и други услуги	3 178	3 002
Приходи от дезинфекционни станции	2 998	3 168
Приходи от заявен и неизползван капацитет Наредба 41	2 190	2 252
Приходи от кантарни участъци	1 411	1 259
Приходи от съхранение на военно-временни запаси	-	515
Общо:	15 064	14 730

10. Други приходи

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Приходи от финансираня	523 822	477 600
Приходи от продажба на активи	9 759	11 308
Други приходи	21 118	17 308
Общо:	554 699	506 216

10.1. Приходи от финансираня

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Финансираня, свързани с покриване на разходи	383 110	338 791
Финансираня, свързани с нетекущи активи	136 342	134 680
Финансираня, свързани с правителствени компенсации за ел.енергия	1 222	1 344
Финансираня, свързани с текущи активи	3 148	2 785
Общо:	523 822	477 600

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 текущо поддържане на железопътната инфраструктура и други разходи за дейността, признати изцяло на приход през отчетния период, през който са направени разходите.

Във връзка с приета актуализирана Програма за компенсиране на разходите на небитови крайни клиенти за електрическа енергия за периода 01.01.2025 г. до 31.03.2025 г., одобрена от Министерски съвет с Решение № 30 от 23.01.2025 г. и в изпълнение на чл. 36б, ал. 1, т. 4 от Закона за енергетиката (за 2024 г.: за периода 01.07.2024 г. до 31.12.2024 г., одобрена от Министерски съвет с Решение № 654 от 18.09.2024 г.):

- като краен небитов потребител Компанията начислява и признава приходи по Програмата за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия в размер на 1 130 хил. лв. (2024 г.: 1 259 хил. лв.) на ред „Финансирания, свързани с правителствени компенсации за ел. енергия“.

- като оператор на електропреносната и електроразпределителните мрежи, чрез поделение „Електроразпределение“, е сключено Допълнително споразумение № 1 от 19.02.2025 г. към Договор № 6-ОПР/08.10.2024 г. за плащане на компенсации за периода януари-март 2025 г. с Фонд „Сигурност на електроенергийната система“. По този договор има извършени плащания за компенсации на технологичните разходи за м. януари и м. февруари 2025 г. в размер на 92 хил. лв. поради високата средномесечна цена на електрическа енергия за Компанията, която е пряко зависима от средномесечна борсова цена на електрическата енергия, закупувана от Българска независима енергийна борса в сегмент „Ден напред“ и от балансираща енергия (недостиг и излишък) от ЕСО ЕАД (за 2024 г.: 85 хил. лв. по Договор № 6-ОПР/08.10.2024 г. за периода юли-декември 2024 г.).

10.2. Приходи от продажба на активи

Себестойността на продадените активи е включена на ред „Балансова стойност на продадени активи“ в индивидуалния отчет за приходите и разходите.

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Приходи от продажба на материални запаси	7 711	7 366
Приходи от продажба на нетекущи активи	2 048	3 942
Общо:	9 759	11 308

Себестойността на продадените активи е включена на ред „Балансова стойност на продадени активи“ в индивидуалния отчет за приходите и разходите.

10.3. Други приходи

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Приходи от глоби и неустойки	9 584	6 223
Приходи от заведени втора употреба материали/скрап от брак/ликвидация	5 980	5 854
Приходи от наеми	4 113	4 077
Приходи от застрахователни събития	538	319
Приходи от получени провизирани вземания	2	-
Други	901	835
Общо:	21 118	17 308

11. Разходи за материали

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Материали и резервни части	(29 640)	(22 423)
Ел. енергия	(15 727)	(13 462)
Гориво	(5 505)	(6 133)
Топлоенергия	(597)	(618)
Вода	(446)	(457)
Общо:	(51 915)	(43 093)

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>	2025	2024
Охрана	(15 771)	(15 284)
Ремонти и текущо поддържане на жп инфраструктура	(12 203)	(8 923)
Транспортни услуги и карти	(9 451)	(9 444)
Почистване	(7 129)	(6 052)
Абонаментни услуги	(6 794)	(3 669)
Застраховки	(3 175)	(3 202)
Данък сгради, такса смет и други	(2 167)	(2 052)
Такси	(734)	(709)
Телефонни и пощенски услуги	(641)	(490)
Граждански договори	(488)	(385)
Лабораторни услуги, експертизи, измерване и фискализиране	(457)	(1 766)
Наеми	(388)	(1 137)
Консултантски услуги	(273)	(177)
Внедряване и доработка ПП, системна помощ и обработка на информация	(66)	(1 440)
Курсове за обучение	(65)	(457)
Други	(1 326)	(1 162)
Общо:	(61 128)	(56 349)

13. Разходи за персонала

13.1. Възнаграждения на персонала

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Възнаграждения	(294 283)	(241 462)
Изменение на провизията за обезщетения при пенсиониране	(10 549)	(7 864)
Компенсирани отпуски	(7 263)	(5 176)
Разходи за възнаграждения	(312 095)	(254 502)
Разходи за социални осигуровки и надбавки	(91 970)	(81 565)
в т.ч. осигуровки, свързани с пенсии	(33 307)	(27 524)
Общо:	(404 065)	(336 067)

Средният списъчен брой на персонала за 2025 г. е 10 396 бр. (2024 г.: 10 437 бр.)

Актюерската печалба/загуба и разходите за трудов стаж е призната като текущ разход и е 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-долу, са включени на ред „Разходи за възнаграждения“.

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>	2025	2024
Актюерски печалби/(загуби) от промени във демографските предположения	(902)	119
Актюерски печалби/(загуби) от промени в финансовите предположения	788	484
Общо актюерски печалби/(загуби):	(114)	603
Разходи за текущ трудов стаж	(10 435)	(8 467)
Общо изменение на провизия за обезщетения при пенсиониране:	(10 549)	(7 864)
Разходи за лихви	(1 781)	(1 565)
Общо разходи по планове с дефинирани доходи, признати в ОПР	(12 330)	(9 429)

13.2. Задължения за обезщетения при пенсиониране

При прекратяване на трудовото правоотношение, след като е придобито право на пенсия за осигурителен стаж и възраст, включително и по условията на чл. 68а от Кодекса за социално осигуряване, независимо от основаниято за прекратяването, работниците и служителите имат право на обезщетение по чл. 222, ал. 3 от Кодукса на труда. Когато последните им 10 години трудов стаж са при един и същ работодател, обезщетението се завишава с 4 брутни работни заплати.

