

ГОДИШЕН ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

31 декември 2021 г.



ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА



Съдържание

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



ГОДИШЕН ДОКЛАД ЗА ДЕЙНОСТТА
НА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
КЪМ 31.12.2021 г.

I. ОПИСАНИЕ НА ДЕЙНОСТТА

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ, Компанията, предприятието) е със статут на държавно предприятие по 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, община Сердика, бул. „Кн. Мария Луиза“ №110.

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

Едноличен собственик на капитала на Компанията е Българската държава чрез Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията (преименуван на Министър на транспорта и съобщенията). Органи на управление са: Министърът на транспорта и съобщенията; Управителният съвет (УС); Генералният директор.

Управителният съвет на НКЖИ е в състав, както следва: председател Христо Алексиев и член Красимир Папукчийски. Считано от датата на Заповед №ПД-233/05.10.2021 г. на МТС е освободен Христо Алексиев и е назначена Цветелина Хантова-Андреева за член на УС на НКЖИ. Считано от датата на Заповед №ПД 268/23.12.2021 г. и Заповед №ПД 1/05.01.2022 г. на МТС е освободен Красимир Папукчийски и е назначен Златин Крумов за член на УС на НКЖИ. Считано от датата на Заповед №ПД 2/11.01.2022 г. на МТС е назначен и Марио Гълъбов за член на УС на НКЖИ.

Компанията се управлява и представлява от Генерален директор Красимир Папукчийски, назначен със Заповед №ПД-38/08.02.2017 г. и Заповед №ПД-44/12.02.2021 г. на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (преименувано на Министерство на транспорта и съобщенията), като считано от датата на Заповед №ПД 268/23.12.2021 г. и Заповед №ПД 1/05.01.2022 г. на МТС е освободен и е назначен Златин Крумов за генерален директор на НКЖИ.

В Компанията е назначен Одитен комитет със заповед на Министъра на транспорта и съобщенията в състав: Катя Атанасова – председател и членове: Люба Янкова и Ваньо Тодоров. Със Заповед №ПД-139/16.06.2021 г. на Министъра на транспорта и съобщенията се освобождава и прекратява договора за възлагане изпълнението на функциите, като член на Одитния комитет на Ваньо Тодоров, и се избира Борис Йовчев, за член на Одитния комитет на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“.

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 (преименувано на МТС), с която е разрешено на ръководството на НКЖИ да прекрати дейността на „ТРЕН“ ЕООД. Това обстоятелство е вписано в Агенцията по вписванията – търговския регистър на 29.10.2020 г. На основание Решение на УС на ДП НКЖИ, взето с протокол №12-10/21 от 27.10.2021 г., срокът на ликвидацията на дружеството е удължен с една година, считано от 30.10.2021 г. (т.е. до 30.10.2022 г.), като това обстоятелство е вписано в търговския регистър към Агенцията по вписванията.

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

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

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

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

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

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

Основният документ, който очертава стратегическата рамка на развитие на транспортната система в Република България е Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г. Документът представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта. Стратегията определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент (ЕС) №1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в основната и широкообхватната TEN-T мрежа и във второстепенната свързаност. Стратегията съдържа цялостен анализ на проблемите за всеки вид транспорт. За разрешаването им са определени мерки от инфраструктурен, организационен и оперативен характер.

В изпълнение на Интегрираната транспортна стратегия до 2030 г., 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.

През 2021 г. НКЖИ участва активно в изпълнението на поставените цели на политиката в областта на транспорта за изграждане на базисната транспортна инфраструктура като важно условие за поддържането на устойчив икономически растеж.

Приоритетите на НКЖИ се определят от основните принципи, заложи в стратегическите документи на ЕС до 2030 г.

На 1 март 2017 год. 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 от 1 март 2017 г., Европейската комисия публикува документ, озаглавен „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.

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

- Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура;
- Реконструкция и подновяване на железопътните линии, разположени по общоевропейските транспортни оси;
- Повишаване на конкурентоспособността на жп транспорт по отношение на качество и ефективност;
- Провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, целогодишност и екологичност на предоставяните услуги;
- Поддържане на активна инвестиционна политика по отношение на привличане на различни източници на финансиране извън Държавния бюджет;
- Привличане на частни инвестиции в инфраструктурата;
- Въвеждане на нови услуги и дейности;
- Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси;
- Провеждане на гъвкава тарифна политика чрез въвеждане на нова методика за такси;
- Разширяване на пазарния дял на комбинираните превози чрез развитие на терминалната инфраструктура;
- Осигуряване на безопасен и сигурен железопътен транспорт, чрез въвеждане на нови интелигентни системи;
- Въвеждане на нови услуги и дейности, на иновативни техники и енергоефективни технологии;
- Намаляване на загубите от инциденти и на времето за отстраняване на последиците;
- Пълно и ефективно усвояване на средствата от Държавния бюджет, Европейските структурни инвестиционни фондове (ЕСИФ);
- Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

Като управител на железопътната инфраструктура в Република България, НКЖИ организира дейността си в съответствие с 5-годишен договор между 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.

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

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

Министърът на транспорта и съобщенията утвърждава разпределението на субсидията и капиталовите трансфери по чл. 49, ал. 1, т. 3 и ал. 2, т. 2 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2021 г. на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, по чл. 25, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт и Годишната програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура.

Европейските структурни и инвестиционни фондове на Европейския съюз (ЕС) имат решаваща роля във финансирането на транспортните и екологични инфраструктурни проекти. НКЖИ подготвя и реализира проекти по:

➤ Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ) 2014-2020 г. НКЖИ е Бенефициент по Приоритетна ос I – Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа, Приоритетна ос III – Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт, Приоритетна ос IV – Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта и Приоритетна ос V – Техническа помощ.

➤ Механизъм за свързване на Европа (МСЕ), който действа в периода 2014-2020 г. Чрез него се осигурява финансиране на проекти с висока добавена стойност за целия ЕС с цел усъвършенстване на енергийната, транспортната и цифрова инфраструктура.

Програмен период 2021-2027 г.

Периодът 2021 г. - 2023 г. е с изключително голяма важност за НКЖИ като Бенефициент на средства от ЕСИФ. От една страна, това е времето в което ще приключи програмният период 2014-2020 г., а от друга ще стартира следващият такъв - 2021-2027 г., като в същото време започва и изпълнението на новия Механизъм за възстановяване и устойчивост, чиято цел е преодоляване на последиците от разпространението на COVID-19. В този период ще се изпълняват проекти по ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ, както и ще стартира изпълнението на проекти по ПТС 2021-2027, МСЕ-2 и Механизма за възстановяване и устойчивост. Изграденият вече добър опит и практика от предходния програмен период дават увереност, че и в настоящия етап НКЖИ ще посрещне успешно и тези предизвикателства.

От 2020 г. НКЖИ активно участва в процеса на подготовка и разработване на програмните документи в сферата на транспорт за програмния период 2021-2027 г.

На 24 юни 2021 г. е одобрен Регламент (ЕС) 2021/1060 за общоприложимите разпоредби (ROP), като в него са дефинирани правила за финансиране на седем фонда със споделено управление: КФ - Кохезионен фонд; ЕФРР - Европейски фонд за регионално развитие; ЕСФ+ - Европейски социален фонд+; ЕФМДР - Европейски фонд за морско дело и рибарство; ФУМИ - Фонд „Убежище и миграция“; ИУГВ - Инструмент за управление на границите и визите; ФВС - Фонд „Вътрешна сигурност“.

На 24 юни 2021 г. е приет и Регламент (ЕС) 2021/1058 на Европейския парламент и на Съвета относно Европейския фонд за регионално развитие и относно Кохезионния фонд, с което се определят специфичните цели и обхватът на подпомагането от двата фонда.

На 17 декември 2020 г. Европейският Съвет прие Регламент 2020/2093 за определяне на многогодишната финансова рамка (МФР) на ЕС за периода 2021-2027 г. Регламентът предвижда дългосрочен бюджет на ЕС от 1 074,3 млрд. евро за ЕС-27 по цени от 2018 г., което включва интегрирането на Европейския фонд за развитие. Този бюджет, заедно с инструмента за възстановяване на ЕС Next Generation EU на стойност 750 млрд. евро, ще позволи на ЕС да предостави безпрецедентно финансиране в размер на 1,8 трилиона евро през следващите години в подкрепа на възстановяването от пандемията от COVID-19 и дългосрочните приоритети на ЕС в различни области на политиката.

Както се посочва в Европейския зелен пакт и в Плана за инвестиции за устойчива Европа, действията, обхванати от многогодишната финансова рамка за периода 2021-2027 г. следва да бъдат допълнени с Механизъм за справедлив преход. Той ще допринесе за преодоляване на социалните, икономическите и екологичните последици, по-специално за работниците, засегнати в процеса на прехода към неутрален по отношение на климата Съюз до 2050 г., чрез обединяване на разходите от бюджета на Съюза за постигане на целите в областта на климата и социалните цели на регионално равнище и чрез стремеж към високи социални и екологични стандарти.

➤ Програма транспортна свързаност (ПТС) 2021-2027 г.

С Решение №196 на МС от 11 април 2019 година, изменено с Решение №495/21.07.2020 г. е одобрен индикативен Списък с програми за периода 2021 – 2027, като НКЖИ е бенефициент по „Програма за транспортна свързаност“ с водещо ведомство - Министерството на транспорта и съобщенията.

Приоритетите на ПТС 2021-2027 г. допринасят за реализацията на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор. Предвидените инвестиции насърчават употребата на екологосъобразни видове транспорт и алтернативни горива, подобряват качеството на пътната инфраструктура и допринасят за намаляване на вредното въздействие върху околната среда на транспорта. Една от основните задачи, дефинирани в стратегията е навременното завършване на TEN-T мрежата и цифровата трансформация. За изпълнението ѝ ще допринесат предвидените инвестиции по ПТС 2021-2027 г. за развитие на TEN-T мрежата на територията на страната и за внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи във видовете транспорт.

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“.

В ПТС 2021-2027 г. са идентифицирани следните 5 Приоритета:

- Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“
- Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“
- Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността“
- Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“
- Приоритет „Техническа помощ“

НКЖИ ще е Бенефициент по Приоритет I – Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа, Приоритет III – Подобряване на интермодалността, Приоритет IV – Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта и Приоритет V – Техническа помощ

➤ Механизъм за свързване на Европа-2

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

разширение на трасето на коридор ОИС, чрез добавяне на жп участъците София – граници със Сърбия/Северна Македония.

Общите цели на МСЕ-2 са да се изградят, развият, модернизират и завършат трансевропейските мрежи в транспортния, енергийния и цифровия сектор. Специфичните цели в транспортния сектор са: да допринеса за разработването на проекти от общ интерес, свързани с ефикасни, взаимосвързани и мултимодални мрежи и инфраструктура за интелигентна, оперативно съвместима, устойчива, приобщаваща, достъпна, безопасна и сигурна мобилност в съответствие с целите на Регламент (ЕС) №1315/2013 относно насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа.

Финансовият пакет за изпълнението на МСЕ в периода от 1 януари 2021 г. до 31 декември 2027 г. е в размер на 33,710 милиарда евро по текущи цени, от които 25,807 милиарда евро за транспортния сектор в т.ч. 11,286 милиарда евро, прехвърлени от Кохезионния фонд, за да бъдат изразходвани в съответствие с Регламента в държави членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд.

➤ Национален план за възстановяване и устойчивост

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

Основната цел на Плана за възстановяване и устойчивост е да способства икономическото и социално възстановяване от кризата, породена от COVID-19 пандемията. В преследването на тази цел са идентифицирани набор от мерки и реформи, които да имат съществен принос към възстановяването на потенциала за растеж на икономиката и да го развият, като осигурят устойчивост на негативни външни въздействия. Това ще позволи в дългосрочен план постигането на стратегическата цел за конвергенция на икономиката и доходите до средноевропейските. Същевременно, Планът полага основите за зелена и цифрова трансформация на икономиката в контекста на амбициозните цели на Зелената сделка.

Ефектът от изпълнението на политиката в железопътния сектор е свързан с: осигуряване на стабилен График за движение на влаковете (ГДВ); привличане на повече товари и пътници; подобро качество и увеличен капацитет на железопътната инфраструктура; премахване на временни и постоянни намаления на скоростта; намаляване броя и времето за отстраняване на аварии; намаляване на енергийните разходи; намалени средства за поддържане и експлоатация на жп инфраструктура; свободен и равнопоставен достъп до инфраструктурната мрежа и обекти; повишено качество на транспортното обслужване (по-висока скорост, намалено време пътуване, повишена безопасност, по-висок комфорт).

II. ВАЖНИ СЪБИТИЯ ЗА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ НАСТЪПИЛИ ПРЕЗ 2021 г.

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

На 21.01.2021 г. с Решение на Управителният съвет на НКЖИ – Протокол №02-01/21 са приети проект на Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2021 г. и проект на Бизнес програма на НКЖИ за периода 2021-2025 г.

На 29.03.2021 г. с Решение на Управителния съвет на НКЖИ – Протокол №05-03/21 е приет Годишен индивидуален и на 23.04.2021 г. с Протокол №07-04/21 консолидиран финансови отчети на НКЖИ за 2020 г. Същите са одобрени, съответно със Заповед №ПД-80/28.04.2021 г. и Заповед №ПД-115/31.05.2021 г. на министъра на транспорта и съобщенията.

Промени в структурата и размера на капитала на НКЖИ:

Допълнителните резерви са възникнали като балансираща стойност при отделянето на Компанията от Национална компания „Български държавни железници”, (Разделителен протокол към 31.12.2001

г.). Размерът към 31.12.2021 г. е 382 927 хил. лв. (към 31.12.2020 г. е 382 763 хил. лв.). През 2021 г. за сметка на допълнителните резерви НКЖИ получава безвъзмездно предоставени нетекущи активи на стойност 672 хил. лв., съгласно Решения №598 от 27.08.2020 г. и №605 от 28.08.2020 г. на МС и Решение на УС №03-02/21 от 26.02.2021 г.; Решение №692 от 01.10.2020 г. на МС и Решение на УС №03-02/21 от 26.02.2021 г.; Решение №190 от 05.03.2021 г. на МС и Решение на УС №07-04/21 от 23.04.2021 г.; Решения №84 от 29.01.2021 г. и №204 от 12.03.2021 г. на МС и Решение на УС №07-04/21 от 23.04.2021 г.; Решения №244 от 19.03.2021 г. и №262 от 25.03.2021 г. на МС и Решение на УС №10-07/21 от 08.07.2021 г. Решение №321 от 09.04.2021 г. на МС и Решение на УС №08-05/21 от 27.05.2021 г. Договор №ДР-12 от 13.04.2018 г. и Решение на УС №12-10/21 от 27.10.2021 г.; Решения №602 от 13.08.2021 г. и №610 от 16.08.2021 г. на МС и Решение на УС №12-10/21 от 27.10.2021 г.; Решение №351 от 15.04.2021 г. на МС и Решение на УС №15-12/21 от 21.12.2021 г.; Решение №631 от 26.08.2021 г. на МС и Решение на УС №15-12/21 от 21.12.2021 г. Отписани са нетекущи активи на стойност 508 хил. лв., съгласно Решение №839 от 20.11.2020 г. на МС и Решения на УС №18-08/20 от 13.08.2020 г., и Заповед №ДС-17-00001 от 26.01.2021 г. на Областния управител на Област София и Решения на УС №21-09/20 от 15.09.2020г.

Тези изменения са представени в индивидуалния отчет за собствения капитал, като сделки със собственика.

Структурни и организационни промени:

В сила от 01.01.2021 г. е извършено вътрешно реструктуриране на участъци в ЖП Секция София.

В сила от 01.09.2021 г. са извършени структурни и организационни промени и в поделение „Електророзпределение“: обединяване на подрайони/енергоразпределителни и създаване на подрайон/енергоразпределителен аварийен/обединен (ПЕАО); въвеждане на непрекъснат 24 часов режим на работа с 12 часови смени.

В сила от 01.12.2021 г. са извършени структурни и организационни промени в поделение „Сигнализация и телекомуникации“. С цел подобряване организацията на работа са създадени аварийни мобилни групи за по-ефективно отстраняване на възникнали повреди, отказ на съоръженията, кражби и др.

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

С ПМС №283 от 14.11.2019 г. е изменена и допълнена Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси. С методиката се определя таксата за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, 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.

Таксата се формира на базата на разходите на НКЖИ, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга. През 2020 г. Управителят на железопътната инфраструктура е предоставил на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ информация за фактически извършените разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за 2019 г. и е определил необходимото ниво на размера на инфраструктурните такси за 2021 г. съгласно изискванията, процедурите и правилата на Наредба №41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура.

До 31.01.2021 г. е запазен размера на таксите, в сила от 01.03.2020 г., както следва: 0,6086 лв. за влакилометър; 0,0021 лв. за брутотонкилометър; 50,40 лв./MWh за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия; 1,986 лв. за заявен и неизползван капацитет.

В сила от 01.02.2021 г. са одобрени от ИАЖА нови такси, както следва: 0,6515 лв. за влакилометър; 0,0022 лв. за брутотонкилометър; 56,93 лв./MWh за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия; 2,15 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. С Решения №Ц-30 от 01.07.2020 г. и №Ц-28 от 01.07.2021 г. КЕВР определя цена за разпределение на тягова електрическа енергия, за втората ценова, година на третия регулаторен период в размер

на 135,24 лв./MWh, в сила от 01.07.2020 г. и за първата ценова, година от четвъртия регулаторен период в размер на 129,79 лв./MWh, в сила от 01.07.2021 г.

В сила от 01.01.2022 г. са одобрени от ИАЖА нови такси, както следва: 0,6264 лв. за влаккилометър; 0,00204 лв. за брутотонкилометър; 58,08 лв./MWh за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия; 2,1325 лв. за заявен и неизползван капацитет.

Други промени

През месец март 2020 г. беше въведено извънредно положение в страната, целящо възпрепятстване на разпространението на световната пандемия от коронавирус COVID-19, като бяха приети и въведени засилени противоепидемични мерки и ограничения.

В тази връзка и в резултат на създалата се пазарна конюнктура, и състоянието на транспортния сектор се наблюдава забавяне на разрешените за строеж и проектирането по проекти от железопътната инфраструктура.

Компанията изразходва и допълнителни финансови ресурси за ограничаване на разпространението на COVID-19, свързани с мерки за дезинфекция и осигуряване на средства за защита.

След датата на годишния финансов отчет, през февруари 2022 година започна военния конфликт Русия и Украйна, като някои държави обявиха пакети от санкции срещу Руската федерация. Дружеството няма директни експозиции към свързани лица и/или ключови клиенти или доставчици от тези страни. Дружеството разглежда тези събития като некоригиращи събития след отчетния период, като не очаква съществени преки ефекти за дейността на дружеството, чийто ефект не може да бъде оценен в момента с достатъчна степен на увереност. Възможни са непреки ефекти - през вериги доставки, цени на суровини и други ресурси, инфлация, трудови ресурси и други, които не бихме могли да оценим на този етап.

Не са настъпили други събития след края на отчетния период, които да влияят на информацията представена в настоящия финансов отчет, за годината, приключваща на 31 декември 2021 година и които да налагат допълнителни корекции и/или оповестявания.

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.

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

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

При сравнението на натуралните измерители на влаковата работа за 2021 г. спрямо 2020 г. се отчита увеличение във влаккилометрите с 1 124 562 или с 3,80%, в брутотонкилометровата работа с 338 905 034 или с 2,49% и такса преминаване с 2 180 хил. лв. или с 4,55 %.

Таблица №1

Натурални и стойностни измерители	Влаккилометри	Брутотонкилометри (хил.)	Приходи от такса преминаване (хил. лв.)
Отчет към 31.12.2021 г.	30 716 123	13 963 935	50 097
Отчет към 31.12.2020 г.	29 591 561	13 625 030	47 917
<i>Изменение към 31.12.2021/2020 (+/-)</i>	1 124 562	338 905	2 180
<i>Изменение към 31.12.2021/2020(%)</i>	3,80%	2,49%	4,55%

По видове превози изменението на превозната работа 2021 г. спрямо 2020 г. е, както следва:

- пътнически превози – ръст с 2,66% във влаккм., 2,07% в брутотонкм. и 3,72% в такса преминаване;

- товарни превози – ръст с 5,26% във влаккм., 2,53% в брутотонкм. и 4,84% в такса преминаване;
- изолирани локомотиви – ръст с 16,71% във влаккм., 16,97% в брутотонкм. и 19,00% в такса преминаване.

Делът на приходите от такса преминаване по железопътната инфраструктура от общите за 2021 г.: товарни превози – 51,27%, пътнически превози – 46,82%, изолирани локомотиви - 1,91%.

През 2021 г. железопътната инфраструктура е предоставена за ползване от всички 15 броя железопътни превозвачи: „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, „БЖК“ ЕАД, „Газтрейд“ АД, „Рейл Карго Керийър България“ ЕООД, „Ди Би Карго България“ ЕООД, „ТСВ“ ЕАД, „Експрес сервис“ ООД, „Карго Транс Вагон България“ АД, „Порт рейл“ ЕООД, „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, „ТБД Товарни превози“ ЕАД, „Пимк рейл“ ЕАД, „Мини Марица изток“ ЕАД и „ДМВ Карго Рейл“ ЕООД.

Извършените превози, изразени във влакилометри и брутотонкилометри и реализираните от тях приходи от такса за преминаване по железопътната инфраструктура за 2021 г. и 2020 г. по железопътни превозвачи, са показани в следващите таблици:

Таблица №2

Железопътни превозвачи	Към 31.12.2021 г.		Към 31.12.2020 г.		Към 31.12.2021 г.	Към 31.12.2020 г.
	натурални измерители				Приходи от такса преминаване	
	Влаккм.	Брутотонкм.	Влаккм.	Брутотонкм.		
		/хил./		/хил./	хил. лв.	
БДЖ ПП ЕООД	21 283 996	4 450 507	20 755 600	4 362 107	23 524,51	22 699,72
БДЖ ТП ЕООД	4 691 143	4 657 610	5 071 850	5 335 385	13 188,50	14 542,04
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	1 228 245	1 423 997	950 117	1 049 178	3 918,24	2 866,08
ТБД Товарни превози ЕАД	893 078	717 253	587 414	540 935	2 151,58	1 553,96
Пимк рейл ЕАД	765 549	759 777	562 890	580 800	2 044	1 494,07
Рейл Карго Керийър България ЕАД	695 954	771 539	516 714	587 480	1 971,76	1 530,82
Ди Би Карго България ЕООД	576 497	666 911	475 863	564 623	1 791,48	1 494,17
БЖК АД	503 113	476 568	614 926	587 213	1 370,17	1 663,94
ТСВ ЕАД	40 900	10 788	35 383	7 263	50,30	38,08
Мини Марица-изток ЕАД	19 851	26 430	6 722	8 107	70,82	21,12
Порт Рейл ООД	12 414	1 225	9 711	1 137	10,70	8,57
Експрес сервис ООД	2 516	350	2 150	261	2,41	1,96
Газтрейд АД	1 631	697	1 255	475	2,60	1,88
Карго Транс Вагон България АД	992	258	115	8	1,21	0,09
ДМВ Карго рейл ЕООД	244	25	851	58		0,64
Общо	30 716 123	13 963 935	29 591 561	13 625 030	50 097	47 917

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

При сравнението на натуралния измерител и приходите от разпределение на тягова ел. енергия, и от такса за използване за 2021 г. спрямо 2020 г. се отчита увеличение, видно в следващите таблици:

Таблица №3

Натурални и стойностни измерители	МВтч	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия (хил. лв.)	Приходи от такса за използване на ел. оборудване (хил. лв.)
Отчет към 31.12.2021 г.	300 324	39 893	16 930
Отчет към 31.12.2020 г.	288 573	38 977	14 544
<i>Изменение към 2021/2020 (+/-)</i>	11 751	916	2 386
<i>Изменение към 2021/2020 (%)</i>	4,07%	2,35%	16,41%

Извършените превози, изразени в МВтч и реализираните от тях приходи от разпределение на тягова ел. енергия, и от такса за използване по железопътната инфраструктура за 2021 г. и 2020 г. по железопътни превозачи, са показани в следващата таблица:

Таблица №4

Железопътни превозачи	Към 31.12.2021 г.	Към 31.12.2020 г.	Към 31.12.2021 г.	Към 31.12.2020 г.	Към 31.12.2021 г.	Към 31.12.2020 г.
	Натурален измерител		Приходи от разпределение на тягова ел. енергия		Приходи от такса за използване на ел. оборудване	
	<i>МВтч</i>		<i>хил. лв.</i>		<i>хил. лв.</i>	
БДЖ ПП ЕООД	148 292,81	141 432,02	19 653,28	19 040,29	8 352,92	7 128,17
БДЖ ТП ЕООД	69 983,81	80 852,84	9 286,09	10 884,69	3 943,34	4 074,98
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	26 595,29	19 459,10	3 514,78	2 620,81	1 504,20	980,74
Ди Би Карго Б-я ЕООД	11 933,54	11 926,21	1 581,23	1 606,79	671,37	601,08
Пимк рейл ЕАД	12 088,53	9 034,19	1 601,07	1 217,33	681,83	455,32
ТБД Товарни превози ЕАД	11 873,28	8 793,39	1 570,70	1 184,71	670,94	443,19
БЖК АД	8 467,85	10 532,67	1 122,77	1 417,80	477,11	530,85
Рейл Карго Керийр Б-я ЕАД	11 088,78	6 542,31	1 456,92	880,53	627,87	329,73
ОБЩО	300 323,88	288 572,72	39 786,85*	38 852,94*	16 929,58	14 544,06

Забележка: *Приходите от разпределение на тягова електрическа енергия по железопътни превозачи не включва приходи от „Електроенергиен системен оператор“ ЕАД, които са в размер на 105.88 хил. лв. към 31.12.2021 г. и 124.02 хил. лв. към 31.12.2020 г.

IV. ПРЕГЛЕД НА ДЕЙНОСТТА

За реализиране на целите на политиката в областта на транспорта през 2021 г. в НКЖИ е извършено следното:

- Ефективно и целесъобразно са усвоени предоставените средства от държавния бюджет, получените приходи от инфраструктурни такси за достъп и използване на железопътната инфраструктура, приходи от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт и приходите от други услуги – свързани с приходи от ремонтни дейности, услуги по ценова листа и такса за заявен и неизползван капацитет;
- Ефективно и целесъобразно са усвоени предоставените средства по ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ;
- Ремонтирани са участъци и съоръжения от железопътната мрежа, позволяващи по-високи скорости и съкратено времетраене;

- За повишаване на безопасността и сигурността на превозите са изпълнени:
 - ✓ модернизация на железния път и съоръженията;
 - ✓ модернизация на контактната мрежа, тяговите подстанции, секционните постове и съоръженията към тях;
 - ✓ модернизация на съоръжения и устройства на осигурителна техника;
- Непрекъснато контролиране на техническото състояние на железния път и съоръженията;
- Модернизиране на гарови комплекси, с цел: осигуряване на нормални условия за пътуващите и работещите в тях; подобряване на интермодалността на пътниците чрез връзка на тези комплекси с други видове транспорт, както и чрез комуникационни решения за техните транспортни и пешеходни връзки; енергийна ефективност; съответствие с нормативната уредба за урбанизираните територии;
- Непрекъснато съгласуване на международните разписания в международна система RNE Path Coordination System (PCS) във връзка с изготвяне на международен график;
- Непрекъснато актуализиране на данните във вътрешните системи за планиране, съгласуване и отчитане на влаковата работа (График генератор, Ръководене и отчитане на влаковата работа);
- Поддържане на системите: RNE Train Information System (TIS) - международна система за следене движението на международните влакове в реално време, която ежедневно се запълва базата данни с актуалните разписания на влаковете; система „Симулиране на наклони и криви“, която служи за уеднаквяване на административните разстояния, получени на база първоначалното 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“

Основна задача на дейността през 2021 г. е осигуряване на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура и планиране на влаковата работа, съобразена с инвестиционната програма и строително-ремонтните дейности по железопътната инфраструктура на НКЖИ при осигуряване на безопасно движение на влаковете в съответствие с График за движение на влаковете (ГДВ), изчисляване на инфраструктурните такси за използване на железопътната инфраструктура и осигуряване на отчетна и статистическа информация, относно натоварването по железопътната инфраструктура.

- Разработен е График за движение на влаковете за цялата жп мрежа на НКЖИ за 2021/2022 г. по заявки на превозвачите, който е в сила от 12.12.2021 г. През периода своевременно се актуализира разработения от поделението планов - текущ ГДВ във връзка със строително-ремонтни и възстановителни работи, произшествия и други извънредни ситуации, като са разработени редица „прозорци“ и допълнителни разписания.
- Денонощно се управлява 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 такса за използване на железопътната мрежа и такса 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.

- Контролира се 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 22 броя Таблици на маршрутните зависимости на гарови осигурителни инсталации.
- Проучени са исканията за прекъсване действието или удължаване срока за това на 96 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 75 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 променени по няколко пъти.
- Централното поделение осъществява 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 от изготвяне на инструкции.
- Открита е нова спирка Горна баня в участъка София-Перник. Открит е нов РП Прилеп в междугарието Подвис-Завет. За привеждане реда и организацията на работа в гара Синдел разпределителна в съответствие с променената и структура /въвеждане на нова осигурителна техника – МКЦ, изграждане на ново коловозно и стрелково развитие и отпадане на дейността на разпределителния парк/, както и за привеждане капацитета и технологията на гарата в съответствие с интензивността на влаковото движение и обема на работа, същата е преименувана на гара Синдел. Закрити са гара Кракра и гара Гълъбово и се обособиха съответно на спирка Кракра и спирка Гълъбово.
- Приемане на системен проект за изграждане на „Система за управление на влаковата работа“ (СУВР).

Дейности по ремонт на железния път и съоръженията

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

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

Оценка за техническото състояние на железния път чрез:

- *Обективен контрол* на железния път: измерване на параметрите на железния път и железопътните стрелки в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория (изпълнява се договор №11458/21.07.21 г. с „ТИНСА“ ООД, гр. София, като са измерени общо 4 384,767 км железен път по главни и второстепенни жп линии), извършена е ултразвукова дефектоскопия на релсите и елементите на жп стрелки;

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

Изпълнени натурални видове и количества работи за 2021 г.: механизирано подновяване на железен път – 56 км; механизиран среден ремонт на железен път – 53 км; полагане на БРП – 40 км; механизирано поддържане с ТПМ на железен път – 2 710 км; механизирано поддържане с ТПМ на жп стрелки - 541 бр.; механизирано подновяване на жп стрелки - 18 бр.; сменени релси с 2-ра употреба – 2 641 бр.; сменени нови нормални дървени траверси – 17 799 бр.; сменени стоманобетонени траверси втора употреба – 28 662 бр.; сменени нови стрелкови траверси – 3 313 бр.; регулиране на междурелсието: полутраверс нормален дървен – 16 654 бр.; полутраверс стоманобетонен – 12 325 бр.; полутраверс стрелкови дървен – 11 305 бр.; полутраверс теснолинеен дървен – 45 004 бр.

Дейности по сигнализация и телекомуникации

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

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

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

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

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

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

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

Дейност „Електроснабдяване и енергиен контрол“. Устройствата за електроснабдяване и енергиен контрол осигуряват непрекъснатото и ефективно електрозахранване на нетяговите консуматори и контрол на разхода на електроенергия в Компанията. Поделение „Сигнализация и

телекомуникации“ поддържа: 289 трафопоста 20 (10) kV/0.4 kV, 794 бр. желязо-решетъчни стълбове и пилони с монтирани осветителни тела, въздушни и кабелни линии СрН и НН (медни, алуминиеви и маслени) с дължина около 2 400 км, разпределителни уредби СрН, разпределителни уредби НН, разпределителни касети, разпределителни и електромерни табла. Паралелно с дейностите по поддръжка на апаратурата и съоръженията за електроснабдяване се осъществява контрол и отчет на консумацията на електроенергия.

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

Натурални измерители количеството на извършената работа по стопански начин за профилактика, поддръжка, неотложен ремонт на съоръженията и съпътстващи дейности по ремонт на железния път по дейности е както следва:

Дейност „Осигурителна техника“: възстановени технически параметри на 3 145 м кабелни линии; вложени 194 бр. муфи; направени 2 бр. преустройства в гари във връзка с ремонт на железния път; изграждане и възстановяване на заземителни мрежи на ОТ – 96 бр. заземителни колове.

Дейност „Телекомуникации“: възстановени 9 429 м временни връзки с временен кабел; възстановени 2 859 м съобщителни медни кабели; възстановени технически параметри на 3 504 м кабелни линии; възстановени/изградени 1 801 м оптични съобщителни кабелни линии; вложени 317 бр. муфи за съобщителни медни кабели; вложени 17 бр. муфи за оптични съобщителни кабели.

Дейност „Електроснабдяване и енергиен контрол“: пресъоръжени 27 бр. трафопостове (в т.ч. монтаж на катодни отводители, подмяна на изолатори и прекъсвачи); възстановени 11 196 м кабели СН и НН; възстановено външно осветление, пилонно и перонно – 2 047 бр. осветителни тела; възстановено вътрешно осветление – 905 бр. осветителни тела; вложени 321 бр. муфи за кабели СН и НН; монтирани 125 бр. дефектно-токови защиты; възстановени 496 бр. нагреватели за отопление на стрелки; монтирани 182 бр. електромери за измерване на ел. енергия на жилища, фирми и служебни помещения; изграждане и възстановяване на заземителни мрежи на ЕС и ЕК – 45 бр. заземителни колове.

Дейности по енергетичните и електротехнически съоръжения

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

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

От обща разгъната дължина на контактната мрежа 4 718 км, за периода от 2016 г. до 2021 г. се подмени 1 956 км контактна мрежа, на която се удължи експлоатационния срок. Поради изтеклия полезен живот на голяма част от енергосъоръженията на електрифицираните железопътни линии се налага тяхното обновяване и модернизирание. От общо 54 броя тягови подстанции, 19 броя са модернизирани, на 23 бр. е изградена система SCADA за управление на съоръженията им.

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

През 2021 г. спрямо 2020 г. се наблюдава увеличение на броя на повредите по съоръженията на подсистема „Енергия“ с 1,16%, както и намаление на времето за отстраняване на аварии с 11,22%.

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

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

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

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

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

През 2021 г. чрез инвестициите в контактна мрежа се постигна:

- доставки на бронзови носещи въжета за подмяна на 79 км биметални, медни износени носещи въжета в контактната мрежа;
- доставки на контактен проводник за обекти изпълнявани от външни изпълнители 50 км;
- преустройство на контактна мрежа в междугарие;
- рехабилитация на фундаменти и боядисване на железорешетъчни стълбове;
- ремонт на контактната мрежа.

V. ПЕРСОНАЛ И ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ

Персонал. Изменението на персонала към 31.12.2021 г. в сравнение с 31.12.2020 г. е показано в следващата таблица:

Таблица №3

Численост по разписание на длъжностите		Списъчен брой на персонала	
период	брой	период	брой
31.12.2021 г.	11 647	31.12.2021 г.	10 796
31.12.2020 г.	11 635	31.12.2020 г.	10 861
<i>Изменение 2021/2020 г. (+/-)</i>	12	<i>Изменение 2021/2020 г. (+/-)</i>	-65
<i>Изменение 2021/2020 г. (%)</i>	0,1%	<i>Изменение 2021/2020 г. (%)</i>	-0,6%

Към 31.12.2021 г. се наблюдава намаление на списъчния състав. И през 2021 г. напусналите са повече от постъпилите, което води до голямо текучество и перманентен недостиг на персонал, възлизаш на 921 броя към 31.12.2021 г., което е 7,9% от общата численост по щат.

Политика на доходите. В изпълнение политиката за повишаване на доходите, през 2021 г. е извършено следното:

На основание ПМС-№331/26.11.2020 г., в сила от 01.01.2021 г. е определена минимална работна заплата за страната в размер на 650 лв. Във връзка с това и в съответствие с договорения механизъм в КТД 2020 г., в сила от 01.01.2021 г. основните заплати на работещите в предприятието определени по този механизъм са увеличени със 6,55%.

В сила от 01.04.2021 г. е одобрена Методика за въвеждане на допълнително трудово възнаграждение за интензивност на влаково диспечерския апарат и служители в поделение УДВК и регионалните

структури към него, участващи в разработването, назначаването, ръководенето и отчитането на допълнително назначени влакове.

В сила от 01.04.2021 г. е одобрена Методика за въвеждане на допълнително трудово възнаграждение за интензивност на определени работни места и длъжности в ЖП Секция Враца.

Направени са изменения и допълнения в Методиките за въвеждане на допълнително трудово възнаграждение за част от експлоатационния персонал в поделения УДВГД и ЖП секции, като е разширен обхватът на длъжностите, увеличен е размерът на някои от получаваните възнаграждения без да се нарушават одобрените лимити на финансови средства.

В сила от 01.12.2021 г. е въведено заплащане на допълнително възнаграждение за натовареност и интензивност на работещите в аварийни мобилни групи в поделение СиТ.

Средната брутна заплата в НКЖИ за 2021 г. достигна размер от 1 280 лв. спрямо 1 211 лв. за 2020 г. Ръст 5,7%.

Средната брутна заплата в НКЖИ (без СРИП и ЗПУИП) за 2021 г. достигна размер от 1 265 лв. спрямо 1 218 лв. за 2020 г. Ръст 3.9%.

Обучение и развитие на персонала. Продължава провеждането на последователна политика по вътрешна преквалификация и обучение на персонала с цел минимизиране на недостига от експлоатационен персонал и преодоляване на дефицитите в компетенциите.

През 2021 г. са обучени общо 5574 бр. работници и служители на НКЖИ, както и външни за нуждите на компанията, а през 2020 г. - 3433 бр.

Наблюдава се увеличение в броя на обучените лица, което се дължи на провежданите вече онлайн обучения през 2021 г. за разлика от 2020 г., когато бяха отменени курсове поради Ковид епидемията и обявените извънредно положение и извънредна епидемична обстановка.

За 2021 г. са разписани договори за сътрудничество със следните учебни институции:

- с висшите учебни заведения: ВТУ „Тодор Каблешков“, Минногеоложки университет, УАСГ, ВСУ „Любен Каравелов“, Бургаски свободен университет и НВУ „Васил Левски“ - Велико Търново;
- с професионалните гимназии: ПГ по подемна строителна и транспортна техника - гр. София, ПГ ЖПТ „Христо Смирненски“ - гр. Карлово, ПГ ЖПТ „Никола Йонков Вапцаров“ - гр. Г. Оряховица, ПГ по телекомуникации - гр. София.