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 2025 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 31.12.2025 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 2026-2035 г.

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

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Задължения за дефинирани доходи към 1 януари	42 667	36 991
Разходи за лихви	1 781	1 565
Разход за текущ стаж	10 435	8 467
Изплатени суми за пенсиониране през годината	(6 994)	(3 753)
Ефект от промени във финансовите предположения	(788)	(484)
Ефект от промени в демографските предположения	902	(119)
Задължения за дефинирани доходи към 31 декември	48 003	42 667
от тях: нефинансирани	48 003	42 667

Използвани са следните актюерски допускания:

	2025	2024
Дисконтиращ лихвен процент	3,9294% 13% за 2026/	3,9294% 22% за 2025/11% за
Бъдещо увеличение на заплати и възнаграждения	10% за 2027- 2030 и 5% ежегодно в следващите години	2026/7% за 2027 и 3% 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 62 до 63 години
Текучество на персонала	5,7%	5,9%

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 2025 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 31.12.2025 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(432)	432
Промяна в степените на отпаданията	Увеличение с 1%	Намаление с 1%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2025 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(1 968)	1 968
Промяна в степените на смъртност	Увеличение с 0.25%	Намаление с 0.25%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2025 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(432)	432

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

	2025	2024
Балансова стойност на продадените активи	(6 524)	(5 316)
Работно и униформено облекло	(2 306)	(3 882)
Изгубени съдебни дела	(2 121)	(722)
Внесени в бюджета 50% от получени наеми	(1 990)	(2 001)
Брак на дълготрайни активи	(1 933)	(1 459)
Нанесени щети	(1 771)	(3 697)
Командировки	(1 589)	(1 508)
Глоби и неустойки	(749)	(675)
Дарения	(741)	(428)
Охрана на труда	(588)	(603)
Членски внос международни организации	(536)	(485)
Стипендиантска програма	(524)	(405)
Километрични възнаграждения	(316)	(325)
Отписани вземания	(64)	(1 279)
Други разходи за дейността	(946)	(551)
Общо:	(22 698)	(23 336)

Съгласно чл. 103 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2025 г., Компанията внася в държавния бюджет вноска в размер на 50 на сто от получения наем на отдадени под наем застроени или незастроени недвижими имоти. Сумата на вноската за 2025 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>	2025	2024
Балансова стойност на продадени материални запаси (скрап)	(6 405)	(5 005)
Балансова стойност на продадени дълготрайни материални активи	(98)	(283)
Балансова стойност на продадените стоки	(21)	(28)
Общо:	(6 524)	(5 316)

15. Финансови приходи и финансови разходи

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Финансови приходи		
Приходи от съучастия - дивиденди	1 510	1 607
Общо:	1 510	1 607

Приходите от съучастия представляват приходи от дивиденди получени в резултат от взети решения от общите събрания на съдружниците през 2025 г. за разпределяне на печалбата за 2024 г. от: „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД в размер на 1 077 хил. лв. (2024 г.: 1 147 хил. лв.) и от ЗАД „Алианц България” в размер на 433 хил. лв. (2024 г.: 460 хил. лв.).

Финансови разходи

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Разходи за лихви по планове с дефинирани доходи	(1 781)	(1 565)
Разходи за лихви по лизингови договори	(42)	(63)
Други финансови разходи (банкови такси)	(22)	(10)
Разходи за лихви и други финансови разходи	(1 845)	(1 638)
Отрицателни разлики от промяна на валутни курсове	(14)	(2)
Общо:	(1 859)	(1 640)

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

16. Данъчно облагане

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Данъчна печалба за годината по данъчна декларация	-	-
Текущ разход за корпоративен данък	-	-
Ефект от отсрочени данъци	3 221	3 216
(Разход)/Икономия за данъци от печалбата	3 221	3 216

Текущите и отсрочените данъци върху печалбата са определени в съответствие с изискванията на българското данъчно законодателство – Закона за корпоративното подоходно облагане. Номиналната данъчна ставка за 2025 г. е 10% (2024 г.: 10%).

Ефектът от отсрочени данъци е свързан с отписан преоценъчен 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>	2025	2024
Печалба/(Загуба) преди данъчно облагане	(44 915)	(31 539)
Данъчна ставка	10%	10%
Икономия/(Разход) за данъци върху дохода	4 492	3 154
Данъчен ефект от:		
Увеличения на финансовия резултат за данъчни цели	217 169	213 084
Намаления на финансовия резултат за данъчни цели	(177 422)	(174 868)
Текущ икономия/(разход) от данъци върху дохода от увеличения и намаления на счетоводен резултат	3 975	3 822
Разход за данък върху облагаемата печалбата	-	-
Отсрочени данъчни (разходи)/приходи:		
Възникване и обратно проявление на временни разлики (нетно)	3 221	3 216

Съответните данъчни периоди на Компанията 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 Компанията 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

2025	Софтуер	Патенти и лицензи	Други	Общо
<i>В хиляди лева</i>				
Отчетна стойност				
Салдо към 01.01.2025 г.	11 116	52	4 346	15 514
Придобити	37	-	-	37
Отписани	(345)	(31)	-	(376)
Салдо към 31.12.2025 г.	10 808	21	4 346	15 175
Амортизации				
Салдо към 01.01.2025 г.	10 795	52	756	11 603
Амортизация за периода	311	-	609	920
Отписани през периода	(345)	(31)	-	(376)
Салдо към 31.12.2025 г.	10 761	21	1 365	12 147
Балансова стойност				
Салдо към 01.01.2025 г.	321	-	3 590	3 911
Салдо към 31.12.2025 г.	47	-	2 981	3 028