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

По Стипендиантската програма за студенти към 31.12.2021 г. са в сила 21 броя договори със студенти, обучаващи се по специалности свързани с дейността на компанията.

Промени във вътрешната нормативна база

➤ *Изменения и допълнения на вътрешните правила за работна заплата (ВПРЗ) в сила 01.01.2021 г.:*

- промяна в механизма на формиране на индивидуалната работна заплата;
- промяна в часовата ставка за нощен труд на работещите при специфични условия на работа през нощта от 0,90 лв. на 1,00 лв. на час;
- промяна в условията за заплащане на допълнителното възнаграждение на менторите.

➤ *Промени в Колективния трудов договор 2020 г.:*

- допълнително споразумение към КТД 2020 г. за увеличение размера на ваучерите за храна от 60 лв. на 80 лв., в сила от 01.01.2022 г.;
- нови Правила за отпускане на парични помощи в ДП НКЖИ, в сила от 01.01.2022 г.

➤ в сила от 01.12.2021 г. е утвърдена „Процедура за наблюдение на Етичния кодекс в ДП НКЖИ“.

➤ *Промяна на Процедурата по изготвяне на длъжностна характеристика и утвърждаването и като „Система за разработване, утвърждаване, изменение и съхранение на длъжностните характеристики в ДП НКЖИ“, в сила от 01.01.2022 г.*

➤ *Утвърдени са Списъци по Наредба 50 за работното време на ръководния и изпълнителски персонал в железопътния транспорт за 2022 г.*

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

На основание на Договора между Република България и НКЖИ и одобрената от министъра на транспорта и съобщенията Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура със Закона за Държавния бюджет на Република България за 2021 г., (обн. ДВ, бр.104 от 08.12.2020 г.), ПМС №113 от 29.03.2021 г. и ПМС №177 от 29.04.2021 г. за одобряване на допълнителни разходи и трансфери по бюджета на министерството на здравеопазването за 2021 г. за сметка на разходи и/или трансфери по бюджетите на първостепенните разпоредители с бюджет по държавния бюджет и субсидии и други текущи трансфери и капиталови трансфери за нефинансови предприятия за 2021 г. и Закон за изменение и допълнение на Закона за държавния бюджет на Република България за 2021 г. (обн. ДВ, бр.77 от 16.09.2021 г.) на предприятието ще се предоставят, капиталов трансфер в размер на 140 000 хил. лв. и 195 000 хил лв. субсидия, намалени съответно до размер на 137 832 хил. лв. капиталов трансфер и 191 980 хил. лв. субсидия. Субсидията е намалена до размер на 191 946 хил. лв., съгласно условията на Договора с държавата.

Субсидия за текуща дейност - Предоставената от страна на държавата субсидия на НКЖИ е насочена към финансиране на дейности за текущо поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура главно за трудови и осигурителни плащания на персонала.

Капиталови трансфери - С предоставените от държавния бюджет средства като капиталов трансфер за 2021 г. се осигурява изпълнението и съответното финансиране на проекти от инвестиционната програма на предприятието за ремонт, рехабилитация и изграждане на обекти от железопътната инфраструктура. В капиталовите трансфери се включиха и средства за финансиране на проекти по Механизма за свързване на Европа и по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“.

Към 31.12.2021 г. усвоените капиталови трансфери предоставени от държавния бюджет на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ са в размер на 136 821 хил. лв., като към 31.01.2022 г. не усвоените трансфери в размер на 1 011 хил. лв. са върнати в бюджета на Република България.

ПРОЕКТ 3 – „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости“. Към 31.12.2021 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 46 598 хил. лв.

С реализираните цели на обектите по проект 3, се подобри инфраструктурата с нея се увеличи и скоростта гарантираща устойчив График на движение на влаковете и също така се намали и времетраенето за пътуване. С повишението на безопасността се подобри и комфорта на пътуване.

Средствата са усвоени по обекти, както следва:

Обект №1 „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Стражица-Славяново текущ път №1 и №2 от км 336+000 до км 344+400 с обща дължина 16 808 м“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 10 632 хил. лв. 10 626 хил. лв. Ефект от изпълнението на обекта е постигната проектна скорост за междугарието от 80 км/ч. Намаляване на времепътуването с 1,18 минути.

Обект №2. „Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация и преустройство на контактната мрежа“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 5 473 хил. лв. Целта на подновяването е завишаване на скоростта в района на гарата от 40 км/ч на 70 км/ч и премахване на постоянното намаление от км 32+500 до км 33+485 по път №1 и №2.

Обект №3. „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Каспичан - Провадия път №2 с механизация на ЖП Секция Враца“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 10 460 хил. лв. Ще се завиши скоростта на движение на влаковете от 80 на 130 км/час и ще се намали времепътуването от 21,31 минути на 13,11 минути с 8,20 минути (8 минути и 12 секунди).

Обект №4. „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот от км. 130+001 до км. 144+592 в това число и коловози, продължение на текущия път в гарите Христо Даново и Сопот с обща дължина 14 591 м“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 2 835 хил. лв. Намалено е времепътуването от гара Христо Даново до гара Сопот от 11,17 минути на 7,06 минути или общо 4 минути и 6 секунди. Възстановена е проектната скорост от 120 км/час.

- Обект №5. „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Бов-Лакатник път №2 от км 42+440 до км 48+890 с дължина 6 450 м с механизация на ЖП Секция Враца“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 3 167 хил. лв. Целта на ремонта е запазване на съществуващата скорост в междугарието.
- Обект №7. „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура от км. 257+250 до км. 260+650 по 3-та главна жп линия в междугарието Твърдица – Шивачево и от км. 271+040 до км. 271+480 в междугарието Шивачево - Гавраилово“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 3 397 хил. лв. Подновен е железен път от км.257+250 до км.260+650 с дължина 3400 метра и е извършен среден ремонт в участъка от км. 271+040 до 271+480 с дължина 440 метра.
- Обект №8. „Неотложно укрепване на долното строене на железния път в междугарието Мездра - Роман, път №2, в участъка от км 95+243 до км 95+657 с дължина L=414 м и от км 98+280 до км 98+580 с дължина L=300 м от 2-ра жп линия“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 963 хил. лв.
- Обект №9. „Доставка прелезни настилки“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 7 974 хил. лв. През 2021 г. е извършена рехабилитация и влагане на нови еластични прелезни настилки на 83 прелеза от железопътната мрежа на НКЖИ.
- Обект №10. „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура в междугарието Световрачене-Курило от км 0+868 (НС2) до км 5+428 (КС 2А) с обща дължина 4 560 м“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 1 703 хил. лв. С подновяването ще се възстанови преустановеното от 28.07.2018 година движение на возила в междугарието Световрачене – Курило.
- ПРОЕКТ 4: „Модернизирани на осигурителни системи и прелезни устройства“.* Към 31.12.2021 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 21 746 хил. лв.
- Средствата са усвоени по обекти, както следва:
- Обект №1. „Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел – по обособени позиции“ – Преходен 2018-2022 година. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 6 684 хил. лв.
- Обект №2. „Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен бряг – по обособена позиция 1: „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък София-Мездра от 2-ра главна жп линия – етап 1“ и обособена позиция 2 „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък Мездра-Червен бряг от 2-ра главна жп линия – етап 2“ - Обектът е преходен 2019-2022 година. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 1 765 хил. лв.
- Обект №3. „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград-Нова Загора част „Сигнализация и телекомуникации“. Обектът е преходен 2019-2022 година. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 746 хил. лв.
- Обект №4. „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград-Нова Загора част „ЕРП“. Обектът е преходен 2019-2022 година. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 886 хил. лв.
- Обект №5. Проектиране, доставка и изграждане на обект: „Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София-Карлово – по обособени позиции“. Обектът е преходен 2019-2022 година. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 8 664 хил. лв.
- Обект №6. „Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства“ – по обособени позиции. Обектът е преходен 2020-2023 година. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 2 478 хил. лв.
- Обект №7. „Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове – по обособени позиции. Обектът е преходен 2020-2027 година. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 58 хил. лв.
- Обект №8. „Изграждане на електрозахранване от възобновяеми енергийни източници /ВЕИ/ жп гара Стамболийски“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 47 хил. лв.
- Обект №10. „Възстановяване и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 259 хил. лв.

Обект №17. „Доставка и монтаж на апаратура за модернизация на компютърната визуализация на релейни централизации в гарите Дамяница и Генерал Тодоров“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 29 хил. лв.

Обект №18. „Доставка и монтаж на апаратура за модернизация на микрокомпютърна визуализация за релейни централизации в гарите Петрич и Кулата“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 36 хил. лв.

Обект №19. „Доставка на дизел агрегат за МКЦ в гара Свиленград“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 36 хил. лв.

Обект №20. „Изграждане на мобилна сграда „тип контейнер“ на гара Раднево“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 58 хил. лв.

ПРОЕКТ 5: „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции“. Към 31.12.2021 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 1 496 хил. лв.

Обект №1. „Ремонт на тягови трансформатори“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 1 496 хил. лв.

ПРОЕКТ 7: „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат-Синдел“. Към 31.12.2021 г. усвоените бюджетни средства са в размер 2 927 хил. лв.

Средствата са усвоени по обекти, както следва:

Обект №1. „Жп тунел №1 в участъка Лозарево-Прилеп от км 18+663 до км 23+108“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер 55 хил. лв.

Обект №3. „Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп. Прилеп – РП Ведрово от км 29+600 до км 34+809 с дължина 5209 м“. Обектът е преходен 2019-2021 година. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 268 хил. лв.

Обект №4. „Преустройство на коловозно развитие на гара Синдел Разпределителна“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 2 603 хил. лв.

ПРОЕКТ 8: „Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница“. Към 31.12.2021 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 3 349 хил. лв.

Средствата са усвоени по обекти, както следва:

Обект №1. “Рехабилитация на жп изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица-гара Стряма от км 100+526 до км 106+341 с обща дължина 5815 м“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 2 608 хил. лв.

Обект №2. “Рехабилитация на железния път, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в района на гара Копривщица по III жп линия“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 741 хил. лв.

ПРОЕКТ 11: „Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 32 558 хил. лв.

Проект №11 ще бъде изпълнен в следните подпроекти:

ПРОЕКТ 11.1: „Възстановяване проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна в междугарията“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 27 525 хил. лв.

Същите са разпределени в следните обекти:

Обект №1 „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Самуил – Висока поляна от км 89+213 до км 95+220 по IX-та жп линия“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 2 828 хил. лв.

Обект №2 „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Хитрино-Плиска от км 112+000 до км 129+236“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 8 279 хил. лв.

Обект №3. „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Русе разпределителна-Образцов чифлик от км 0+823 до км 10+205 с дължина 9 349 м“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 4 222 хил. лв.

Обект №4 „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Образцов чифлик-Ястребово от км 11+064 до км 21+550 с дължина 10 486 м“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 8 320 хил. лв.

Обект №5 „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Ветово-Сеново от км 38+203 до км 41+585 с дължина 3 382 м“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 3 876 хил. лв.

ПРОЕКТ 11.2: „Възстановяване проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна в гара“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 5 032 хил. лв.

Същите са разпределени в следните обекти:

Обект №1. „Възстановяване на проектните параметри в гара Образцов чифлик от км 10+188 до км 11+137 с дължина 949 м по IX-та жп линия“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер 29 хил. лв.

Обект №2. „Възстановяване на проектните параметри в гара Ветово от км 33+528 до км 35+147 с дължина 1 619 м по IX-та жп линия“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 29 хил. лв.

Обект №3. „Възстановяване на проектните параметри в гара Разград от км 65+850 до км 66+950 по IX-та жп линия“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 36 хил. лв.

Обект №6. „Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново от км 46+848 до км 47+848 по IX-та жп линия“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 2 729 хил. лв.

Обект №7. „Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово от км 21+553 до км 22+500 по IX-та жп линия“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 2 210 хил. лв.

ПРОЕКТ 20: „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания“. Към 31.12.2021 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 3 117 хил. лв.

ПРОЕКТ: „Доставка жп механизация“. Към 31.12.2021 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 1 091 хил. лв.

Обект №1. „Доставка на 2 броя железопътни моторни влекачи „тежък тип“ с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“. Към 31.12.2021 г. усвоените средства са в размер на 1 091 хил. лв.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП „НКЖИ“ за проект „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София- Волюяк“. Към 31.12.2021 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 16 668 хил. лв.

ПРОЕКТ: „Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас. Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“. Към 31.12.2021 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 502 хил. лв.

ПРОЕКТ: „Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември“. Към 31.12.2021 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 6 770 хил. лв.

ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

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

Към 31.12.2021 г. на различно ниво на изпълнение и подготовка са следните железопътни инфраструктурни проекти, свързани с проектиране и изграждане на железопътната инфраструктура:

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 -2020

Приоритетна ос 1 – „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“

Проект „Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“. Стойност на проекта по ДБФП – 675 093 хил. лв. без ДДС. (осигурени средства от безвъзмездна финансова помощ в размер на 563 158 хил. лв. и недостиг поради ограничение на бюджета по оста в размер на 111 935 хил. лв.). Разплатена БФП за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 17 300 хил. лв. без ДДС. Разплатени собствени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 654 хил. лв. без ДДС.

Дейностите по договорите се изпълняват, но във връзка със сключени допълнителни споразумения за удължаване на сроковете на изпълнение на договорите, проектът няма да бъде завършен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 - 2020 г. и се очаква да приключи през 2024 г.

Проект „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец“. Стойност на проекта – 1 179 682 хил. лв. без ДДС. Стойност по ДБФП – 1 084 999 хил. лв. без ДДС (средства за изпълнение на дейности по ОПТТИ в размер на 539 497 хил. лв. и необходими средства за изпълнение на дейности по ПТС в размер на 640 185 хил. лв.). Разплатена БФП за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 45 795 хил. лв. без ДДС. Разплатени собствени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 955 хил. лв. без ДДС.

Поради натрупаните закъснения и невъзможността за приключване на проекта в настоящия програмен период, е извършен детайлен анализ, относно възможността за изпълнение на дейностите в периода на допустимост на разходите по ОПТТИ до края на 2023 г. и проектът ще бъде фазиран.

Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“. Стойност на проекта по ДБФП – 22 667 хил. лв. без ДДС. Разплатена БФП за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 676 хил. лв. без ДДС. Разплатени собствени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 40 хил. лв. без ДДС.

Дейностите по договорите се изпълняват в срок и проектът ще бъде завършен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 - 2020 г.

Проект „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – граница със Сърбия, участък Воляк – Драгоман“, фаза 1“. Стойност на проекта – 254 659 хил. лв. без ДДС. Общо разплатени средства на основание ПМС №267/05.08.2021 г. за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 44 593 хил. лв. без ДДС. Разплатени собствени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 247 хил. лв. без ДДС.

Проектът ще бъде завършен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 - 2020 г.

Проект „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“. Стойност на проекта по ДБФП – 28 338 хил. лв. без ДДС. Разплатена БФП по 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 342 хил. лв. без ДДС. Разплатени собствени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 74 хил. лв. без ДДС.

Дейностите по договорите се изпълняват в срок и проектът ще бъде завършен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 - 2020 г.

Проект „От изток към Запад - 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“. Стойност на проекта по ДБФП – 7 228 хил. лв. без ДДС. Разплатени собствени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 19 хил. лв. без ДДС.

По проекта предстои провеждане на процедура за избор на изпълнител и сключване на договор. Има осигурено финансиране по ОПТТИ 2014-2020 и всички извършени разходи до 31.12.2023 г. са допустими за финансиране.

Проект „Техническа помощ за подготовка на проект: „Развитие на железопътни възли Русе, Горна Оряховица и Варна“. Стойност на проекта по ДБФП – 10 591 хил. лв. без ДДС.

По проекта има осигурено финансиране по ОПТТИ 2014 – 2020, но предстои провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител и проектът може да бъде прехвърлен за изпълнение през новия програмен период по Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.

Приоритетна ос 3 – „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“

Проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“. Стойност на проекта – 6 681 хил. лв. без ДДС. Стойност по ДБФП - 6 256 хил. лв. без ДДС. Разплатена БФП за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 1 536 хил. лв. без ДДС. Разплатени собствени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 64 хил. лв. без ДДС.

Проектът ще бъде завършен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 - 2020 г.

Проект „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“. Стойност на проекта по ДБФП – 5 401 хил. лв. без ДДС. Разплатена БФП по за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 1 651 хил. лв. без ДДС. Разплатени собствени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 33 хил. лв. без ДДС.

Проектът ще бъде завършен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 - 2020 г.

Проект „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“. Стойност на проекта по ДБФП - 16 519 хил. лв. без ДДС. Разплатена БФП за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 1 117 хил. лв. без ДДС. Разплатени собствени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 154 хил. лв. без ДДС.

Съгласно графика за изпълнение на проекта е предвидено да бъде изпълнен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 - 2020 г.

Приоритетна ос 4 – „Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“

Проект „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Стойност на проекта по ДБФП – 6 012 хил. лв. без ДДС.

По проекта е сключен договор с избрания изпълнител. Предвидено е проектът да бъде изпълнен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 – 2020.

Приоритетна ос 5: „Техническа помощ“

Проект „Техническа помощ за укрепване капацитета на НКЖИ, като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 г. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, финансирани със средства на ЕСИФ“. Стойност на проекта по ДБФП – 7 884 хил. лв.. Общо разплатена БФП за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 582 хил. лв. без ДДС.

Възстановени са на ДП НКЖИ платените със собствени средства месечни възнаграждения и осигуровки за период м.07.2020 г. – м.12.2020 г. на служителите от Дирекция СРИП в НКЖИ, които са пряко ангажирани с управление и изпълнение на проекти по ОПТТИ.

Проект „Подкрепа за административния капацитет на Дирекция СРИП в ДП НКЖИ във връзка с ангажиментите ѝ за програмиране, подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на железопътните проекти, съфинансирани от ОПТТИ 2014-2020 и за подготовка на ОПТС“. Общ размер на изплатена БФП 2 948 хил. лв. без ДДС в т.ч.: Общо разплатена БФП за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 793 хил. лв. без ДДС. Разплатени собствени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 543 хил. лв. без ДДС.

Изплащат се месечни възнаграждения и осигуровки на служителите от Дирекция СРИП, както и разходи за командировки и обучения на служителите в дирекция СРИП.

Проект „Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ОПТТИ“. Стойност на проекта по ДБФП – 260 000 лв. без ДДС. Общо разплатена БФП 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 10 хил. лв. без ДДС. Разплатени собствени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 9 хил. лв. без ДДС.

По проекта се извършват регулярни плащания за техническо обслужване на автомобилите, Застраховки „Гражданска отговорност“ и „Каско“, както и пътен данък, и винетки.

Проект „Техническа помощ за подготовка на допълнителни проекти по ПО1 на ОПТТИ 2014-2020 с бенефициент НКЖИ“. Стойност на проекта по ДБФП – 122 хил. лв. без ДДС. Общо разплатени средства 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 61 хил. лв. без ДДС.

Проектът ще бъде завършен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 - 2020 г.

Механизъм за свързване на Европа

Проектите, одобрени за финансиране по Механизма за свързване на Европа са, както следва:

Проект „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София-Волуяк“. Стойност на проекта – 286 146 хил. лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП - 203 819 хил. лв. без ДДС. Допълнително финансиране съгласно РМС №451/03.07.2020 – 126 612 хил. лв. без ДДС (наддоговаряне в размер на 82 327 хил. лв. и гарантирани средства в размер на 44 285 хил. лв. Общо разплатени средства 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 20 714 хил. лв. без ДДС.

Предвид натрупаното до момента закъснение е сключен Анекс към Споразумението за отпускане на финансова помощ за промяна в срока на допустимост на разходите, който да бъде удължен до 22.03.2024 г.

Проект „Модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин“. Стойност на проекта – 134 466 хил. лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 132 966 хил. лв. без ДДС. Общо разплатени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 12 059 хил. лв. без ДДС.

Предвид натрупаното до момента закъснение е сключен Анекс към Споразумението за отпускане на финансова помощ за промяна в срока на допустимост на разходите, който да бъде удължен до 31.12.2022 г. Предстоят разговори за удължаване на Споразумението до края на 2024 г.

Проект „Модернизация на железопътен участък Костенец-Септември“. Стойност на проекта – 443 513 хил. лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 300 251 хил. лв. без ДДС. Допълнително финансиране съгласно РМС №492/09.08.2019 – 123 690 хил. лв. без ДДС. Допълнително финансиране НКЖИ – 19 572 хил. лв. без ДДС. Общо разплатени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 15 977 хил. лв. без ДДС.

Предвид натрупаното до момента закъснение е сключен Анекс към Споразумението за отпускане на финансова помощ за промяна в срока на допустимост на разходите, който е удължен до 31.12.2022 г. Предстоят разговори за удължаване на Споразумението до края на 2024 г.

Проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“. Стойност на проекта – 243 882 хил. лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 202 384 хил. лв. без ДДС. Допълнително финансиране съгласно РМС №452/03.07.2020 г. – 41 498 хил. лв. без ДДС. Общо разплатени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 20 729 хил. лв. без ДДС.

Предвид натрупаното до момента закъснение е сключен Анекс към Споразумението за отпускане на финансова помощ за промяна в срока на допустимост на разходите, който е удължен до 31.12.2023г.

Проект „Достъп от коридор Ориент/Източно-Средиземноморски до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас“. Стойност на проекта – 4 009 хил. лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 4 009 хил. лв. без ДДС. Общо разплатени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 50 хил. лв. без ДДС.

Предвидено е проектът да бъде изпълнен в срока на допустимост на разходите по МСЕ.

Проект "Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски". Стойност на проекта – 28 049 хил. лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 28 049 хил. лв. без ДДС. Общо разплатени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 4 087 хил. лв. без ДДС.

По проекта са сключени договори с избраните изпълнители. Предстои стартиране на строително - монтажни работи. Предстоят разговори за удължаване на Споразумението до края на 2023 г.

Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп линията Мездра-Медковец“. Стойност на проекта – 11 291 хил. лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 11 291 хил. лв. без ДДС. Общо разплатени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 1 237 хил. лв. без ДДС.

Предвидено е проектът да бъде изпълнен в срока на допустимост на разходите по МСЕ.

Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман-граница с Република Сърбия“. Стойност на проекта – 5 542 хил. лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 5 542 хил. лв. без ДДС. Общо разплатени средства за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 510 хил. лв. без ДДС.

Предвидено е проектът да бъде изпълнен в срока на допустимост на разходите по МСЕ.

Техническа помощ за проект „Удвояване на участъци от жп линията Пловдив-Свиленград-граница с Република Турция“. Стойност на проекта – 20 530 хил. лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 20 530 хил. лв. без ДДС. Общо разплатени средства 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г. – 1 550 хил. лв.

Предвидено е проектът да бъде изпълнен в срока на допустимост на разходите по МСЕ.

VII. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ

Настъпилите през 2021 г. важни събития, отнасящи се до Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ не са оказали съществено влияние върху резултатите във финансовия отчет към 31.12.2021 г.

Анализ на приходите и разходите

Приходите от дейността на НКЖИ за 2021 г. са в размер на 513 248 хил. лв. и са с 59 988 хил. лв. (13,2%) повече от отчетените за 2020 г. приходи в размер на 453 260 хил. лв. Те са формирани от: приходи от продажба на услуги; други приходи и финансови приходи.

Тук са отчетени и приходи от: увеличение на запасите от продукцията и незавършено производство в размер на 13 хил. лв. (2020: 72 хил. лв.); придобиване на активи по стопански начин в размер на 19 156 хил. лв. (2020: 16 637 хил. лв.).

Приходи от продажба на услуги за 2021 г. са в размер на 122 756 хил. лв., с относителен дял 23,9% от приходите от обичайната дейност и включват: *приходи от инфраструктурни такси* за достъп и използване на железопътната инфраструктура от лицензирани железопътни превозвачи при равнопоставени условия; *други услуги* – свързани с приходи от ремонтни дейности, услуги по ценова листа и такса за заявен и неизползван капацитет; *приходи от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт*.

Приходи от инфраструктурни такси/ пакет за минимален достъп, в т.ч.:

Приходи от инфраструктурни такси за преминаване по железопътната инфраструктура. За 2021 г. са реализирани 50 097 хил. лв., което е повече с 2 180 хил. лв. (4,5%) спрямо реализираните приходи за същия период на 2020 г. в размер на 47 917 хил. лв.

За отчетния период приходите от такса за преминаване представляват 40,8% от нетните приходи от продажби и 9,8% от общите приходи от дейността.

Приходи от инфраструктурни такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия. За 2021 г. са реализирани 16 930 хил. лв., което е повече с 2 386 хил. лв. (16,4%) спрямо реализираните приходи за същия период на 2020 г. в размер на 14 544 хил. лв.

За отчетния период приходите от инфраструктурни такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия представляват 13,8% от приходите от продажби на услуги и 3,3% от общите приходи от дейността.

Приходи от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт – отчетените приходи са в размер на 39 893 хил. лв. Сравнение с 2020 г. се отчита увеличение с 916 хил. лв. (2,4%).

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

Приходите от разпределение на тягова електрическа енергия заемат 32,5% от приходите от продажби на услуги и 7,8% от общите приходи от дейността.

Приходи от други услуги – реализираните приходи са в размер на 15 836 хил. лв. и са с 1 261 хил. лв. (8,7%) повече от отчетените за 2020 г.

Реализираните приходи са от: предоставени на превозвачи услуги по Наредба 41 – 6 520 хил. лв., дезинфекционни станции – 3 164 хил. лв., заявен и неизползван капацитет – 2 487 хил. лв.; ремонтни дейности и други услуги – 1 913 хил. лв.; кантарни участъци – 977 хил. лв., съхранение на ВВЗ – 775 хил. лв.

За 2021 г. приходите от други услуги заемат 12,9% от нетните приходи от продажби и 3,1% от общите приходи от дейността.

Другите приходи на Компанията са формирани от: приходи от финансираня, приходи от продажба на активи и други приходи. За 2021 г. са в размер на 369 622 хил. лв. с относителен дял 72,0% от приходите от дейността на НКЖИ.

Приходи от финансираня. За 2021 г. са отчетени 352 306 хил. лв. и са с 48 820 хил. лв. (16,1%) повече от предходната година, като увеличение се отчита във всички елементи на тези приходи.

Приходите свързани с покриване на разходи са в размер на 217 345 хил. лв. и свързани с компенсация на ел. енергия са в размер на 1 857 хил. лв.

Приходите свързани с нетекущи активи, в размер на 132 354 хил. лв. 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 свързани с текущи активи и разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура, са признати изцяло на приход през отчетния период, през който са направени разходите и са отчетени 750 хил. лв.

Приходите от продажба на активи са 4 206 хил. лв., спрямо 4 230 хил. лв. отчетени за същия период на 2020 г.

Други приходи. За 2021 г. реализираните приходи са в размер на 13 110 хил. лв. Отчетените приходи са повече с 1 050 хил. лв. (8,7%) спрямо отчетените през 2020 г.

Реализираните приходи са от: заведени втора употреба материали/скрап от брак/ликвидация – 5 288 хил. лв., наеми – 3 445 хил. лв.; глоби и неустойки – 2 302 хил. лв., получени провизирани вземания – 303 хил. лв. и други приходи – 1 772 хил. лв.

Финансовите приходи са в размер на 1 701 хил. лв. и са от съучастия. Приходите са повече с 939 хил. лв. спрямо отчетените за 2020 г., в размер на 762 хил. лв. Приходите от съучастия представляват дивиденди получени в резултат от взети решения за разпределение на финансовите резултати през 2021 г. от: асоциирано предприятие „Фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД в размер на 1 458 хил. лв.; ЗАД „Алианц България“ в размер на 243 хил. лв. От дъщерно предприятие „ТРЕН“ ЕООД не са получени дивиденди.

Разходите за дейността на НКЖИ за 2021 г. са в размер на 532 204 хил. лв., което е със 198 хил. лв. повече спрямо 2020 г. и включват: разходи за оперативна дейност и финансови разходи.

Разходите за оперативна дейност за отчетния период са в размер на 532 057 хил. лв., което със 104 хил. лв. повече спрямо 2020 г.

В структурата на разходите по икономически елементи с най-голям дял са разходите за възнаграждения и осигуровки на персонала – 41,6%, следвани от разходите за амортизации – 36,4%, материали и външни услуги – 18,7%; други разходи за дейността – 3,3%.

Разходи за суровини и материали. За 2021 г. разходите са в размер на 59 203 хил. лв. и са повече с 5 178 хил. лв. (9,6%) спрямо отчетените за 2020 г. Изменението по елементи на тези разходи, спрямо същия период на 2020 г. е както следва: материали – по-малко с 1 742 хил. лв.; гориво – повече с 506 хил. лв.; електроенергия – повече с 6 299 хил. лв.; топлоенергия – повече със 131 хил. лв.; вода – по-малко с 16 хил. лв.

Разходи за външни услуги. Отчетените разходи за 2021 г. са в размер на 40 369 хил. лв. и са по-малко с 487 хил. лв. (1,2%) от отчетените през 2020 г., в размер на 40 856 хил. лв.

Най-голям относителен дял в разходите за външни услуги заемат разходите за транспортни услуги и карти – 8 563 хил. лв. (21,2%), следвани от разходите за охрана – 6 894 хил. лв. (17,1%) и разходите за ремонт и текущо поддържане на ЖИ – 6 760 хил. лв. (16,7%). Отчетени са и разходи за: абонаментни услуги - 4 436 хил. лв.; почистване - 4 085 хил. лв.; застраховки - 3 328 хил. лв.; данък сгради, такса смет и други - 1 788 хил. лв.; лабораторни услуги, експертизи, измерване и фискализиране - 1 109 хил. лв.; такси – 891 хил. лв.; наеми – 438 хил. лв.; други – 2 077 хил. лв.

През 2021 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.

Разходи за персонал. Разходите за възнаграждения и осигуровки за 2021 г. са 221 592 хил. лв. Отчетените разходи са повече от отчетените за 2020 г. с 11 451 хил. лв. (5,4%).

Съгласно договореното в КТД е променена минималната основна заплата за предприятието, съобразно нарастването на минималната работна заплата за страната. Средната брутна месечна работна заплата за 2021 г. е 1 279,59 лв. и спрямо отчетената за 2020 г. от 1 211,77 лв. е увеличена с 67,82 лв. (5,6%).

Средният списъчен брой на персонала е 10 859 броя (в т.ч.: 54 бр. лица в отпуск по майчинство), като се отчита намаление с 48 средно списъчни бройки спрямо 2020 г.

Разходите за възнаграждения са в размер на 173 710 хил. лв. Спрямо сравнявания период на 2020 г. разходите за възнаграждения са увеличени с 9 804 хил. лв. (6,0%).

Считано от 01.01.2021 г. размерът на минималната работна заплата за страната е увеличен от 610 лв. на 650 лв. Съгласно договореното в КТД 2020 г. са увеличени заплатите на работниците и

служителите на Компанията с 6,55%, съобразно с нарастването на минималната работна заплата за страната.

Разходите за осигуровки са в размер на 47 882 хил. лв. Спрямо същия период на 2020 г. разходите за осигуровки са увеличени с 1 647 хил. лв. (3,6%).

През 2021 г. са запазени осигурителните вноски за фондовете на Държавното обществено осигуряване и за Здравно осигуряване при съотношение между осигуряващия и осигурения от 60:40.

Разходи за амортизация и обезценка. Отчетени са 193 504 хил. лв., което е повече с 23 хил. лв. от отчетените разходи за амортизация и обезценка през 2020 г.

Други разходи. Отчетени са 17 389 хил. лв., което е с 16 061 хил. лв. (48,0%) по-малко от отчетените за 2020 г.

Значителното намаление на другите разходи за дейността в сравнение с 2020 г. е в резултат на отчетени изгубени съдебни дела през 2020 г. в размер на 22 306 хил. лв., като в т.ч. *разход в размер на 22 162 хил. лв., в изпълнение на арбитражно решение* от Арбитражния съд Ad hoc по арбитражно дело Ad hoc №1/2018/DG, с което НКЖИ е осъдена да заплати на „Терна“ АД вреди от забава, във връзка с изпълнение на Договор №3888/19.01.2012 г. Посочената сума включва също и разходи за лихва за забава, както и разноси за арбитражно производство.

В тези разходи е включена и балансовата стойност на продадените активи в размер на 2 702 хил. лв., което е с 599 хил. лв. повече спрямо същия период на миналата година.

За 2021 г. са отчетени и разходи за: брак на дълготрайни активи - 5 835 хил. лв.; работно и униформено облекло – 1 768 хил. лв.; внесени в бюджета 50% от получени наеми - 1 722 хил. лв.; неустойки по договори – 693 хил. лв.; командировки – 681 хил. лв.; брак на материали – 574 хил. лв.; нанесени щети – 531 хил. лв.; други – 2 883 хил. лв.

Финансови разходи. Отчетените финансови разходи са в размер на 147 хил. лв. (в т.ч. 118 хил. лв. разходи за лихви по планове с дефинирани доходи), срещу 53 хил. лв., отчетени за 2020 г. (в т.ч. 47 хил. лв. разходи за лихви по планове с дефинирани доходи). Увеличението се дължи на сключен лизингов договор.

Анализ на вземанията и задълженията

Търговски и други вземания на НКЖИ към 31.12.2021 г. са в размер 113 995 хил. лв., от тях със степен на ликвидност над една година са 66 465 хил. лв. Спрямо 31.12.2020 г. са увеличени с 546 хил. лв. (0,5%).

В структурата на вземанията към 31.12.2021 г. най-голям дял заемат вземанията от клиенти и доставчици – 84,2%, които са увеличени с 860 хил. лв. спрямо началото на годината, следват данъци за възстановяване – 8,7% с намаление от 1 163 хил. лв.; съдебни и присъдени вземания – 3,5% с намаление от 110 хил. лв, други текущи вземания – 3,6% с увеличение от 960 хил. лв.

Вземанията от клиенти и доставчици към 31.12.2021 г. са в размер на 95 927 хил. лв. От тях 86 279 хил. лв. или 91,76% са вземанията от Холдинг БДЖ ЕАД и дъщерните му дружества.

Структурата по падеж на вземанията от клиенти и доставчици към 31.12.2021 г. е показана в следващата таблица:

Таблица №6

Вземания по контрагенти (хил. лв.)	Общ размер на вземанията	КОРЕКТИВ (НАЧИСЛЕНИ ПРОВИЗИИ)	Общ размер на вземанията	Падеж на вземанията			в т.ч. вземания над 1 година
				Непросрочени и просрочени до 3 мес.	от 3 до 6 мес.	над 6 мес.	
БДЖ ТП ЕООД	56 607		56 607	6 226	4 371	46 010	41 162
ХОЛДИНГ БДЖ ЕАД	20 721		20 721	18		20 703	20 703
БДЖ ПП ЕООД	9 264		9 264	6 131	14	3 119	3 119
БЖК АД	1 741		1 741	1 091	56	594	549
ТБД - ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД	1 352		1 352	1 352			
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД	1 297		1 297	1 294		3	3
ПИМК РЕЙЛ ЕАД	628		628	623	5		

Вземания по контрагенти (хил. лв.)	Общ размер на вземанията	КОРЕКТИВ (НАЧИСЛЕНИ ПРОВИЗИИ)	Общ размер на вземанията	Падеж на вземанията			в т.ч. вземания над 1 година
				Непросрочени и просрочени до 3 мес.	от 3 до 6 мес.	над 6 мес.	
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД	630		630	630			
ДА ДЪРЖАВЕН РЕЗЕРВ И ВВЗ	320		320	320			
НАЕМИ И ПРЕФАКТУРИРАНИ КОНСУМАТИВИ	729	211	518	278	36	415	381
АВАНСИ	1 413		1 413	1 413			
ДРУГИ ВЗЕМАНИЯ	1 439	3	1 436	1 264	45	130	111
ОБЩА СУМА	96 141	214	95 927	20 640	4 527	70 974	66 028

По дата на падеж вземанията от клиенти и доставчици са, както следва: 21,5% са непросрочени и просрочени до три месеца; 4,7% са от три до шест месеца; 73,8% са над шест месеца.

Съдебните и присъдени вземания към 31.12.2021 г. са в размер на 4 007 хил. лв. От тях 2 474 хил. лв. (61,7%) са присъдени вземания и 1 533 хил. лв. (38,3%) са вземания по съдебни спорове.

Данъците за възстановяване към 31.12.2021 г. са в размер на 9 968 хил. лв.

Другите вземания към 31.12.2021 г. включват: вземания по оперативни програми - 556 хил. лв. и други вземания – 3 537 хил. лв.

Търговските и други задължения на НКЖИ към 31.12.2021 г. са в размер на 48 624 хил. лв. в т.ч.: със степен на изискуемост-до една година – 37 816 хил. лв. и над една година – 10 808 хил. лв.

Задължения към финансови предприятия към 31.12.2021 г. са в размер на 3 455 хил. лв. и представляват дължима сума по финансов лизинг за срок от 5 години.

Задълженията към асоциирани предприятия към 31.12.2021 г. са в размер на 15 хил. лв. (2020 г.: 14 хил. лв.) представляват закупени стрелкови части и други материали от „Фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД.

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.

Задължения към доставчици. Към 31.12.2021 г. задълженията са в размер на 17 088 хил. лв.

Структурата по падеж на задълженията към доставчици към 31.12.2021 г. е показана в следващата таблица:

Таблица №7

Задължения по контрагенти (хил. лв.)	Общ размер на задължението	Падеж на задълженията			в т.ч. задължения над 1 година
		Непросрочени и просрочени до 3 мес.	от 3 до 6 месеца	над 6 месеца	
БДЖ ПП ЕООД	3 045	2 037	918	90	
БДЖ ТП ЕООД	300	300			
НЕКСТ ЛЕВЪЛ КЪМЪРШЪЛ ООД	2 545	2 545			
ДЗЗД ОБЕДИНЕНИЕ ЕТП-2	2 416	2 416			
ТСВ ЕАД	1 275	1 275			
ДЗЗД ЖП ТРАНС	893	893			
ЕСО ЕАД	840	840			
ДЗЗД ЕЖИС-ЕТП-АЙСИДЖИ	335	335			
ДРУГИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ	5 439	5 370	31	38	36
ВСИЧКО ЗАДЪЛЖЕНИЯ	17 088	16 011	949	128	36

По дата на падеж тези задължения са, както следва: 93,7% са непросрочени и просрочени до три месеца, 5,6% са от три до шест месеца и 0,7% са над шест месеца. НКЖИ изпълнява големи инвестиционни проекти, финансирани от Европейските структурни и инвестиционни фондове по

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, Механизъм за свързване на Европа, както и инвестиционна програма, финансирана от държавния бюджет.