2024 В хиляди лева	Софтуер	Патенти и лицензи	Други	Общо
Отчетна стойност				
Салдо към 01.01.2024 г.	10 613	52	426	11 091
Придобити	557	-	3 920	4 477
Отписани	(54)	-	-	(54)
Салдо към 31.12.2024 г.	11 116	52	4 346	15 514
Амортизации				
Салдо към 01.01.2024 г.	10 206	52	191	10 449
Амортизация за периода	643	-	565	1 208
Отписани през периода	(54)	-	-	(54)
Салдо към 31.12.2024 г.	10 795	52	756	11 603
Балансова стойност				
Салдо към 01.01.2024 г.	407	-	235	642
Салдо към 31.12.2024 г.	321	-	3 590	3 911

18. Дълготрайни материални активи

31.12.2025 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 01.01.2025 г.	335 611	166 457	454 187	4 153 372	57 371	20 046	196 003	2 015 602	7 398 649
Придобити	244	434	29	396	37	10	80 610	864 714	946 474
Отписани	(208)	(965)	(1 827)	(10 269)	(481)	(168)	(94 879)	(245)	(109 042)
Рекласифицирани	-	(11)	11	-	-	-	-	-	-
Трансфери	975	8 839	31 646	62 833	3 255	1 047	-	(108 595)	-
Салдо към 31.12.2025 г.	336 622	174 754	484 046	4 206 332	60 182	20 935	181 734	2 771 476	8 236 081
Амортизации и загуби от обезценка									
Салдо към 01.01.2025 г.	-	70 361	272 687	1 653 560	32 573	15 643	-	-	2 044 824
Амортизация за периода	-	6 271	26 725	160 291	3 311	1 084	-	-	197 682
Отписани през периода	-	(247)	(1 615)	(8 578)	(479)	(168)	-	-	(11 087)
Рекласифицирани	-	(11)	2	-	-	9	-	-	-
Салдо към 31.12.2025 г.	-	76 374	297 799	1 805 273	35 405	16 568	-	-	2 231 419
Балансова стойност									
Салдо към 01.01.2025 г.	335 611	96 096	181 500	2 499 812	24 798	4 403	196 003	2 015 602	5 353 825
Салдо към 31.12.2025 г.	336 622	98 380	186 247	2 401 059	24 777	4 367	181 734	2 771 476	6 004 662

31.12.2024

В хиляди лева

	Земи	Сгради	Машини и оборудване	Съоръжения	Транспортни средства	Други	Предоставени аванси	ДМА в процес на изграждане	Общо
Отчетна стойност									
Салдо към 01.01.2024 г.	335 549	163 921	419 765	4 085 267	47 718	18 963	247 141	1 541 570	6 859 894
Придобити	374	89	-	23	25	-	27 517	627 517	655 545
Отписани	(998)	(288)	(21 610)	(14 491)	(450)	(98)	(78 655)	(200)	(116 790)
Рекласифицирани	-	-	126	-	(126)	-	-	-	-
Трансфери	686	2 735	55 906	82 573	10 204	1 181	-	(153 285)	-
Салдо към 31.12.2024 г.	335 611	166 457	454 187	4 153 372	57 371	20 046	196 003	2 015 602	7 398 649
Амортизации и загуби от обезценка									
Салдо към 01.01.2024 г.	-	64 288	268 926	1 506 172	29 918	14 194	-	-	1 883 498
Амортизация за периода	-	6 245	25 220	159 634	3 214	1 547	-	-	195 860
Отписани през периода	-	(172)	(21 585)	(12 246)	(433)	(98)	-	-	(34 534)
Рекласифицирани	-	-	126	-	(126)	-	-	-	-
Салдо към 31.12.2024 г.	-	70 361	272 687	1 653 560	32 573	15 643	-	-	2 044 824
Балансова стойност									
Салдо към 01.01.2024 г.	335 549	99 633	150 839	2 579 095	17 800	4 769	247 141	1 541 570	4 976 396
Салдо към 31.12.2024 г.	335 611	96 096	181 500	2 499 812	24 798	4 403	196 003	2 015 602	5 353 825

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 7 472 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 31.12.2025 г. са бракувани дълготрайни материални активи с отчетна стойност 13 586 хил. лв. (31.12.2024 г.: 36 795 хил. лв.) и балансова стойност 2 564 хил. лв. (31.12.2024 г.: 2 363 хил. лв.). За бракуваните преоценени в предходни периоди дълготрайни материални активи е

извършено намаление на балансовата стойност за сметка на преоценъчния резерв с 631 хил. лв. (31.12.2024 г.: 904 хил. лв.), съгласно приложимия СС 16.

Към 31.12.2025 г. отчетната стойност на 100% амортизираните активи, които продължават да се използват в дейността на Компанията е в размер на 319 736 хил. лв. (31.12.2024 г.: 286 256 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 31 829 хил. лв. към 31.12.2025 г. (31.12.2024 г.: 40 478 хил. лв.) и сгради с балансова стойност в размер на 1 355 хил. лв. към 31.12.2025 г. (31.12.2024 г.: 10 082 хил. лв.). Балансовата стойност на неактуваната земя към 31.12.2025 г. е намалена спрямо тази към 31.12.2024 г., поради големия брой актове за държавна собственост съставени през отчетния период.

19. Инвестиции в дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия

Инвестициите в дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия са представени във финансовия отчет на Компанията по метода на себестойността.