Задълженията към персонала са в размер на 12 545 хил. лв. и включват текущи задължения по начислени за трудови възнаграждения и надбавки на персонала.

Към 31.12.2021 г. са отчетени задължения за социално осигуряване в размер на 791 хил. лв. и данъчни задължения в размер на 226 хил. лв.

Другите текущи задължения са в размер на 14 504 хил. лв. От тях 88,0% представляват задължения по гаранции и 12,0% са от други, които имат текущ характер.

Информация за сключени големи сделки между свързани лица през 2021 г.

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

През 2021 г. извършените сделки със свързани предприятия, са както следва:

Сделки с дъщерни предприятия

- „ТРЕН“ ЕООД – продажба на услуги за 0 хил. лв.; разпределени дивиденди – 0 хил. лв.

Сделки с асоциирани и други свързани предприятия

- „Фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД – продажба на услуги за 6 хил. лв.; покупки на стоки и услуги за 3 285 хил. лв.; разпределени дивиденди – 1 458 хил. лв.
- ЗАД „Алианс България” - разпределени дивиденди – 243 хил. лв.

Сделки с други свързани лица под общ контрол

- „Холдинг БДЖ“ ЕАД – продажба на стоки и услуги (ползвани площи и др. услуги) за 193 хил. лв.; покупки на стоки и услуги за 217 хил. лв.
- „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи) за 56 372 хил. лв.; покупка на стоки и услуги (жп карти и др. услуги) за 5 662 хил. лв.
- „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД – продажба на стоки услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи и др. услуги) за 33 872 хил. лв.; покупки на стоки и услуги (превози и др. услуги) за 4 032 хил. лв.
- „ТСВ“ ЕАД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси и др. услуги) за 169 хил. лв.; покупки на стоки и услуги (строителни услуги и ремонти) за 27 204 хил. лв.

Сделки с ключов управленски персонал

- Ключовият управленски персонал включва членовете на Управителния съвет и на Одитния комитет на НКЖИ и Генералния директор на Компанията. Доходите на ключовия управленски персонал, са както следва: заплати и други краткосрочни доходи в размер на 305 хил. лв.; осигуровки в размер на 23 хил. лв.

Значими финансови показатели за дейността на НКЖИ

Приходи от оперативна дейност без отчетените приходи за финансиране – за 2021 г. реализираните приходи са в размер на 159 241 хил. лв. Спрямо 2020 г. се отчита увеличение с 10 229 хил. лв.

Разходи за оперативна дейност без отчетените разходи за амортизации – за 2021 г. разходите са в размер на 338 553 хил. лв. Спрямо 2020 г. са увеличени с 81 хил. лв.

ЕВИТДА – Оперативната печалба преди лихви, данъци и амортизации е отрицателна величина в размер на 179 312 хил. лв., като в сравнение с 2020 г. намалява с 10 148 хил. лв.

ЕВИТ – Оперативната печалба преди лихви, данъци е отрицателна величина в размер на 372 816 хил. лв., като в сравнение с 2020 г. намалява с 10 125 хил. лв.

Паричен поток – (чиста печалба + амортизации) е в размер на 179 064 хил. лв. и се увеличава с 61 710 хил. лв. в сравнение с 2020 г.

Собственият капитал намалява от 1 275 410 хил. лв. към 31.12.2020 г. на 1 255 109 хил. лв. към 31.12.2021 г. Намалението на собственият капитал основно е вследствие от отчетения негативен финансов резултат за отчетния период.

Таблица №8

ПАРАМЕТЪР	Отчет към 31.12.2021	Отчет към 31.12.2020	Абсолютно изменение (2021/2020)	Индекс 2021/2020
Обща ликвидност	6,10	3,98	2,12	1,53
Бърза ликвидност	4,63	2,85	1,78	1,62
Абсолютна ликвидност	2,29	0,83	1,46	2,76
Финансова автономност (коэффициент на платежеспособност)	7,47	7,19	0,28	1,04
Коефициент на задлъжнялост	0,13	0,14	-0,01	0,93
Оборот на вземанията от клиенти (пъти)	1,49	1,39	0,10	1,07
Период на събиране на вземанията от клиенти	241дни	259дни	-18дни	1дни
Период на погасяване на задълженията по доставката	8дни	8дни	0дни	1дни
Времетраене на един оборот на материалните запаси	173дни	181дни	-8дни	1дни
Брой на оборотите на материалните запаси	2,08	1,99	0,09	1,05
Заетост на материалните запаси	0,48	0,50	-0,02	0,96
Рентабилност на приходите от продажби	-0,08	-0,58	0,50	0,14
Нетна рентабилност на собствения капитал	-0,009	-0,058	0,049	0,155
Рентабилност на активите	-0,003	-0,017	0,014	0,176
Ефективност на разходите от оперативна дейност	0,97	0,85	0,12	1,14
Ефективност на приходите от оперативна дейност	1,04	1,18	-0,14	0,88
Нетен оборотен капитал	246 339	167 085	79 254	1,47
Зает капитал	4 502 983	4 315 205	187 778	1,04
Дългосрочни пасиви	3 247 874	3 039 795	208 079	1,07
Чиста стойност на активите	1 255 109	1 275 410	-20 301	0,98

Изменението на финансовите показатели на НКЖИ през 2021 г., е както следва:

- **Показателите за ликвидност** за двата периода показват добро равнище на общата, бързата и абсолютната ликвидност. НКЖИ разполага с повече краткотрайни активи, които може да използва за погасяване на текущите си задължения.
- **Показателят за финансова автономност** и за двата периода показва финансова стабилност и относителна независимост по отношение на кредиторите.
- **Показателите за рентабилност** са отрицателни величини, тъй като финансовият резултат и за двете години е загуба.
- **Текущите активи** превишават текущите пасиви и Компанията има наличие на оборотен капитал.
- **Намален е периодът на събиране на вземанията от клиенти** с 18 дни (от 259 на 241 дни).
- **Запазен е периодът на погасяване на задълженията към доставчици** с 0 дни (от 8 на 8 дни).

НКЖИ изпълнява големи инвестиционни проекти, финансирани от ЕСИФ, Механизъм за свързване на Европа, както и инвестиционна програма, финансирана от държавния бюджет.

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.

- При краткотрайните материални активи се отчита **намаление на времетраенето на оборота на материалните запаси** с 8 дни (от 181 на 173 дни).

VIII. БЪДЕЩО РАЗВИТИЕ НА НКЖИ

Очакваното развитие на НКЖИ е основано на приетите от Управителния съвет на Компанията: Бизнес програма за периода 2021-2025 г., Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2022 г.

Очаквано финансово състояние на Компанията за 2022 г.:

Планирани приходи от оперативна дейност за 2022 г. в размер на 553 867 хил. лв.

- Нетни приходи от продажби на услуги през 2022 г. в размер на 118 223 хил. лв., в т.ч.:
 - приходи от инфраструктурни такси/пакет за минимален достъп на база графика за движението на влаковете 2021/2022 г., в размер на 63 943 хил. лв. в т.ч.: приходи от такса за преминаване по железния път, в размер на 46 500 хил. лв.; приходи от такса за използване на електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия, в размер на 17 443 хил. лв.
 - приходи от разпределение на тягова електрическа енергия, в размер на 38 980 хил. лв.
 - приходи от други услуги, в размер на 15 300 хил. лв.
- Други приходи в размер на 415 817 хил. лв., в т.ч. 396 625 хил. лв. приходи от финансиране.
- Продължаване на наложената стриктна финансова дисциплина, приоритизиране и контрол при изразходването на финансовите средства.

Планирани разходи от оперативна дейност за 2022 г. в размер на 564 741 хил. лв.

- Увеличение на разходите за суровини и материали, външни услуги и другите разходи. Планиран е ръст и на разходите за възнаграждения и осигуровки на персонала.
- Подобряване на финансовите показатели в т.ч.: по-добро равнище на показателите за ликвидност, на производителността на едно лице.
- Разчетен финансов резултат за 2022 г.– счетоводна загуба в размер на 9 252 хил. лв.

В изпълнение на чл. 25, ал. 1 от ЗЖТ държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура със Законът за държавния бюджет на Република България за 2022 г. (обн., ДВ, бр. 18 от 04.03.2022 г., в сила от 1.01.2022 г.) и ПМС №31 от 17 март 2022 г. за изпълнение на държавния бюджет на Република България за 2022 г. (Обн. ДВ бр. 23 от 22 март 2022 г.) на предприятието ще се предоставят 140 000 хил. лв. капиталов трансфер и 278 810 хил. лв. субсидия.

Инвестиционната програма, одобрена от Управителния съвет на Компанията за 2022 г. предвижда разходи общо в размер на 1 328 700 хил. лв. в т.ч.: 140 000 хил. лв. финансирани от държавния бюджет и 1 188 700 хил. лв. с ДДС финансирани от ЕСИФ за проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020, Механизма за свързване на Европа 2014-2020 и предстоящи проекти за финансиране по "Механизъм за свързване на Европа" 2021-2027.

IX. СЪБИТИЯ СЛЕД КРАЯ НА ОТЧЕТНИЯ ПЕРИОД

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

инж. Златин Крумов
Генерален директор

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



Лидия Давидова
Главен счетоводител

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

Дата на съставяне: 25.03.2022 г.



НЕФИНАНSOVA ДЕКЛАРАЦИЯ
на
ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
„НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
за 2021 г.

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

Настоящата Нефинансова декларация е неразделна част от Доклад за дейността през 2021 г. на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и е изготвена, съгласно разпоредбите и в съответствие с изискванията на:

- чл. 41 за изготвяне на Нефинансова декларация по чл. 48 от Закона за счетоводството (ЗСч), изм. и доп. ДВ. бр. 97 от 05.12.2017 г., доп. ДВ. бр. 98 от 27.11.2018 г.
- Указание на Министерство на финансите от 21.12.2017 г. с Изх. № УК-3, относно прилагане на глава седма „Годишни доклади“, раздел трети „Нефинансова декларация“ и раздел четвърти „Консолидирана нефинансова декларация“ от ЗСч;
- чл. 1 от Директива 2014/95/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за изменение на Директива 2013/34/ЕС по отношение на оповестяването на нефинансова информация и на информация за многообразието от страна на някои големи предприятия и групи.

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

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

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

2. БИЗНЕС МОДЕЛ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

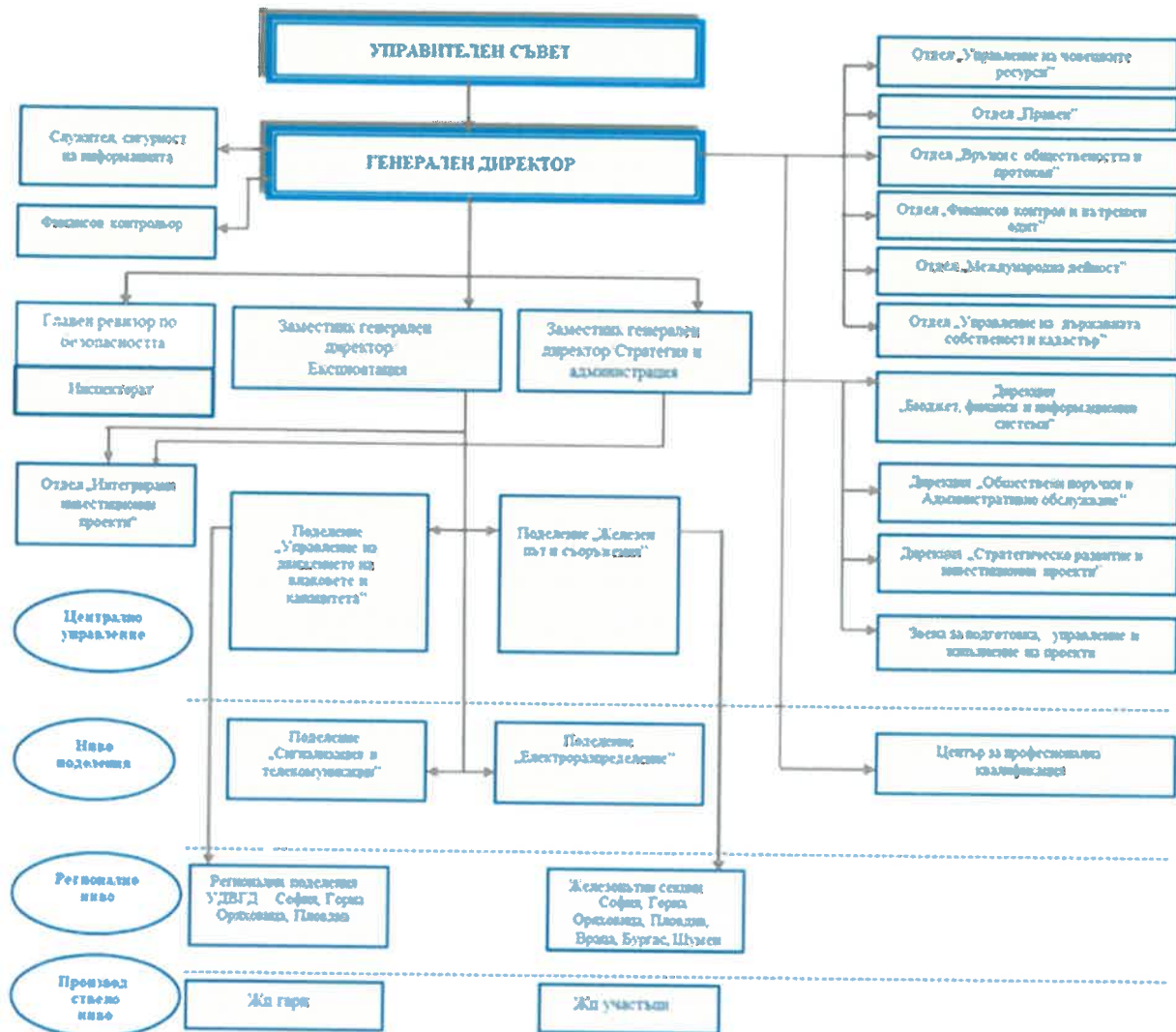
✓ **Международно научно-техническо сътрудничество** НКЖИ осъществява чрез участието си в: Международен съюз на железниците (UIC); Югоизточна регионална група (SERG); Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER); Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД); Организацията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

2.1 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА НКЖИ

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

- Правилник за устройството и дейността на НКЖИ;
- Статут и правилници за дейността на дирекции/поделения/отдели одобрени от Генералния директор.

Организационно-управленската структура на Държавно предприятие ”Национална компания Железопътна инфраструктура” към 31.12.2021 г. е следната:



2.2 ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ НА НКЖИ

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. В ролята си на Бенефициент, НКЖИ изпълнява значителен брой проекти с финансиране от Европейската комисия по различни програми и фондове, като очакваният ефект от изпълнението на проектите ще се изрази в постигане на заложените приоритети в тях, а именно:

- *Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.*, чиято обща цел е „Развитие на устойчива транспортна система“. Тя съответства на целите на Стратегия „Европа 2020“, както и на целите на Националната програма за реформи и на Националната програма за развитие: България 2020. Програмата ще спомогне за постигане на основните цели – тематична цел № 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места“ в ключовите мрежови инфраструктури“ и тематична цел № 4 „Подкрепа за преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори“ – чрез реализиране на съответните инвестиционни приоритети.

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

Периодът 2021-2023 г. е с изключително голяма важност за НКЖИ като Бенефициент на средства от ЕСИФ. От една страна, това е времето в което ще приключи програмният период 2014-2020 г., а от друга ще стартира следващият такъв - 2021-2027 г., като в същото време започва и изпълнението на новия Механизъм за възстановяване и устойчивост, чиято цел е преодоляване на последиците от разпространението на COVID-19. В този период ще се изпълняват проекти по ОПТТИ 2014-2020 г. и MCE, както и ще стартира изпълнението на проекти по ПТС 2021-2027, MCE-2 и Механизма за възстановяване и устойчивост. Изграденият вече добър опит и практика от предходния преходен период дават увереност, че и в настоящия етап НКЖИ ще посрещне успешно тези предизвикателства.

От 2020 г. НКЖИ активно участва в процеса на подготовка и разработване на програмните документи в сферата на транспорта за програмния период 2021-2027 г.

На 24 юни 2021 г. е одобрен Регламент (ЕС) 2021/1060 за общоприложимите разпоредби (ROP), като в него са дефинирани правила за финансиране на седем фонда със споделено управление: КФ - Кохезионен фонд; ЕФРР - Европейски фонд за регионално развитие; ЕСФ+ - Европейски социален фонд+; ЕФМДР - Европейски фонд за морско дело и рибарство; ФУМИ - Фонд „Убежище и миграция“; ИУГВ - Инструмент за управление на границите и визите; ФВС - Фонд „Вътрешна сигурност“.

На 24 юни 2021 г. е приет и Регламент (ЕС) 2021/1058 на Европейския парламент и на Съвета относно Европейския фонд за регионално развитие и относно Кохезионния фонд, с което се определят специфичните цели и обхватът на подпомагането от двата фонда.

На 17 декември 2020 г. Европейският Съвет прие Регламент 2020/2093 за определяне на многогодишната финансова рамка (МФР) на ЕС за периода 2021—2027 г. Регламентът предвижда дългосрочен бюджет на ЕС от 1 074,3 млрд. евро за ЕС-27 по цени от 2018 г., което включва интегрирането на Европейския фонд за развитие. Този бюджет, заедно с инструмента за възстановяване на ЕС Next Generation EU на стойност 750 млрд. евро, ще позволи на ЕС да предостави безпрецедентно финансиране в размер на 1,8 трилиона евро през следващите години в подкрепа на възстановяването от пандемията от COVID-19 и дългосрочните приоритети на ЕС в различни области на политиката.

Както се посочва в Европейския зелен пакт и в Плана за инвестиции за устойчива Европа, действията, обхванати от многогодишната финансова рамка за периода 2021—2027 г. следва да бъдат допълнени с Механизъм за справедлив преход. Той следва да допринесе за преодоляване на социалните, икономическите и екологичните последици, по-специално за работниците, засегнати в процеса на прехода към неутрален по отношение на климата Съюз до 2050 г., чрез обединяване на разходите от бюджета на Съюза за постигане на целите в областта на климата и социалните цели на регионално равнище и чрез стремеж към високи социални и екологични стандарти.

- *Програма транспортна свързаност 2021-2027 г.* (ПТС). С Решение № 196 на МС от 11 април 2019 година, изменено с Решение №495/21.07.2020 г., е одобрен индикативен Списък с програми за периода 2021 –2027, като НКЖИ е бенефициент по „Програма за транспортна свързаност“ с водещо ведомство - Министерството на транспорта и съобщенията.

Приоритетите на ПТС 2021-2027 г. допринасят за реализацията на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор. Предвидените инвестиции насърчават употребата на екологосъобразни видове транспорт и алтернативни горива, подобряват качеството на пътната инфраструктура и допринасят за намаляване на вредното въздействие върху околната среда на транспорта. Една от основните задачи, дефинирани в стратегията е навременното завършване на TEN-T мрежата и цифровата трансформация. За изпълнението ѝ ще допринесат предвидените инвестиции по ПТС 2021-2027 г. за развитие на TEN-T мрежата на територията на страната и за внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи във видовете транспорт.