<i>В хиляди лева</i>	<i>Вид дейност</i>	<i>Дял %</i>	2025	2024
Инвестиции в дъщерни предприятия:				
„ТРЕН” ЕООД	Търговия с електрическа енергия	100%	5	5
Общо инвестиции в дъщерни предприятия			5	5
Инвестиции в асоциирани и други свързани предприятия:				
„Фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	Производство на стрелки	49%	2 041	2 041
„Зона за обществен достъп – Бургас” АД	Проектиране, изграждане и експлоатация на интермодален терминал	20%	100	100
ЗАД „Алианс България”	Застрахователно дружество	2,796%	742	742
Общо инвестиции в асоциирани и др. свързани предприятия			2 883	2 883
Общо инвестиции в дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия			2 888	2 888

20. Материални запаси

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Материали и консумативи	94 526	100 650
Готова продукция	360	465
Стоки	4	2
Общо:	94 890	101 117

20.1. Материали и консумативи

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Основни материали	49 675	57 379
Материални отпадъци (скрап)	13 759	16 478
Основни резервни части и резервно оборудване	11 562	8 702
Материали втора употреба	10 615	9 547
Горивни и смазочни материали	1 852	2 209
Други	7 063	6 335
Общо:	94 526	100 650

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 31.12.2025 г. е 52 194 хил. лв. (31.12.2024 г.: 60 127 хил. лв.), разпределени в следните групи:

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Основни материали	35 296	45 479
Материали втора употреба	10 615	9 547
Основни резервни части и резервно оборудване	6 135	4 932
Други материали – финансирани	148	169
Общо:	52 194	60 127

Материални запаси към 31.12.2025 г. не са предоставяни като обезпечение на задължения.

21. Вземания

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Вземания от клиенти и доставчици (аванси)	116 279	92 854
Вземания, свързани с асоциирани и смесени предприятия	-	575
Други вземания	58 173	62 460
Общо:	174 452	155 889
<i>в т.ч. финансови активи (пояснителна бележка 29.1)</i>	<i>118 524</i>	<i>95 323</i>

21.1. Вземания от клиенти и доставчици (аванси)

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Вземания от свързани лица под общ контрол	103 626	82 245
Вземания от други клиенти	12 478	10 097
Обезценка на вземания от други клиенти	(195)	(209)
Вземания от доставчици (аванси)	370	721
Общо:	116 279	92 854

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 31.12.2025 г. най-големият длъжник е „Холдинг БДЖ“ ЕАД и неговите дружества с 103 609 хил. лв. или 89,10% от общо търговските вземания от клиенти и доставчици, като сумите са

както следва: вземанията от „Холдинг БДЖ” ЕАД възлизат в размер на 14 921 хил. лв., вземанията от „БДЖ-ТП“ ЕООД – в размер на 76 851 хил. лв. и „БДЖ-ПП“ ЕООД – в размер на 11 837 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 51 817 хил. лв. (31.12.2024 г.: 52 854 хил. лв.) за разсрочено плащане: ликвидност над една година с балансова стойност 51 637 хил. лв. (31.12.2024 г.: 51 817 хил. лв.) и ликвидност до една година с балансова стойност 180 хил. лв. (31.12.2024 г.: 1 037 хил. лв.), които се изпълняват съгласно договореностите. Остатъкът от сумата на вземанията от „Холдинг БДЖ” ЕАД и неговите дружества (извън споразуменията) представляват непросрочени вземания за услуги, възникнали през последния месец и просрочени вземания от „БДЖ-ТП“ ЕООД в размер на 33 753 хил. лв. и просрочени вземания от „БДЖ-ПП“ ЕООД в размер на 4 668 хил. лв.

21.2. Други вземания

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Данъци за възстановяване	39 145	42 240
Съдебни вземания	12 663	13 156
Вземания по оперативни програми	2 615	2 615
Други вземания	3 750	4 449
Общо:	58 173	62 460

21.2.1. Съдебни вземания

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Вземания по съдебни спорове	8 221	8 841
Присъдени вземания	4 932	4 871
Обезценка на присъдени вземания	(490)	(556)
Общо:	12 663	13 156

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);
- „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД – предявен е иск за събиране на дължими суми, представляващи инфраструктурни такси (такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия), мораторна лихва, законна лихва и съдебни разноски.

За събиране на начислените неустойки по договори с изпълнители са заведени съдебни искове на стойност 4 423 хил. лв.

21.2.2. Други вземания

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Блокирани парични средства в КТБ АД	4 434	4 434
Дадени гаранции	2 113	1 736
Други дебитори	1 876	3 105
Вземания по липси и начети	26	17
Други	-	4
Обезценка на други вземания	(4 699)	(4 847)
Общо:	3 750	4 449

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 265 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>	2025	2024
Салдо към 1 януари	5 612	6 886
Отписани суми (несъбираеми)	(226)	(1 274)
Събрани суми	(2)	-
Салдо към 31 декември	5 384	5 612

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>	2025	2024
Парични средства в брой	11	5
Парични средства по банкови сметки	79 036	273 784
Общо:	79 047	273 789

22.1. Парични средства в брой

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Каса в лева	8	3
Каса във валута	3	2
Общо:	11	5

22.2. Парични средства по банкови сметки

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Разплащателна сметка в левове	78 692	273 401
Специална банкова сметка	344	383
Общо:	79 036	273 784

На ред „Специална банкова сметка“ е показана наличността по банкова сметка на поделение „Електроразпределение“ за разплащане към БНЕБ ЕАД в случаите на реализиране на нетни покупки на ел. енергия за технологични разходи (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 принципала – МТС чрез сметки в Българска народна банка (БНБ). Титуляр на сметките в БНБ е МТС.

За целите на изпълнение на условията на железопътни инфраструктурни проекти, финансирани от Европейски фондове при споделено управление (ЕФСУ) и други Международни финансиращи институции (МФИ), 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 2025 г. Компанията е уредила задължения свързани с проекти, финансирани по Оперативни програми в размер на 193 640 хил. лв. (през 2024 г. Компанията е уредила задължения към свои доставчици по проекти, финансирани по Оперативни програми в размер на 113 524 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 2025 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 31.12.2025 г. е 392 872 хил. лв. (31.12.2024 г.: 391 964 хил. лв.). През 2025 г. за сметка на допълнителните резерви са:

- получени нетекущи активи на стойност 1 054 хил. лв. съгласно:
 - Решение № 188 от 21.03.2024 г., изменено с Решение № 391 от 13.06.2025 г. на МС и Решение на УС № 18-05/24 от 08.05.2024 г.;
 - Решение № 364 от 06.06.2025 г. на МС и Решение на УС № 26-08/25 от 06.08.2025 г.;
 - Решение № 427 от 27.06.2025 г. на МС и Решение на УС № 26-08/25 от 06.08.2025 г.;
 - Решение № 395 от 07.06.2024 г. на МС и Решение на УС № 29-09/25 от 03.09.2025 г.;
 - Решение № 632 от 11.09.2025 г. на МС и Решение на УС № 41-12/25 от 10.12.2025 г.;
 - Решение № 568 от 22.08.2025 г. на МС и Решение на УС № 39-11/25 от 12.11.2025 г.;
 - Решение № 599 от 27.08.2020 г. на МС и Решение на УС № 42-12/25 от 19.12.2025 г.;
 - Решение № 631 от 11.09.2025 г. на МС и Решение на УС № 31-11/25 от 12.11.2025 г.;
- предадени нетекущи активи на стойност 146 хил. лв. съгласно:
 - Заповед № ОА04-4267 от 27.05.2025 г. на Областния управител на Област Велико Търново и Решение на УС № 25-07/25 от 31.07.2025 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>	2025	2024
Салдо към 1 януари	1 339 059	1 351 185
Освободен преоценъчен резерв на отписани (бракувани) активи	(631)	(903)
Данъчен ефект от отписания преоценъчен резерв	64	90
Прехвърляне на преоценъчен резерв на отписани активи в неразпределената печалба	(10 583)	(12 570)
Данъчен ефект от прехвърления преоценъчен резерв	1 058	1 257
Салдо към 31 декември	1 328 967	1 339 059

Представеният преоценъчен резерв е формиран от разликите между балансовата и справедливата стойност на преоценяваните дълготрайни материални активи на Компанията 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 2025 г. и сравнимия период 2024 г. е 10%.

24.1. Отсрочени данъчни пасиви

В хиляди лева	2025	2024
Към 1 януари	80 613	83 919
Отписан отсрочен данъчен пасив	(64)	(90)
Промяна на отсрочен данъчен пасив от освободен преоценъчен резерв	(3 221)	(3 216)
Към 31 декември	77 328	80 613

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:

В хиляди лева	2025	2024
	Данъчен актив	Данъчен актив
Начисления към персонала и други физически лица	788	697
	788	697

25. Лизинг

25.1. Оперативен лизинг

Компанията като лизингополучател:

Лизинговите плащания, признати като разход за периода, възлизат на 388 хил. лв. (през 2024 г.: 1 137 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 2025 г., възлизащи на 4 113 хил. лв. (през 2024 г.: 4 077 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. Компанията сключва договор с предмет „Закупуване на нови транспортни средства за нуждите на ДП НКЖИ, 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>	2025	2024
Към 1 януари	1 529	2 171
Платена главница	(600)	(579)
Платена лихва (пояснителна бележка 15)	(42)	(63)
Салдо към 31 декември	887	1 529
<i>в т.ч. изискуеми над 1 год.</i>	-	887

26. Задължения

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Задължения към доставчици	64 137	62 247
Задължения към финансови предприятия (пояснителна бележка 25.2)	887	1 529
Задължения, свързани с асоциирани предприятия	7	3 053
Други задължения	127 160	177 465
Общо:	192 191	244 294
<i>в т.ч. финансови пасиви (пояснителна бележка 29.2)</i>	146 597	207 640

Към 31.12.2025 г. задълженията към асоциирани предприятия са в размер на 7 хил. лв (31.12.2024 г.: 3 053 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>	2025	2024
Задължения към свързани предприятия под общ контрол (МТС)	1 222	2 902
Задължения към други доставчици	62 915	59 345
Общо:	64 137	62 247

26.2. Други задължения

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Гаранции за изпълнение на договори	81 566	62 122
Задължения към персонала	30 360	24 046
Задължения за социално осигуряване	10 867	8 896
Задължения за данъци	3 085	2 382
Други	1 282	1 330
Възмездна финансова помощ	-	78 689
Общо:	127 160	177 465

С Постановление № 80 от 03.04.2024 г. на МС са одобрени допълнителни плащания в размер на 154 653 хил. лв. по бюджета на МТС за 2024 г., предоставени като възмездна финансова помощ

на Компанията, в качеството ѝ на бенефициент по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. Срокът за възстановяване по бюджета на МТС е 30.06.2025 г. (удължен с ПМС № 477 от 27.12.2024 г.). На 17.12.2024 г. по бюджета на МТС е възстановена сумата в размер на 75 964 хил. лв. На 27.06.2025 г. е възстановен остатъкът от 78 689 хил. лв. по бюджета на МТС.

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 44 879 хил. лв., представлява гаранции 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>	2025	2024
Данъци по ЗДДФЛ	2 920	2 175
Данъци по чл. 204 от ЗКПО	78	78
Вноски 50% от получени наеми (чл. 103 за 2025 г./ чл. 102 за 2024 г. от ЗДБРБ)	61	104
Данъци към общини	26	25
Общо:	3 085	2 382

26.2.2. Други

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Задължения по застраховане	8	3
Други кредитори	1 274	1 327
Общо:	1 282	1 330

27. Финансирания

Финансиранията са безвъзмездни средства, предоставени от държавата и европейските фондове и представляват отсрочени приходи за бъдещи периоди (балансова стойност на финансиранията), които се признават на систематична база за срока на полезния живот на нетекущи активи, придобити с получените безвъзмездни средства.

Когато безвъзмездните средства, предоставени от държавата, са свързани с разходна позиция, те се признават като приход за периодите, необходими за съпоставяне на дарението на систематична база с разходите, които то е предвидено да компенсира.

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Нетекущи:		
Финансирания за нетекущи активи в процес на изграждане	2 904 585	2 290 909
Финансирания, свързани с нетекущи амортизируеми активи	1 941 732	1 992 874
Финансирания за текуща дейност	9 361	10 572
Неусвоено финансиране за нетекущи активи от Капиталов трансфер	11	-
Общо:	4 855 689	4 294 355

Неусвоеното финансиране за нетекущи активи от Капиталов трансфер в размер на 11 хил. лв. е възстановено по бюджета на Министерство на транспорта и съобщенията на 09.01.2026 г.