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

Общите цели на МСЕ-2 са да се изградят, развият, модернизират и завършат трансевропейските мрежи в транспортния, енергийния и цифровия сектор. Специфичните цели в транспортния сектор са: да допринася за разработването на проекти от общ интерес, свързани с ефикасни, взаимосвързани и мултимодални мрежи и инфраструктура за интелигентна, оперативно съвместима, устойчива, приобщаваща, достъпна, безопасна и сигурна мобилност в съответствие с целите на Регламент (ЕС) № 1315/2013 относно насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа.

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

Основната цел на Плана за възстановяване и устойчивост е да способства икономическото и социално възстановяване от кризата, породена от COVID-19 пандемията. В преследването на тази цел е идентифициран набор от мерки и реформи, които да имат съществен принос към възстановяването на потенциала за растеж на икономиката и да го развият, като осигурят устойчивост към негативни външни въздействия. Това ще позволи в дългосрочен план постигането на стратегическата цел за конвергенция на икономиката и доходите до средноевропейските. Същевременно, Планът полага основите за зелена и цифрова трансформация на икономиката в контекста на амбициозните цели на Зелената сделка.

Основните приоритети, към които НКЖИ се стреми са следните:

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

2.3 СТРАТЕГИЯ НА НКЖИ

Основният документ, който очертава стратегическата рамка на развитие на транспортната система в Република България е *Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г.* Стратегията определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, вкл. приоритети за инвестиции в основната и широкообхватната Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) и във второстепенната свързаност.

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

- повишаване на конкурентоспособността (по отношение на качество и ефективност);
- провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, целогодишност и екологичност на предоставяните услуги;

- въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията;
- въвеждане и предоставяне на нови услуги и дейности;
- привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси;
- провеждане на гъвкава тарифна политика;
- приложение на фирмена програма за управление на отпадъците на НКЖИ;
- обучение на персонала и повишаване на административния капацитет;
- сътрудничество с управителите на инфраструктура на европейско равнище, както и с техните потребители.

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

2.4 ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ

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

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

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

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

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

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

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

3. ФИРМЕНИ ПОЛИТИКИ

3.1 ПОЛИТИКА ПО КАЧЕСТВО

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

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

3.2 ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА

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

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

1. *Опазване чистотата на атмосферния въздух.*

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

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

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

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

4. *Управление на отпадъците.*

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

5. *Намаляване на шумовото натоварване.*

НКЖИ ще продължи с досегашната си практика при изграждане, ремонт, реконструкция и/или модернизация на железния път да намалява шумовото натоварване чрез: полагане на нови типове конструкции на горно строене на железния път с използване на еластични скрепления, еластомерни демпфериращи подложки; полагане на безнаставов релсов път, на нови лубрикатори за релси; шлайфане на релсите с цел премахване на вълнообразно износване; полагане на стрелки за

високоскоростно движение, на еластични прелезни настилки; замяна на метални мостови конструкции без баластово легло; изграждане на шумозаглушителни и предпазни стени.

6. Енергийна ефективност.

По отношение на енергийната ефективност, при ремонтите на сградния фонд в гарите се подновява изцяло дограмата с нова алуминиева дограма. Санират се всички части на сградата и се изграждат топлоизолационни окачени тавани, които намаляват светлата височина на сградата и увеличават топлината в нея.

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

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

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

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

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

Съгласно изискванията на екологичното законодателство, НКЖИ изготвя следните документи:

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

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

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

В изпълнение на Националната програма за статистически изследвания и изискванията на Европейския съюз, НКЖИ ежегодно отчита: емисии в атмосферния въздух; разходи за опазване и

възстановяване на околната среда; движение на дълготрайните материални активи с екологично предназначение; водопотребление.

3.3 СОЦИАЛНА ПОЛИТИКА

Предприятието провежда последователна социална политика спрямо работещите, следвайки годишна социална програма, която е договорена и в колективния трудов договор на компанията. Същата включва: осигуряване на ваучери за храна; осигуряване на социална сума срещу ползване на отпуск; отпускане на парични помощи на затруднени работници и служители; възстановяване в почивни бази; осигуряване на възможност за безплатно пътуване по железопътната мрежа.

3.3.1 КОРПОРАТИВНА СОЦИАЛНА ОТГОВОРНОСТ ПО ОТНОШЕНИЕ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ

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

- създаване на здравословен социален климат;
- социална сигурност на работещите и устойчива заетост;
- повишаване ролята и ефективността на социалния диалог със синдикатите и представителите на работниците и служителите;
- въвеждане на мерки за по-добър баланс на трудовия и личен живот;
- отговорна комуникация и потребности към работещия;
- равенство между половете и защита от насилие на работното място.

В Колективния трудов договор работодателят е гарантирал прилагането на:

- принципа на равнопоставеност на половете по отношение на заплащането на труда, достъп до обучение и кариерно развитие. НКЖИ разглежда като предпоставка за устойчив бизнес успех действащата политика на равни възможности, която осигурява равно третиране и равни възможности за служителите;
- нулева толерантност от страна на работодателя към прояви на физически, психически и сексуален тормоз на работното място;
- превенция на стреса.

3.3.2 ЗДРАВЕ И БЕЗОПАСНОСТ ПРИ РАБОТА

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

За определяне на приоритетите са спазени следните основни критерии:

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

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

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

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

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

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

3.3.3 ПРОФЕСИОНАЛНО РАЗВИТИЕ

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

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

През 2021 г. за повишаване на квалификацията и придобиване на нова квалификация са обучени 508 бр. и на 4974 бр. работници и служители е проведено периодично обучение по нормативни документи.

3.3.4 В ПОМОЩ НА ОБЩЕСТВОТО

✓ *Сътрудничество с висши училища.* НКЖИ има сключени договори за сътрудничество със следните висши училища: ВТУ „Тодор Каблешков“, Минногеоложки университет, УАСГ, ВСУ „Любен Каравелов“, Бургаски свободен университет и НВУ „Васил Левски“ - Велико Търново; и с *професионалните гимназии:* ПГ по подземна строителна и транспортна техника - гр. София, ПГ ЖПТ „Христо Смирненски“ - гр. Карлово, ПГ ЖПТ „Никола Йонков Вапцаров“ - гр. Г. Оряховица, ПГ по телекомуникации - гр. София. Сключени са Споразумения за партньорство с Професионални гимназии по жп транспорт „Христо Смирненски“ и „Никола Йонков Вапцаров“ във връзка с организирането и реализирането на обучение чрез работа (дуална система на обучение).

✓ *Насърчаване на заетостта.* За успешно стартиране на кариерата в компанията са разработени:

- Програма за изплащане на стипендии на ученици от средни училища и професионални гимназии със специалисти, имащи отношение към дейността на компанията.

- Стипендиантска програма за студенти, обучаващи се за ОКС магистър.

- Програма за развитие на кадрите чрез обучение на млади специалисти.

- Поемане разходите за професионално обучение в Център за професионална квалификация към НКЖИ.

3.3.5 РАВЕНСТВО НА ПОЛОВЕТЕ НА РЪКОВОДНИ ПОЗИЦИИ

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

- равнопоставено третиране на мъжете и жените при назначаването им на отговорни ръководни позиции в структурните звена на дружеството;

- балансирано представителство на мъжете и жените в процеса на взимане на решения по социалната политика на дружеството и синдикалните организации.

3.4 ПОЛИТИКА ЗА БОРБА ПРОТИВ КОРУПЦИЯТА

На основата на Националната оценка на риска (НОР) от изпиране на пари и финансиране на тероризма с вътрешните правила се предвижда въвеждане на антикорупционни процедури, както и определяне на механизмите за сигнализиране, проверка, разкриване и докладване на корупционни практики, измами, нередности, злоупотреба със служебно положение, конфликт на интереси и търговия с власт в НКЖИ.

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

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

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

4. ОСНОВНИ РИСКОВЕ СВЪРЗАНИ С ЕКОЛОГИЧНИТЕ И СОЦИАЛНИ ВЪПРОСИ

4.1 ОСНОВНИ ЕКОЛОГИЧНИ РИСКОВЕ

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

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

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

Имайки предвид, че основната част се изхвърля по трасето, това е голямо замърсяване от превоз на товари, нефт и нефтопродукти, прах, пясък, желязо (от изтриване на релсите), биологични отпадъци (растителност) и т.н.

Редуциране на рисковете:

- *Намаляване на шумовото замърсяване* - провеждане на мониторинг за акустично замърсяване; внедряване на нови решения по използването на звукоизолиращи и звукопоглъщащи материали, внедряване на рационални способи за планиране ограничаването на строителството в неблагоприятни райони.
- *Ограничаване на електромагнитното влияние* - инвентаризация на източниците на електромагнитно поле и внедряване на мероприятия по надзор на електромагнитното влияние; създаване на санитарно-защитни зони; внедряване на локална защита.
- *Редуциране на радиационно влияние* - ведомствен радиологичен контрол на източниците на йонизиращи излъчвания; организационни инженерно-технически мероприятия, преди всичко при осъществяване на проектно-строителни работи и при работа с източници на йонизиращи излъчвания.

4.2 ОСНОВНИ СОЦИАЛНИ РИСКОВЕ

Основни рискове свързани с персонала са:

- количествен и качествен дефицит на персонала най-вече в големите градове и промишлени центрове;
- текучество на персонала поради липса на мотивация и конкуренция на пазара на труда, от страна на мобилни оператори, енергоразпределителните дружества, метрополитен, строителни фирми, както и отваряне на европейския пазар на труда;
- задълбочаваща се тенденция на недостиг на експлоатационен персонал в специфични дейности за инфраструктурното предприятие, изискващи и правоспособност, на длъжности като Ръководител движение, Техник ръководител група по поддържане на железния път и съоръженията, Механик „Осигурителна техника” и инженерен персонал във всички дейности;
- очертаваща се неблагоприятна тенденция във възрастовата структура на работната сила – 84% от персонала е над 40 години; средна възраст 49,7 г.

Редукция на рисковете свързани с персонала:

Преодоляване на кадровия недостиг чрез:

- Използване на механизмите за преразпределение на наличната численост.
- Ефективни механизми за предаване на знания и опит и осигуряване на приемственост и взаимозаменяемост. Стимулиране на менторството.
- Ограничаване на текучеството чрез въвеждане подобряване и разширяване на социалната политика на предприятието с допълнителни социални стимули и пакети. Повишаване на социалния статус чрез изпълнение на реална Социална програма.
- Повишаване на доходите и стимулиране на персонала за постигнати резултати.
- Провеждане на ефективна политика за повишаване на професионалната квалификация.
- С цел презентирание на компанията като работодател, НКЖИ редовно участва във форуми „Дни на кариерата“, „Дни на специалностите“ и „Дни на отворените врати“, както и организира Дни на НКЖИ във висши училища, свързани с дейността на компанията.

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

5.1 НЕФИНАНСОВИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕКОЛОГИЯ

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

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

5.2 НЕФИНАНСОВИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ПЕРСОНАЛА

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

Числеността на персонала в НКЖИ към 31.12.2021 г. е 10 796 бр., като спрямо 2020 г. е намаляла с 65 бр.

✓ Численост по пол и възраст:

- до 29 г. - 435 бр., от които 366 бр. мъже и 69 бр. жени;
- от 30 г. до 39 г. – 1345 бр., от които 1014 бр. мъже и 331 бр. жени;
- от 40 до 49 г. – 3035 бр., от които 2409 бр. мъже и 626 бр. жени;

- от 50 до 59 г. – 4606 бр., от които 3718 бр. мъже и 888 бр. жени;
- на 60 и повече години – 1440 бр., от които 1245 бр. мъже и 195 бр. жени.
- ✓ **Персоналът по пол и образование:**
 - основно и по-ниско – 1114 бр., от които 1085 бр. мъже и 29 бр. жени;
 - средно образование – 3751 бр., от които 2967 бр. мъже и 784 бр. жени;
 - средно 3-та ст. – 2927 бр., от които 2339 бр. мъже и 588 бр. жени;
 - проф. бакалавър – 1350 бр., от които 1273 бр. мъже и 77 бр. жени;
 - бакалавър – 332 бр., от които 233 бр. мъже и 99 бр. жени;
 - магистър – 1387 бр., от които 855 бр. мъже и 532 бр. жени.
- ✓ **Персонал по пол:**
 - мъже - 8752 бр.
 - жени - 2109 бр.

Забележка: Данните за структурата на персонала са за 2020 г.

За периода от 01.01.2021 г. до 31.12.2021 г. в НКЖИ са постъпили 782 броя работници и служители и са напуснали 847 броя.

През годината напусналите са повече от постъпилите, което води до голямо текучество и перманентен недостиг на персонал, възлизащ на 921 броя към 31.12.2021 г., което представлява 7,9% от общата численост по щат.

инж. **Златин Крумов**
Генерален директор



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



Лидия Давидова
Главен счетоводител

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



Дата на съставяне: 25.03.2022 г.

ДОКЛАД НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР

ДО СОБСТВЕНИКА НА ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА” ГР. СОФИЯ

Доклад относно одита на индивидуалния финансов отчет

Квалифицирано мнение

Ние извършихме одит на индивидуалния финансов отчет на ДП „Национална Компания Железопътна Инфраструктура” (Компанията), съдържащ индивидуален счетоводен баланс към 31 декември 2021 г. и индивидуален отчет за приходите и разходите, индивидуален отчет за собствения капитал и индивидуален отчет за паричните потоци за годината, завършваща на тази дата, както и пояснителните приложения към индивидуалния финансов отчет, съдържащи оповестяване на съществените счетоводни политики и друга пояснителна информация.

По наше мнение, с изключение на възможния ефект от въпросите, описани в раздела от нашия доклад „База за изразяване на квалифицирано мнение“, приложеният индивидуален финансов отчет представя достоверно във всички съществени аспекти, финансовото състояние на Компанията към 31 декември 2021 г. и нейните финансови резултати от дейността, и паричните ѝ потоци за годината, завършваща на тази дата, в съответствие с Националните счетоводни стандарти (НСС), приложими в България.

База за изразяване на квалифицирано мнение

В счетоводния баланс към 31 декември 2021 година, Компанията представя „Земи и сгради“ с обща балансова стойност 425,843 хил.лв. (2020 г.: 423,093 хил.лв.). Както е оповестено в пояснителна бележка 18 „Дълготрайни материални активи“ към индивидуалния финансов отчет за годината приключваща на 31 декември 2021 година, Компанията не притежава надлежни документи за собственост за земи с балансова стойност 78,074 хил.лв. и за сгради с балансова стойност 12,985 хил.лв. Ръководството на Компанията поетапно осигурява необходимите документи за собственост за тези активи. Ние не бяхме в състояние да се убедим в разумна степен на сигурност, относно пълните права на собственост на Компанията за тези активи, представени в индивидуалния финансов отчет към 31 декември 2021 година.

В счетоводния баланс на Компанията към 31 декември 2021 година са представени Дълготрайни материални активи в процес на изграждане (пояснителна бележка 18), в състава на които са включени разходи за обекти без движение през периода с обща балансова стойност 4,025 хил.лв., недовършени, невъведени в експлоатация продължителен период, за които изграждането е преустановено, и които обекти са прегледани и предложени от вътрешни комисии за отписване. Ние не получихме достатъчни и уместни доказателства относно оценката им на представяне в индивидуалния финансов отчет на Компанията към 31 декември 2021 година.

В счетоводния баланс към 31 декември 2021 година са представени Вземания от клиенти с балансова стойност 95,927 хил.лв. (пояснителна бележка 21.1). Така както е оповестено в пояснителна бележка 30.2 „Анализ на кредитния риск“, вземания с балансова стойност 65,814 хил.лв. са възникнали преди повече от една година, в които са включени вземания от дружествата на Група „Холдинг Български Държавни Железници“ с балансова стойност 64,984 хил.лв. Голямата концентрация на вземанията с произход над една година, приетото в предходни периоди решение за уреждането им по схемата дълг срещу собственост, както и сключените последващи споразумения за уреждане за продължителен бъдещ период, поставят под съмнение възстановимата им стойност. В допълнение за вземания от дружествата от Група „Холдинг Български Държавни Железници“ с балансова стойност 4,524 хил.лв., не получихме писмени потвърждения, и за които са заведени частични искиове за събирането им. Ние не бяхме в състояние да получим достатъчни и уместни доказателства относно оценката на представяне на вземания, възникнали преди повече от една година и относно съществуването на непотвърдените вземания, както и да оценим евентуалния ефект в индивидуалния финансов отчет на Компанията към 31 декември 2021 година.

В счетоводния баланс към 31 декември 2021 година в други вземания (пояснителна бележка 21.2), са включени съдебни вземания с балансова стойност 1,861 хил.лв, за които ние не получихме достатъчни и уместни доказателства относно оценката им на представяне в индивидуалния финансов отчет на Компанията към 31 декември 2021 година.

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 индивидуалния финансов отчет“. Ние сме независими от Компанията в съответствие с Международния етичен кодекс на професионалните счетоводители (включително Международни стандарти за независимост) на Съвета за международни стандарти по етика за счетоводители (Кодекса на СМСЕС), заедно с етичните изисквания на Закона за независимия финансов одит (ЗНФО), приложими по отношение на нашия одит на финансовия отчет в България, като ние изпълнихме и нашите други етични отговорности в съответствие с изискванията на ЗНФО и Кодекса на СМСЕС. Ние считаме, че

одиторските доказателства, получени от нас, са достатъчни и уместни, за да осигурят база за нашето квалифицирано мнение.

Съществена несигурност, свързана с предположението за действащо предприятие

Обръщаме внимание на пояснителна бележка 5.2 „Действащо предприятие“, където е оповестено, че за 2021 година Компанията отчита загуба от дейността си след данъци в размер на 14,440 хил.лв., като натрупаните загуби към 31 декември 2021 година без влияние на текущата са 618,513 хил.лв. Както е посочено в пояснителна бележка 5.2 „Действащо предприятие“, тези резултати, наред с отрицателните парични потоци от оперативна дейност, са индикатори за възможен риск при оценката на способността на Компанията да продължи своята дейност като действащо предприятие, без подкрепата на държавата собственик под формата на субсидии, държавни гаранции и други източници на финансиране.

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 индивидуалния финансов отчет за текущия период. Тези въпроси са разгледани като част от нашия одит на индивидуалния финансов отчет като цяло и формирането на нашето мнение относно него, като ние не представяме отделно мнение относно тези въпроси. В допълнение към въпросите, описани в раздели „База за изразяване на квалифицирано мнение“ и „Съществена несигурност, свързана с предположението за действащо предприятие“ по-горе, ние определихме въпроса описан по-долу, като ключов одиторски въпрос, който да бъде комуникиран в нашия доклад.