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

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Към 1 януари	4 294 355	4 021 152
Получени от държавния бюджет	805 368	465 939
Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (пояснителна бележка 22.2)	193 640	113 524
Възстановени финансираня от УО по ОПТТИ	85 943	132 144
Механизъм за свързване на Европа	4 838	113 216
Правителствени компенсации за ел. енергия	1 222	1 344
ПМС за одобряване на неотложни разходи при бедствия	92	146
Получени други финансираня	60	-
Възстановени финансираня на УО по ОПТТИ	-	(19 693)
Възстановени ДДС 06/2011	(6 007)	(55 817)
Признати в индивидуален отчет за приходите и разходите (пояснителна бел. 10.1)	(523 822)	(477 600)
Към 31 декември	4 855 689	4 294 355

НКЖИ е бенефициент по железопътни инфраструктурни проекти, финансирани със средства от Европейски фондове при споделено управление (ЕФСУ) и други Международни финансиращи институции (МФИ). Финансирането на тези проекти се извършва от Кохезионния фонд, ЕФРР, национално съфинансиране от ДБ и от средства на Компанията.

Към 31.12.2025 г. НКЖИ получава безвъзмездни средства, предоставени от Държавния бюджет, в размер на 805 368 хил. лв. (31.12.2024 г.: 465 939 хил. лв.), от които текуща субсидия за покриване на разходи в размер на 353 210 хил. лв. и 452 158 хил. лв. за капиталов трансфер (в т.ч. 238 489 хил. лв. отпуснати допълнително с ПМС № 67 от 22.05.2025).

През 2025 г. по реда на ДДС № 06/2011 г. НКЖИ получава временен безлихвен заем в размер на 6 007 хил. лв. по проекти „Модернизация на железопътна линия София-Драгоман-сръбска граница, жп участък Волюжк-Драгоман, Фаза 2“ и проект „Предпроектни проучвания за нова жп линия Ямбол-Лесово“, който подлежи на възстановяване след приключване процеса на верификация.

С ПМС № 214 от 22.10.2025 г. НКЖИ получава безвъзмездни средства, предоставени от Държавния бюджет, в размер на 92 хил. лв. за непредвидени и/или неотложни разходи за предотвратяване, овладяване и преодоляване на последиците от бедствия.

Получени са правителствени компенсации за ел. енергия, съгласно Решения на Министерски съвет за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия за месец юли-декември 2024 г. (пояснителна бележка 10.1). По този ред са отчетени приходи от получени компенсации за ел. енергия, посочени на ред „Финансираня, свързани с правителствени компенсации за ел. енергия“.

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

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Получени финансираня		
Получени от държавния бюджет за капиталов трансфер	452 158	145 675
Получени от държавния бюджет за текуща субсидия	353 210	320 264
Получени финансиране от УО по ОПТТИ	73 929	76 945
Механизъм за свързване на Европа	4 838	113 216
Получени правителствени компенсации за ел. енергия	210	28
Получени средства с ПМС за одобряване на неотложни разходи при бедствия	92	146
Общо:	884 437	656 274
<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Възстановени финансираня		
Възстановени средства на УО по Оперативни програми	-	(19 693)
Общо:	-	(19 693)
28. Свързани лица		
28.1. Сделки със свързани предприятия		
28.1.1. Сделки с асоциирани и други свързани предприятия		
<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Продажба на стоки и услуги	2	4
продажба на услуги на „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	2	4
Покупки на стоки и услуги	166	9 848
покупки на стоки от „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	22	9 685
покупки на услуги от „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	144	163
Други сделки		
Разпределени дивиденди от „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	1 077	1 147
Разпределени дивиденди от ЗАД „Алианс България“	433	460
28.1.2. Сделки с други свързани лица под общ контрол (МТС)		
<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Продажба на стоки и услуги	81 606	76 219
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	180	180
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	53 826	48 910
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	27 452	27 018
„ТСВ“ ЕАД	148	111

Покупки на стоки и услуги	35 407	22 505
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	62	857
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	6 856	7 504
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	3 289	3 036
„ТСВ“ ЕАД	25 200	11 108

28.1.3. Сделки с ключов управленски персонал

Ключовият управленски персонал включва членовете на Управителния съвет и генералния директор на Компанията. Доходите на ключовия управленски персонал, включително осигуровки, са както следва:

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
Заплати и други краткосрочни доходи	420	371
Осигуровки	21	22
Общо:	441	393

28.1.4. Безналични сделки

През 2025 г. е извършено прихващане на насрещни вземания и задължения със свързани лица под общ контрол, с принципал МТС на стойност 330 хил. лв. (в сравнителния период: 991 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

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
„фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	-	575
Общо текущи вземания от асоциирани предприятия (без аванси):	-	575

Други вземания от асоциирани предприятия

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

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

<i>В хиляди лева</i>	2025	2024
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	14 921	14 980
<i>в т. ч. вземания по споразумения над 1 г.</i>	<i>14 843</i>	<i>14 903</i>
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	11 837	6 461
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	76 851	60 791
<i>в т. ч. вземания по споразумения над 1 г</i>	<i>36 794</i>	<i>36 914</i>
„ТСВ“ ЕАД	17	13
Общо вземания от свързани лица под общ контрол (без аванси):	103 626	82 245
<i>в т. ч. вземания по споразумения над 1 г</i>	<i>51 637</i>	<i>51 817</i>

<i>Други вземания от свързани лица под общ контрол (МТС)</i>			
„ТСВ“ ЕАД		697	2 388
Вземания по аванси		697	2 388
28.2.3. Задължения към асоциирани предприятия			
<i>В хиляди лева</i>		2025	2024
„фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД		7	3 053
Общо задължения към асоциирани предприятия (без гаранции):		7	3 053
<i>Други задължения към асоциирани предприятия</i>			
„фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД		41	8
Задължения по получени гаранции		41	8
28.2.4. Задължения към свързани лица под общ контрол (МТС)			
<i>В хиляди лева</i>		2025	2024
„Холдинг“ БДЖ ЕАД		5	4
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД		906	1 824
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД		307	631
„ТСВ“ ЕАД		4	443
Общо задължения към свързани лица под общ контрол (без гаранции):		1 222	2 902
<i>Други задължения към свързани лица под общ контрол (МТС)</i>			
„Холдинг“ БДЖ ЕАД		1	1
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД		2 738	2 507
„ТСВ“ ЕАД		3	3
Задължения по получени гаранции		2 742	2 511