Ключов одиторски въпрос

Как този ключов одиторски въпрос беше адресиран при проведения от нас одит

Дълготрайни материални активи

Компанията изгражда дълготрайни материални активи по инвестиционна програма, финансирана от различни източници: капиталови трансфери от Държавния бюджет, Оперативни програми за железопътна инфраструктура, Механизъм за свързване на Европа и други, състоящи се основно от железопътна инфраструктура. Капиталовите проекти на Компанията са свързани както с изграждане и придобиване, така и с извършване на последващи разходи за модернизация, възстановяване и поддръжка на железопътната инфраструктура. Както е оповестено в пояснителна бележка 18 към приложения индивидуален финансов отчет към 31 декември 2021 година, дълготрайните материални активи на Компанията са с обща балансова стойност 4,257,789 хил.лв. или 93,37 % от общата сума на

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

- Оценка на възприетата от Компанията счетоводна политика за признаване, оценяване на дълготрайни материални активи, и в частност на активите част от железопътната инфраструктура, както и нейното последователно прилагане;
- Тестове на контроли: ние оценихме проектираните и въведени контроли, които ръководството е въвело в подкрепа на своите преценки за срока на полезния живот на дълготрайните материални активи, признатите разходи за текущо поддръжане на железопътната инфраструктура, както и тяхната оперативна ефективност;

активите. Разходите по проекти се състоят от множество на брой и разнородни активи, чието отнасяне към отделните разграничими активи е основополагащо за правилното оценяване на тези активи. В допълнение счетоводното отчитане на последващите разходи изисква ръководството да направи преценка дали тези разходи са свързани с подобрения и подлежат на капитализиране или представляват текущи разходи за поддръжка. Поради съществеността на активите и необходимостта от преценки на ръководството, ние сме определили тази област като ключов одиторски въпрос.

- Аналитични процедури за получаване на информация за одобрен списък за капиталови разходи, за верифицираните разходи за придобиване на дълготрайните материални активи, финансирани от държавния бюджет и европейски фондове и сравнение с данните в счетоводната система;
- Изпълнение на тестове: относно организацията, провеждането и приключване на инвентаризациите на дълготрайни материални активи; относно прилагане на оповестената амортизационна политика на Компанията в поделенията ѝ; относно придобитите през годината дълготрайни материални активи и в частност детайлни тестове на съществени придобивания по обекти, разходни елементи за съответния актив; относно отписаните дълготрайни материални активи поради брак и други причини; относно предоставените под наем и концесии дълготрайни материални активи;
- Извършване на извадкови проверки на разходите за обекти в процес на изграждане по проекти до съответните подкрепящи първични счетоводни документи, както и анализ на приложените политики по отношение на счетоводното отчитане на подобренията на активите (капитализиране или признаване като разход за периода);
- Сравнение на информацията за направените и отчетени разходи за текуща поддръжка на железопътната инфраструктура с получените от държавния бюджет суми, предназначени за покриването им;
- Получаване на потвърдителна информация от третите страни за представените суми по предоставени аванси на контрагенти по сключените договори за изпълнение на капиталови обекти;

- Оценка на адекватността на оповестяванията в индивидуалния финансов отчет към 31 декември 2021 година на Компанията, свързани с дълготрайни материални активи;

Обръщане на внимание

Обръщаме внимание на пояснителна бележка 33 „Условни пасиви“ от приложението към индивидуалния финансов отчет, където са оповестени потенциални задължения във връзка със съдебни претенции към Компанията.

Нашето мнение не е модифицирано по отношение на този въпрос.

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

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

Нашето мнение относно индивидуалния 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 индивидуалния 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 индивидуалния 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“ по-горе, ние не бяхме в състояние да получим достатъчни и уместни одиторски доказателства относно земи и сгради, дълготрайни материални активи в процес на изграждане, вземания от клиенти и съдебни вземания към 31 декември 2021 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 индивидуалния финансов отчет

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

При изготвяне на индивидуалния 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.

Одитният комитет на Компанията („Лицата, натоварени с общо управление“), носи отговорност за осъществяването на надзор над процеса по финансово отчитане на Компанията.

Отговорности на одитора за одита на индивидуалния финансов отчет

Нашите цели са да получим разумна степен на сигурност относно това дали индивидуалният финансов отчет като цяло не съдържа съществени неправилни отчитания, независимо дали дължащи се на измама или грешка, и да издадем одиторски доклад, който да включва нашето одиторско мнение. Разумната степен на сигурност е висока степен на сигурност, но не е гаранция, че одит, извършен в съответствие с МОС, винаги ще разкрива съществено неправилно отчитане, когато такова съществува. Неправилни отчитания могат да възникнат в резултат на измама или грешка и се считат за съществени, ако би могло разумно да се очаква, че те, самостоятелно или като съвкупност, биха могли да окажат влияние върху икономическите решения на потребителите, вземани въз основа на този индивидуален 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 индивидуалния финансов отчет, независимо дали дължащи се на измама или грешка, разработваме и изпълняваме одиторски процедури в отговор на тези рискове и получаваме одиторски доказателства, които да са достатъчни и уместни, за да осигурят база за нашето мнение. Рискът да не бъде разкрито съществено неправилно отчитане, което е резултат от измама, е по-висок, отколкото риска от съществено неправилно отчитане, което е резултат от грешка, тъй като измамата може да включва тайно споразумяване, фалшифициране, преднамерени пропуски, изявления за въвеждане на одитора в заблуждение, както и пренебрегване или заобикаляне на вътрешния контрол;
- получаваме разбиране за вътрешния контрол, имащ отношение към одита, за да разработим одиторски процедури, които да са подходящи при конкретните обстоятелства, но не с цел изразяване на мнение относно ефективността на вътрешния контрол на Компанията;
- оценяваме уместността на използваните счетоводни политики и разумността на счетоводните приблизителни оценки и свързаните с тях оповестявания, направени от ръководството;
- достигаме до заключение относно уместността на използване от страна на ръководството на счетоводната база на основата на предположението за действащо предприятие и, на базата на получените одиторски доказателства, относно това дали е налице съществена несигурност, отнасяща се до събития или условия, които биха могли да породят значителни съмнения относно способността на Компанията да продължи да функционира като действащо предприятие. Ако ние достигнем до заключение, че е налице съществена несигурност, от нас се изисква да привлечем внимание в одиторския си доклад към свързаните с тази несигурност оповестявания във финансовия отчет или в случай че тези оповестявания са

неадекватни, да модифицираме мнението си. Нашите заключения се основават на одиторските доказателства, получени до датата на одиторския ни доклад. Бъдещи събития или условия обаче могат да станат причина Компанията да преустанови функционирането си като действащо предприятие;

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

Ние комуникираме с 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 индивидуалния финансов отчет за текущия период и които следователно са ключови одиторски въпроси. Ние описваме тези въпроси в нашия одиторски доклад, освен в случаите, в които закон или нормативна уредба възпрепятства публичното оповестяване на информация за този въпрос или когато, в изключително редки случаи, ние решим, че даден въпрос не следва да бъде комуникиран в нашия доклад, тъй като би могло разумно да се очаква, че неблагоприятните последици от това действие биха надвишили ползите от гледна точка на обществения интерес от тази комуникация.

Доклад във връзка с други законови и регулаторни изисквания

Допълнителни въпроси, които поставя 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 нефинансовата декларация, ние изпълнихме и процедурите, добавени към изискванията по МОС, съгласно „Указания относно нови и разширени одиторски доклади и комуникация от страна на одитора“ на професионалната организация на регистрираните одитори в 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 България.

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

На базата на извършените процедури нашето становище е, че:

- а) Информацията, включена в доклада за дейността за финансовата година, за която е изготвен индивидуалният финансов отчет, съответства на индивидуалния финансов отчет, върху който

сме изразили квалифицирано мнение в „Доклад относно одита на индивидуалния финансов отчет“ по-горе.

- б) Докладът за дейността е изготвен в съответствие с изискванията на Глава седма от Закона за счетоводството.
- в) Нефинансовата декларация за финансовата година, за която е изготвен индивидуалният финансов отчет, е изготвена в съответствие с изискванията на Глава седма от Закона за счетоводството.

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

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

- Ние сме назначени за задължителен одитор на финансовия отчет за годината, завършваща на 31 декември 2021 г. на ДП „Национална Компания Железопътна Инфраструктура“ на основание проведена процедура и сключен договор № 11580/30.12.2021 г. за период от една година.
- Одитът на индивидуалния финансов отчет за годината, завършваща на 31 декември 2021 г. на Компанията представлява седми пълен непрекъснат ангажимент за задължителен одит на това предприятие, извършен от нас.
- Потвърждаваме, че изразеното от нас одиторско мнение е в съответствие с допълнителния доклад, представен на Одитния комитет на Компанията, съгласно изискванията на чл. 60 от Закона за независимия финансов одит.
- Потвърждаваме, че не сме предоставяли посочените в чл. 64 от Закона за независимия финансов одит забранени услуги извън одита.
- Потвърждаваме, че при извършването на одита сме запазили своята независимост спрямо Компанията.
- За периода, за който се отнася извършеният от нас задължителен одит, освен одита, ние не сме предоставили други услуги на Компанията и контролираните от нея предприятия, които не са посочени в доклада за дейността или индивидуалния финансов отчет на Компанията.

София,
31 Март 2022 г.

„АБВП-ОДИТ СТАНДАРТ“ООД
Одиторско дружество

Управител
и регистриран одитор, отговорен за одита

Севдалина Паскалева, д.е.с.



ИНДИВИДУАЛЕН ОТЧЕТ ЗА ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
за 2021 година

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ	Бележка	Сума (в хил. лв.)		НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРИХОДИТЕ	Бележка	Сума (в хил. лв.)	
		Текуща година	Предходна година			Текуща година	Предходна година
А. Разходи		1	2	Б. Приходи		1	2
1. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:				1. Нетни приходи от продажби, в т.ч.:	9		
а) суровини и материали	11	99 572	94 881	а) услуги		122 756	116 013
б) външни услуги	12	59 203	54 025	2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство		122 756	116 013
2. Разходи за персонала, в т.ч.:	13.1	40 369	40 856	3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин		13	72
а) разходи за възнаграждения		221 592	210 141	4. Други приходи, в т.ч.:	10	19 156	16 637
б) разходи за осигуровки, в т.ч.:		173 710	163 906	- приходи от финансираня		369 622	319 776
аа) осигуровки, свързани с пенсия		47 882	46 235	Общо приходи от оперативна дейност	10.1	352 306	303 486
3. Разходи за амортизация и обезценка, в т.ч.:	17, 18	19 161	18 195	5. Приходи от от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия, в т.ч.:		511 547	452 498
а) разходи за амортизация и обезценка на дълготрайни материални и нематериални активи, в т.ч.:		193 504	193 481	- приходи от участия в предприятия		1 701	762
аа) разходи за амортизация		193 504	193 481	Общо финансови приходи	15	1 701	762
4. Други разходи, в т.ч.:	14	17 389	33 450				
а) балансова стойност на продадените активи		2 702	2 103				
Общо разходи за оперативна дейност		532 057	531 953				
5. Разходи от обезценка на финансови активи, включително инвестициите, признати като текущи (краткосрочни) активи, в т.ч.:		5	4	6. Загуба от обичайна дейност		18 956	78 746
- отрицателни разлики от промяна на валутни курсове		5	4	Общо приходи		513 248	453 260
6. Разходи за лихви и други финансови разходи, в т.ч.:		142	49	7. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)		18 956	78 746
а) отрицателни разлики от операции с финансови активи		2	2				
Общо финансови разходи	15	147	53				
7. Печалба от обичайна дейност		-	-				
Общо разходи		532 204	532 006				
8. Счетоводна печалба (общо приходи - общо разходи)		(4 516)	(2 619)	8. Загуба (7 + ред 9 и 10 от раздел А)		14 440	76 127
9. Разходи за данъци от печалбата		-	-	Всичко (Общо приходи + 9)		527 688	529 387
10. Отсрочени данъци		-	-				
11. Печалба (8 - 9 - 10)		527 688	529 387				
Всичко (Общо разходи + 8+9 + 10)		527 688	529 387				

Приложенията на съответните страници са разделена част от настоящият индивидуален финансов отчет. Индивидуалният финансов отчет е приет от Управителния съвет на 29.03.2022 г.
Дата на съставяне: 25.03.2022 г.



Раководител:
(инж. Златин Крумов)
Зачленен ест. № 59, ал. 3 и 4, чл. 17, т. 3 от ЗЗД

Съставител:
(Лидия Давидова)
Зачленен ест. № 59, ал. 3 и 4, чл. 17, т. 3 от ЗЗД

Финансов отчет, върху който е извършен одитът на 21/03/2022 г.

Одиторско дружество "АБВГ-ОДИТ СТАНДАРТ БУД" Управител Сандалина Паскалева

Зачленен ест. № 59, ал. 3 и 4, чл. 17, т. 3 от ЗЗД

Регистран одитор, отговорен за одита Сандалина Паскалева

Зачленен ест. № 59, ал. 3 и 4, чл. 17, т. 3 от ЗЗД

София Рег. № 165

ОДИТ СТАНДАРТ БУД

ОДИТ СТАНДАРТ БУД - ОДИТ СТАНДАРТ БУД

ИНДИВИДУАЛЕН ОТЧЕТ ЗА СОБСТВЕНИЯ КАПИТАЛ
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
за 2021 година

Показатели	(в хил.лв.)								
	Записан капитал		Резерв от последващи оценки	РЕЗЕРВИ		Финансов резултат от минали години		Текуща печалба/(загуба)	Общо собствен капитал
	1	2		Други резерви	Неразпределена печалба	Непокрита (загуба)	6		
1. Салдо в началото на отчетния период	100 000	1 427 840	382 763	236 613	(795 679)	(76 127)	1 275 410		
2. Изменения за сметка на собствениците, в т.ч.:									
- увеличение			164				164		
- намаление			(508)				672		
3. Финансов резултат за текущия период						(14 440)	(14 440)		
4. Други изменения в собствения капитал		(22 705)			(78 746)	76 127	(6 025)		
5. Собствен капитал към края на отчетния период	100 000	1 405 135	382 927	255 912	(874 425)	(14 440)	1 255 109		

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящият индивидуален финансов отчет. Индивидуалният финансов отчет с приет от Управителния съвет на **АООБ**.....2022 г.

Дата на съставяне: 25.03.2022 г.

Закрито съг. чл.59, ал.3 от ЗКПД

Съставител:

(Лидия Давидова)

Ръководител:

(инж. Златин Крумов)

Закрито съг. чл.59, ал.3 от ЗКПД



Финансов отчет, върху който е издаден одиторски доклад на : ЗД/13/2022

Одиторско дружество

„АБВП-ОДИТ СТАНДАРТ“ООД

Управител

Севдалина Паскалева

Закрито съг. чл.59, ал.3 от ЗКПД

Севалина Паскалева

Закрито съг. чл.59, ал.3 от ЗКПД

София

Рег. № 165

АБВП - ОДИТ СТАНДАРТ ООД

**ИНДИВИДУАЛЕН ОТЧЕТ
ЗА ПАРИЧНИТЕ ПОТОЦИ ПО ПРЕКИЯ МЕТОД**
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

за 2021 година

Наименование на паричните потоци	Бележка	Текущ период			Предходен период		
		постъпления	платания	нетен поток	постъпления	платания	нетен поток
А. Парични потоци от основна дейност							
Парични потоци, свързани с търговски контрагенти		220 135	174 561	45 574	206 379	180 268	26 111
Парични потоци, свързани с трудови взаимоотношения		21	216 855	(216 834)	26	214 004	(213 978)
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни		-	2	(2)	-	2	(2)
Парични потоци от положителни и отрицателни валутни курсови разлики		-	5	(5)	-	4	(4)
Други парични потоци от основна дейност		2 925	30 664	(27 739)	1 570	8 609	(7 039)
Всичко парични потоци от основна дейност (А)		223 081	422 087	(199 006)	207 975	402 887	(194 912)
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност							
Парични потоци, свързани с дълготрайни активи		5 000	238 390	(233 390)	5 462	206 297	(200 835)
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни		1 701	-	1 701	762	-	762
Всичко парични потоци от инвестиционна дейност (Б)		6 701	238 390	(231 689)	6 224	206 297	(200 073)
В. Парични потоци от финансово дейност							
Платания на задължения по лизингови договори	25.2	-	1 225	(1 225)	-	-	-
Парични потоци от лихви, комисионни, дивиденди и други подобни	15	-	22	(22)	-	-	-
Други парични потоци от финансово дейност	27.2	496 881	39	496 842	315 381	-	315 381
Всичко парични потоци от финансово дейност (В)		496 881	1 286	495 595	315 381	-	315 381
Г. Изменения на паричните средства през периода (А + Б + В)		726 663	661 763	64 900	529 580	609 184	(79 604)
Д. Парични средства в началото на периода				46 393			125 997
Е. Парични средства в края на периода	22			111 293			46 393

(хил. лв.)

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящият индивидуален финансов отчет. Индивидуалният финансов отчет е приет от Управителния съвет на **30.03**.....2022 г.

Дата на съставяне: 25.03.2022 г.

Съставител:
(Лидия Давидова)

Ръководител:
(инж. Златин Крумов)

Финансов отчет, върху който е издаден одиторски доклад на: **21/03/2022**.

Одиторско дружество
„АБВП-ОДИТ СТАНДАРТ“ ООД
Управител
Севдалина Паскалева

ОДИТОРСКО ДРУЖЕСТВО
София
Рег. № 165
ОДИТ СТАНДАРТ

Регистриран одитор, отговорен за одита
Севдалина Паскалева

Замлено сел. чл.59, ал.3
4-ва връзка с
чл.54, ал.1, т.3 от ЗОД



ПОЯСНЕНИЯ КЪМ ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

I. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1. Правен статут

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

Седалището и адресът на управление на Компанията са: Република България, гр. София, община 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 правоприменник на отделените активи и пасиви от НК БДЖ в частта, отнасяща се до железопътната инфраструктура, съгласно разделителен баланс към 31 декември 2001 г.

2. Собственост и управление

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

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

За отчетния период Управителният съвет на НКЖИ е в състав:

- За периода от 01.01.2021 г. до 04.10.2021 г.: Христо ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Алексиев – председател и член: Красимир ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Папукчийски.
- За периода от 05.10.2021 г. до 22.12.2021 г.: Цветелина ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Хантова-Андреева – председател и член: Красимир ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Папукчийски.
- За периода от 23.12.2021 г. до 31.12.2021 г.: Цветелина ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Хантова-Андреева – председател и член: Златин ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Крумов

За отчетния период Генерален директор е:

- За периода от 01.01.2021 г. – 22.12.2021 г.: Красимир ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Папукчийски.
- Считано от 23.12.2021 г.: Златин ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Крумов е назначен със заповед №ПД-268/23.12.2021 г. на МТС. Промените са вписани в Търговския регистър на 12.01.2022 г.

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

- За периода от 01.01.2021 г. до 15.06.2021 г.: Катя ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Атанасова – председател и членове: Люба ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Янкова и Ваньо ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Тодоров.
- За периода от 16.06.2021 г. до 31.12.2021 г.: Катя ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Атанасова – председател и членове: Люба ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Янкова и Борис ^{Заличено съгл. чл.59,ал.3 и 4,вва връзка с чл.45,ал.1,т.3 от ЗЗЛД} Йовчев.

В НКЖИ като структури са обособени административно-стопански звена: Управление на движението на влаковете и гаровата дейност (УДВГД) – 3 звена в София, Горна Оряховица и Пловдив, Железопътни секции (ЖПС) – 6 звена в София, Враца, Горна Оряховица, Шумен,

Пловдив и Бургас, Поделение „Електроразпределение” (ЕРП), Поделение „Сигнализация и телекомуникации” (СиТ) и Център за професионална квалификация (ЦПК).

3. Предмет на дейност

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

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

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

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

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

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

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, финансовото представяне и паричните потоци.