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:

<i>В хиляди лева</i>	Бележка	2025	2024
Кредити и вземания:			
Търговски и други вземания	21	118 524	95 323
Пари и парични еквиваленти	22	79 047	273 789
Общо финансови активи:		197 571	369 112

Ред „Търговски и други вземания“ включва финансови активи, както следва:

<i>В хиляди лева</i>		2025	2024
Вземания от свързани лица под общ контрол		103 626	82 245
<i>в т.ч. над 1 г.</i>		51 637	51 817
Вземания от други клиенти		12 478	10 097
Вземания по оперативни програми		2 615	2 615
Вземания, свързани с асоциирани и смесени предприятия		-	575
Обезценка на вземания от други клиенти		(195)	(209)
Общо търговски и други вземания:	21	118 524	95 323
<i>в т.ч. над 1 г.</i>		51 637	51 817

29.2. Финансови пасиви

Финансови пасиви са:

<i>В хиляди лева</i>	Бележка	2025	2024
Финансови пасиви, отчитани по амортизирана стойност:			
Задължения свързани с гаранции		81 566	62 122
<i>в т.ч. над 1 г.</i>		44 879	51 119
Търговски задължения		64 137	62 247
Задължения към финансови предприятия		887	1 529
<i>в т.ч. над 1 г.</i>		-	887
Задължения свързани с асоциирани и смесени предприятия		7	3 053
Възмездна финансова помощ		-	78 689
<i>в т.ч. над 1 г.</i>		-	-
Общо финансови пасиви:	26	146 597	207 640
<i>в т.ч. над 1 г.</i>		44 879	52 006

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:

В хиляди лева	2025	2024
Групи финансови активи – балансови стойности:		
Търговски и други вземания	118 524	95 323
Пари и парични еквиваленти	79 047	273 789
Балансова стойност	197 571	369 112

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:

В хиляди лева	2025	2024
Непросрочени	23 580	18 861
Просрочени до 90 дни	15 994	9 648
Просрочени между 90 – 180 дни	5 766	3 711
Просрочени между 180 – 365 дни	9 982	1 024
Просрочени над 365 дни	63 202	62 079
Общо	118 524	95 323

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 63 202 хил. лв. към 31 декември 2025 г. включват:

- 14 903 хил. лв. – Вземания от „Холдинг БДЖ” ЕАД

- 47 748 хил. лв. – Вземания от „БДЖ-ТП” ЕООД
- 551 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. Остатъкът от сумата към 31.12.2025 г. по споразумението е 14 903 хил. лв. Договорените парични потоци по споразумението през следващите 12 месеца с „Холдинг БДЖ” ЕАД 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. Остатъкът от сумата към 31.12.2025 г. по споразумението е 36 914 хил. лв. Договорените парични потоци по споразумението през следващите 12 месеца с „БДЖ-Товарни превози” ЕООД са 120 хил. лв.

Остатък от вземанията над 1 година на „БДЖ Товарни превози” ЕООД (извън споразумението) в размер на 10 834 хил. лв. представляват вземания за инфраструктурни такси, разпределение на тягова ел. енергия, други услуги и 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 2025 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. Средствата за дългосрочните ликвидни нужди се осигуряват чрез безлихвена финансова помощ и финансиране от държавата.

Към 31 декември 2025 г. падежите на договорните задължения на Компанията (съдържащи лихвени плащания, където е приложимо) са обобщени, както следва:

В хиляди лева

	<u>Текущи</u> До 1 година	<u>Нетекучи</u> От 1 до 5 години
Задължения към финансови предприятия	887	-
Търговски и други задължения	100 831	44 879
Общо	101 718	44 879

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

В хиляди лева

31 декември 2024 г.	<u>Текущи</u> До 1 година	<u>Нетекучи</u> От 1 до 5 години
Задължения към финансови предприятия	642	887
Възмездна финансова помощ	78 689	-
Търговски и други задължения	76 303	51 119
Общо	<u>155 634</u>	<u>52 006</u>

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:

В хиляди лева	2025	2024
Собствен капитал	1 184 794	1 226 148
Общо привлечен капитал (без безвъзмездни средства и отсрочени данъчни пасиви)	240 194	286 961
Пари и парични еквиваленти	<u>(79 047)</u>	<u>(273 789)</u>
Нетен дълг	<u>161 147</u>	<u>13 172</u>
Съотношение на собствен капитал към привлечен капитал	5:1	4:1

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, по които НКЖИ е бенефициент:

Инвестиционна програма за 2026 г.	хил. лв.	хил. евро
От Държавния бюджет:		
<u>Основен ремонт на дълготрайни материални активи</u>	103 690	53 017
Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	23 299	11 913
Модернизирание на осигурителни системи и прелезни устройства	31 513	16 113
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	14 414	7 370
Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	420	215
Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	18 660	9541
Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания	15 384	7 866
<u>Придобиване на дълготрайни материални активи</u>	419 948	214 715
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	53 608	27 410
Доставка на жп механизация	28 310	14 475
Транспортни средства	5 329	2 725
Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец фаза 2"	69 817	35 697
Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин"	16 255	8 311
Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект : "Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември"	51 259	26 208
Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Развитие на железопътен възел Пловдив"	58 829	30 079
Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, Фаза 2, Етап 2"	2 824	1 444
Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп участък Мездра-Медковец"	1 252	640
Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък Перник-Радомир	66 542	34 022
Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: Техническа помощ за подготовка на проекта "Модернизация на железопътния участък Михайлово - Димитровград"	1 656	847
Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Видин - Срацимир	60 173	30 766
Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: Техническа помощ за модернизация на железопътния участък Радомир - Кулата	1 723	881
Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: Идеино проектиране и ПУП за удвояване на жп линията Пловдив-Бургас	1 800	920
Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Изготвяне на прединвестиционни проучвания по направление Север–Юг средна ос: граница с Румъния – централна северна и южна България – граница с Гърция“	300	154
Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Изготвяне на технически проект за жп линия Волуяк - Храбърско - Разменна - Перник разпределителна с връзка жп участък Разменна – Батановци“	271	138
ОБЩА СУМА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ, ФИНАНСИРАНИ ОТ ДЪРЖАВЕН БЮДЖЕТ	523 638	267 732

<i>Предстоящи проекти, съфинансирани по програма "Транспортна свързаност" 2021-2027</i>	<i>хил. лв.</i>	<i>хил. евро</i>
Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волуяк	140 566	71 870
Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2 - Етап 2	122 187	62 473
Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия Радомир-Гюешево-граница с Република Северна Македония"	6 147	3 143
Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – сръбска граница, жп участък Волуяк – Драгоман – фаза 2	64 490	32 973
Удвояване и електрификация на железопътен участък Лозарево – Прилеп	31 880	16 300
Изграждане на жп връзка между България и Република Северна Македония	33 336	17 044
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	4 448	2 274
Реконструкция на гарови комплекс Стара Загора и Нова Загора, фаза 2	1 666	852
Модернизация на тягова подстанция Бойчиновци	4 895	2 503
Разширяване функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ	5 457	2 790
Проектиране и внедряване на платформа за централизирано синхронизиране, интегриране и анализ на данни на внедрените системи в ДП НКЖИ	1 224	626
Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Горна Оряховица, Видин	4 148	2 121
Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе	15 731	8 043
Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица	3 272	1 673
Модернизация и въвеждане на SCADA в ТПС Брусарци по коридора и основната мрежа Видин-Мездра	2 124	1 086
Техническа помощ развитие на жп възел Пловдив, етап 2	2 844	1 454
Техническа помощ за изграждане на железопътна връзка с летище Пловдив	1 764	902
Развитие на железопътен възел Пловдив, Етап 2 - Филипово - Скутаре	3 442	1 760
Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставената от Световната банка подкрепа на НКЖИ за осигуряване на финансова устойчивост чрез реформи в управлението на активите и дейността на компанията	964	493
Имплементиране на Регламент на ЕК в РИНФ на ДП НКЖИ	204	104
ОБЩО ПРОЕКТИ ПО ПТС 2021-2027	450 789	230 484
<i>Предстоящи проекти за финансиране по "Механизъм за свързване на Европа" 2021-2027</i>	<i>хил. лв.</i>	<i>хил. евро</i>
Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир	98 734	50 482
Модернизация на Тягови подстанции Червена вода и Хитрино	9 986	5 106
ОБЩО ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027	108 720	55 588

Проекти, финансирани по Национален план за възстановяване и устойчивост	<i>хил. лв.</i>	<i>хил. евро</i>
Дигитализация и визуализация на параметрите на железния път и контактната мрежа, чрез доставка на специализирана механизация	58 781	30 054
Рехабилитация и модернизация на железопътната инфраструктура по основната и разширената основна TEN-T мрежа	2 415	1 235
ОБЩО ПРОЕКТИ ПО НПВУ	61 196	31 289
ОБЩА СУМА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ ЗА 2026 Г.	1 144 343	585 093

33. Условни пасиви

Към 31 декември 2025 г. срещу Компанията има предявени различни съдебни искове.

Към 31 декември 2025 г. са предявени 17 граждански иска срещу НКЖИ за обща сума в размер на 2 162 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 ЕФСУ и други МФИ за финансиране на железопътни инфраструктурни проекти в програмите на Европейския съюз, 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, настъпили след датата на годишния финансов отчет

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;

- ескалира военен конфликт между Израел, САЩ и Иран, който увеличава геополитическата несигурност в световен мащаб. Потенциалните последици включват повишена волатилност на енергийните пазари, колебания в цените на горивата и електроенергията, както и рискове от прекъсвания във веригите за доставки. Към момента не се отчита пряко съществено въздействие върху дейността на предприятието, но развитието на конфликта може да окаже косвено влияние върху оперативната среда, разходите за енергия и общата икономическа стабилност. Ръководството следи внимателно развитието на ситуацията и оценява потенциалните рискове за дейността на предприятието;

- Съгласно Закона за въвеждане на еврото в Република България, считано от 1 януари 2026 г., еврото става официална валута и законно платежно средство в България. Официалният обменен курс е определен като 1.95583 лв. за 1 евро. Въвеждането на еврото като официална валута в Република България представлява промяна във функционалната (отчетната) валута на Компанията, която ще бъде отразена перспективно и не представлява събитие след отчетния период, което изисква корекция във финансовия отчет за годината, приключваща на 31 декември 2025 г. Компанията не очаква съществени ефекти от превалутиране на началните салда към 1 януари 2026 г. в евро и от процеса по промяна във функционалната (отчетна) валута.

- на основание Заповед № ПД-15/23.01.2026 г. на министъра на транспорта и съобщенията е назначен нов член на Одитния комитет на НКЖИ – Гинка Михайлова.

- на основание Заповеди № ПД-37/02.03.2026 г. и № ПД-43/10.03.2026 г. на министъра на транспорта и съобщенията е извършена промяна на членовете на Управителния съвет и генералния директор на Компанията;

- на основание Решение № 933 от 29 декември 2025 г. на Министерския съвет на Република България е сключен „Договор за предоставяне на концесия за добив на подземни богатства по чл. 2, ал. 1, т. 5 от Закона за подземните богатства – строителни материали – варовици, от находище „Карлуково“, разположено в землището на с. Карлуково, община Луковит, област Ловеч“ между Министерски съвет на Република България и Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура”.

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 2025 г. 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 2025 г. (включително сравнителната информация) е одобрен и приет от Управителния съвет на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” на 16.04.2026 г. и след извършен независим финансов одит се предоставя на министъра на транспорта и съобщенията, упражняващ правата на държавата за одобрение и публикуване.

инж. Йордан Върбанов
Генерален директор

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



Аделина Симеонова
и.д. Главен счетоводител

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

Дата на съставяне: 19 март 2026 г.