Ръководството потвърждава, че е прилагало последователно адекватни счетоводни политики при изготвянето на годишния финансов отчет към 31 декември 2021 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

Финансовият отчет на Компанията е изготвен в съответствие с българското счетоводно законодателство за 2021 г.:

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

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

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

Този финансов отчет е индивидуален финансов отчет на Компанията.

Компанията изготвя и Консолидиран финансов отчет. Консолидираният финансов отчет, за годината, приключваща на 31.12.2021 г. е в процес на изготвяне със срок на представяне 30.04.2022 г.

5.1. Промени в базата за изготвяне на финансовия отчет

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

Компанията не е извършвала промени в базата за изготвяне на финансовите си отчети и в счетоводната си политика, 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 2021 г. в размер на 18 956 хил. лв. и текуща загуба след данъци в размер на 14 440 хил. лв., като натрупаните непокрити загуби от минали години, без влиянието на текущата към 31 декември 2021 г., са 618 513 хил. лв. Тези данни индикират съществуването на несигурност 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: Счетоводен баланс, Отчет за приходи и разходи и Отчета 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 в сравнимата информация е оповестено в настоящото приложение, а когато е невъзможно да се извърши корекция се оповестява причината, поради която това практически е невъзможно.

5.5. Отчетна валута и признаване на курсови разлики

При първоначално признаване, сделка в чуждестранна валута се записва във функционалната валута, като към сумата в чуждестранна валута се прилага обменният курс към момента на сделката или операцията. Паричните средства, вземанията и задълженията, деноминирани в чуждестранна валута се отчитат във функционалната валута като се прилага 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.

Наименование	Вид валута	За единица валута	лева (BGN)	лева (BGN)
			31.12.2021г.	31.12.2020г.
Щатски долар	USD	1	1.72685	1.59386
Британска лира	GBP	1	2.32759	2.17549
Японска йена	JPY	100	1.50010	1.54623

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 предоставят на органа, упражняващ правата на държавата, и на Агенцията за публичните предприятия и контрол.

6.2. Представяне на финансовия отчет

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

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

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

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

6.3. Сделки в чуждестранна валута

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

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

6.4. Приходи

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

Приходите се оценяват по справедлива стойност на полученото или подлежащото на получаване възнаграждение, като не се включват данък добавена стойност, всички търговски отстъпки и количествени 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 преминалите километри (брутотонкилометри и влаккилометри) по железопътната инфраструктура

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

6.4.2. Приходи от разпределение на тягова ел. енергия

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

6.4.3. Предоставяне на услуги

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

6.4.4. Продажба на активи

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

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

6.4.5. Приходи от лихви и дивиденди

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

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

6.5. Разходи

6.5.1. Оперативни разходи

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

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

6.5.2. Разходи за лихви и разходи по заеми

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

6.6. Нематериални активи

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

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

Първоначално оценяване

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

Последващи разходи

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

Методи на амортизация

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

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

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

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

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

Обезценка на активи

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

6.7. Дълготрайни материални активи

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

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

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

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

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

Първоначално оценяване

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

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

Последващи разходи

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

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

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

Оценка след първоначално признаване

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

Считано от 01.01.2018 г. Компанията е избрала и приела да прилага база за изготвяне на финансовите си отчети по Националните счетоводни стандарти (НСС), съгласно решение на Управителния съвет на НКЖИ, като е променила използваната база за изготвяне на финансовия си отчет 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 на Компанията, по реда на МСС 16 „Имоти, машини и съоръжения“ от лицензиран независим оценител по справедлива стойност. Съгласно СС 42, когато активите са били преоценявани по реда на МСС 16, тяхната преоценена стойност може да не се преизчислява, а да се приеме като приета стойност във встъпителния баланс към датата на преминаване към НСС. Натрупаният преоценен резерв се освобождава по реда на т.13.2 изречение първо от ПЗР на СС 16.

Методи на амортизация

Амортизацията се признава в отчета 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 отчета за приходите и разходите на ред „Разходи за амортизация”.

Обезценка на дълготрайни материални активи

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

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

Извеждане от експлоатация на дълготрайни материални активи

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

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

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

Връщане в експлоатация на изведени от употреба дълготрайни материални активи

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

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

Отписване на дълготрайни материални активи

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

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

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

6.8. Инвестиции в дъщерни предприятия

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

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

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

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

В индивидуалния финансов отчет Компанията представя инвестиция в дъщерно предприятие, отчетена по себестойността на метода.

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 на метода. 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 съответният приход.

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

6.11. Обезценка на активи

Обезценка на активи, съгласно СС 36 се извършва най-малко веднъж в края на отчетния период във връзка с изготвяне на годишния финансов отчет.

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 актива предприятието прилага принципа за същественост.

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

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

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

6.12. Свързани лица

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

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

В годишния финансов отчет се оповестява видът на сделките и сумите на неуредените разчети по сделките.

6.13. Финансови инструменти

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

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

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

6.13.1. Финансови активи

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

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

Кредити и вземания

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

Значими вземания се тестват за обезценка по отделно, когато са просрочени към датата на финансовия 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 търговски и други задължения и временна финансова помощ.

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

Финансовите пасиви се оценяват последващо по амортизируема стойност.

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

6.14. Пари и парични еквиваленти

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

За целите на изготвянето на индивидуалния отчет за паричните потоци:

- паричните постъпления от клиенти и паричните плащания към доставчици са представени брутно, с включен ДДС (20% или 9%);
- получените лихви по разплащателни сметки са представени в оперативната дейност;
- платеният ДДС по покупки на дълготрайни активи се посочва като плащане към доставчици към паричните потоци от оперативна дейност, доколкото той участва и се възстановява заедно и в оперативните потоци на дружеството за съответния период (месец).

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

Всички трансакции, 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 2021 г. е 10% (2020 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 финансовия 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 трансакция не засяга данъчната или счетоводната печалба.

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

Отсрочените данъчни пасиви се признават в пълен размер.

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

6.16. Отчитане на лизингови договори (като лизингополучател)

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

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

При сключване на договор за финансов лизинг активът се признава в индивидуалния счетоводен баланс на лизингополучателя по по-ниската от двете стойности – справедливата стойност на наетия актив и настоящата стойност на минималните лизингови плащания плюс непредвидени плащания, ако има такива. В индивидуалния счетоводен баланс се отразява и съответното задължение по финансов лизинг, независимо от това дали част от лизинговите плащания се дължат авансово при сключване на договора за финансов лизинг.

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

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

6.17. Основен капитал и резерви

Основният капитал отразява балансовата стойност на имуществото към 30.11.2001 г. съгласно параграф 4 от ПЗР на Закона за железопътния транспорт, предоставено на Компанията като правоприменик 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 на едноличния собственик.

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 преминаването 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 поради 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.

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

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

6.19. Правителствени дарения и европейски фондове

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

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

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

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

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

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

6.20. Провизии, условни пасиви и условни активи

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

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

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

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

Като условни задължения в Компанията се третират:

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

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

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

Условните вземания не се признават във финансовите отчети.

Като условни активи в Компанията се третират възможните активи, възникнали в резултат на минали събития и чието съществуване ще бъде потвърдено единствено от настъпването или ненастъпването на едно или повече несигурни бъдещи събития, които не са изцяло под контрола на Компанията.

Условните активи не се признават във финансовите отчети. Условен актив се оповестява, когато постъпването на поток икономически ползи е вероятно. Когато обаче реализацията на прихода е практически сигурна, тогава свързаният с нея актив не е условен актив и подлежи на признаване.

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

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

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

6.21. Значими преценки на ръководството при прилагане на счетоводната политика

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

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

6.22. Несигурност на счетоводните приблизителни оценки

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

6.22.1. Ползнен живот на амортизируеми активи

Ръководството преразглежда полезния живот на амортизируемите активи периодично.

Към 31 декември 2021 г. ръководството определя полезния живот на активите, който представлява очакваният срок на ползване на активите от Компанията. Действителният полезен

живот може да се различава от направената оценка поради техническо и морално изхабяване на активи на жп инфраструктурата, за който е възможно да предстоят бъдещи реконструкции и модернизации.

6.22.2. Обезценки

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

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

6.22.3. Материални запаси

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

6.22.4. Обезценка на кредити и вземания

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

6.22.5. Провизии

Компанията е ответник по няколко съдебни дела към настоящия момент. Компанията не е признала провизии за бъдещи задължения в настоящия финансов отчет, тъй като счита че отправените искиове 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 31.12.2021 г. не са признати отсрочени данъчни активи (пояснителна бележка 24).

7. Корекции на грешки от предходни години

Грешка, свързана с представяне на финансово-счетоводната информация за 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.

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 препоръчителния подход чрез корекция: увеличаване или намаляване на салдото на неразпределената печалба от минали години, като сравнителната информация за съответните предходни отчетни периоди се преизчислява.

8. Финансово управление на риска

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

8.1. Валутен риск

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

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

8.2. Кредитен риск

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

8.3. Ликвиден риск

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

8.4. Лихвен риск

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

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

III. ПОЯСНИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ КЪМ ИНДИВИДУАЛНИЯ ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

9. Нетни приходи от продажби

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Приходи от инфраструктурни такси	67 027	62 461
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	39 893	38 977
Приходи от други услуги	15 836	14 575
Общо:	122 756	116 013

9.1. Приходи от инфраструктурни такси

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Приходи от преминаване	50 097	47 917
Приходи от използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия	16 930	14 544
Общо:	67 027	62 461

Най-значителен дял в размера на приходите от инфраструктурни такси е от дружествата от група „ХОЛДИНГ БДЖ” ЕАД 73,12%, в това число: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД 47,56%; „БДЖ-Товарни превози” ЕООД 25,56%. Голям дял от другите превозвачи имат „БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО” ЕООД 8,09%.

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”, преименувана на „Комисия за енергийно и водно регулиране” е издава на НКЖИ лицензия №Л-327-19/17.05.2010 г. за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт. Лицензията е единствена за територията на страната и е за срок от 35 години. В качеството си на разпределително дружество НКЖИ сключи и необходимите по закон договори с енергийните дружества НЕК ЕАД и ЕСО ЕАД. По този начин от 01.01.2013 г. НКЖИ практически стартира дейността „разпределение на тягова електрическа енергия” съгласно издадената Лицензия №Л-327-19/17.05.2010 г.

Цената за услугата „разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт“ е нормативно определена от Комисията за енергийно и водно регулиране. С Решение №Ц-30 от 01.07.2020 г. КЕВР определя цена за разпределение на тягова електрическа енергия за втората ценова година на третия регулаторен период. С Решение №Ц-28 от 01.07.2021 г. КЕВР определя цена за разпределение на тягова електрическа енергия за първата ценова година от четвъртия регулаторен период.

9.3. Приходи от други услуги

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Приходи от предоставени на превозвачи услуги Наредба 41	6 520	5 190
Приходи от дезинфекционни станции	3 164	2 991
Приходи от заявен и неизползван капацитет Наредба 41	2 487	2 971
Приходи от ремонтни дейности и други услуги	1 913	1 869
Приходи от кантарни участъци	977	815
Приходи от съхранение на военно-временни запаси	775	739
Общо:	15 836	14 575

10. Други приходи

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Приходи от финансираня	352 306	303 486
Приходи от продажба на активи	4 206	4 230
Други приходи	13 110	12 060
Общо:	369 622	319 776

10.1. Приходи от финансираня

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Финансираня, свързани с покриване на разходи	217 345	171 383
Финансираня, свързани с нетекущи активи	132 354	131 615
Финансираня, свързани с правителствени компенсации за ел.енергия	1 857	-
Финансираня, свързани с текущи активи	750	488
Общо:	352 306	303 486

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

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

С Решение №739 от 26.10.2021 г. на Министерски съвет се одобрява Програма за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия, изменена с Решение №771 от 06.11.2021 г. и Решение №885 от 16.12.2021 г., със 110 лв./MWh за месеците октомври и ноември и със 128,98 лв./MWh за месец декември 2021 г. По този ред са отчетени приходи от получени компенсации за ел. енергия, посочени на ред „Финансираня, свързани с правителствени компенсация за ел.енергия“.

Министерството на енергетиката сключва договори с търговци на електрическа енергия, доставчици от последна инстанция, производители, които продават директно на крайни небитови клиенти, както и с оператора на организирания борсов пазар на електроенергия. Крайните клиенти получават компенсацията си чрез своите доставчици, като сумата е приспадната от дължимата сума им за електроенергия.

По този ред НКЖИ сключи Договор №56 от 22.12.2021 г. с Министерство на Енергетиката за компенсиране на технологични разходи на Поделение „Електроразпределение” на база количествата активна електрическа енергия потребена за технологични разходи. На 28.01.2022 г. НКЖИ сключва нов Договор №4 с Министерство на Енергетиката за компенсиране на разходите на операторите за месец декември 2021 г. на електропреносната и електроразпределителните мрежи за закупуване на електрическа енергия, потребена за технологични разходи.

10.2. Приходи от продажба на активи

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Приходи от продажба на материални запаси	2 939	1 925
Приходи от продажба на нетекущи активи	1 267	2 305
Общо:	4 206	4 230

10.3. Други приходи

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Приходи от заведени втора употреба материали/скрап от брак/ликвидация	5 288	4 436
Приходи от наеми	3 445	3 422
Приходи от глоби и неустойки	2 302	2 410
Приходи от получени обезценени вземания	303	514
Други	1 772	1 278
Общо:	13 110	12 060

През 2021 г. постъпват 303 хил. лв. (2020: 514 хил. лв.), представляващи разпределена сума в полза на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ от публикуваната в Търговски регистър и регистър на ЮЛНЦ частична сметка за разпределение на наличните суми между кредиторите на Корпоративна Търговска Банка АД (в несъстоятелност) с приети вземания по чл. 69, ал. 1 от ЗБН.

11. Разходи за материали

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Материали и резервни части	(38 275)	(40 017)
Електроенергия	(15 298)	(8 999)
Гориво	(4 826)	(4 320)
Топлоенергия	(472)	(341)
Вода	(332)	(348)
Общо:	(59 203)	(54 025)

12. Разходи за външни услуги

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Транспортни услуги и карти	(8 563)	(7 836)
Охрана	(6 894)	(5 959)
Ремонти и текущо поддържане на ЖИ	(6 760)	(8 889)
Абонаментни услуги	(4 436)	(4 502)
Почистване	(4 085)	(3 663)
Застраховки	(3 328)	(2 956)
Данък сгради, такса смет и други	(1 788)	(1 677)
Лабораторни услуги, експертизи, измерване и фискализиране	(1 109)	(1 147)
Такси	(891)	(538)
Наеми	(438)	(491)
Телефонни и пощенски услуги	(392)	(301)
Граждански договори	(302)	(375)
Курсове за обучение	(82)	(172)
Правна защита, юридическа помощ	(30)	(854)
Други	(1 271)	(1 496)
Общо:	(40 369)	(40 856)

13. Разходи за персонала

13.1. Възнаграждения на персонала

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Възнаграждения	(165 076)	(156 229)
Компенсирани отпуски	(1 993)	(1 415)
Изменение на провизията за обезщетения при пенсиониране	(6 641)	(6 262)
Разходи за възнаграждения	(173 710)	(163 906)
Разходи за социални осигуровки и надбавки	(47 882)	(46 235)
Общо:	(221 592)	(210 141)

Средносписъчният брой на персонала за 2021 г. е 10 859 бр. (2020 г.: 10 907 бр.)

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

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Актьорски (печалби)/загуби от промени в финансовите предположения	301	260
Актьорски (печалби)/загуби от промени във демографските предположения	493	(364)
Общо актьорски (печалби)/загуби:	794	(104)
Разходи за текущ трудов стаж	(7 434)	(6 158)
Общо изменение на провизия за обезщетения при пенсиониране:	(6 641)	(6 262)
Разходи за лихви	(118)	(47)
Общо разходи по планове с дефинирани доходи, признати в ОПП	(6 758)	(6 309)

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

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

13.2. Задължения за обезщетения при пенсиониране

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

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

Планът излага Компанията на актьорски 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 2021 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 31.12.2021 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 2022-2031 г.

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

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Задължения за дефинирани доходи към 1 януари	24 912	22 325
Разходи за лихви	118	47
Разход за текущ стаж	7 434	6 158
Изплатени суми за пенсионирани през годината	(3 369)	(3 722)
Ефект от промени във финансовите предположения	(493)	364
Ефект от промени в демографските предположения	<u>(301)</u>	<u>(260)</u>
Задължения за дефинирани доходи към 31 декември	<u>28 301</u>	<u>24 912</u>
от тях: нефинансирани	28 301	24 912

Използвани са следните актюерски допускания:

	2021	2020
Дисконтиращ лихвен процент	0,4424%	0,019%
Бъдещо увеличение на заплати и възнаграждения	7,33% за 2022 и 1,5% за следващите години	5% за 2021 и 1,5% за следващите години
Средна пенсионна възраст при мъжете	от 64 до 65 години	от 64 до 65 години
Средна пенсионна възраст при жените	от 61 до 63 години	от 61 до 63 години
Текучество на персонала	4,8%	4,8%

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 2021 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 31.12.2021 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(283)	283
Промяна в степените на отпаданията	Увеличение с 1%	Намаление с 1%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2021 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(1 245)	1 245
Промяна в степените на смъртност	Увеличение с 0.25%	Намаление с 0.25%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2021 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(241)	241

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

	2021	2020
Брак на дълготрайни активи	(5 835)	(1 783)
Балансова стойност на продадените активи	(2 702)	(2 103)
Работно и униформено облекло	(1 768)	(1 841)
Внесени в бюджета 50% от получени наеми	(1 722)	(1 595)
Неустойки по договори	(693)	(568)
Командировки	(681)	(651)
Брак на материали	(574)	(137)
Нанесени щети	(531)	(293)
Ликвидация на ДМА	(213)	(21)
Отписани вземания	(136)	-
Изгубени съдебни дела	(71)	(22 306)
Други разходи за дейността	(2 463)	(2 152)
Общо:	(17 389)	(33 450)

Съгласно чл. 97 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2021 година, Компанията внася в държавния бюджет вноска в размер на 50 на сто от получения наем на отдадени под наем застроени или незастроени недвижими имоти, съответстващ на процента държавно участие. Сумата на вноската за 2021 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>	2021	2020
Балансова стойност на продадени материални запаси (скрап)	(2 595)	(1 779)
Балансова стойност на продадени дълготрайни материални активи	<u>(107)</u>	<u>(324)</u>
Общо:	<u>(2 702)</u>	<u>(2 103)</u>

15. Финансови приходи и финансови разходи

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Финансови приходи		
Приходи от дъщерно предприятие - дивиденди	-	255
Приходи от съучастия - дивиденди	<u>1 701</u>	<u>507</u>
Общо:	<u>1 701</u>	<u>762</u>

Приходите от съучастия представляват приходи от дивиденди получени в резултат от взети решения за разпределения на финансовите резултати през 2021 г. от асоциирано предприятие „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД в размер на 1 458 хил. лв. (2020 г.: 355 хил. лв.) и от ЗАД „Алианц България” в размер на 243 хил. лв. (2020 г.: 152 хил. лв.).

Финансови разходи	2021	2020
<i>В хиляди лева</i>		
Разходи за лихви по лизингови договори	(22)	-
Разходи за лихви по планове с дефинирани доходи	(118)	(47)
Отрицателни курсови разлики от промяна на валутни курсове	(5)	(4)
Други финансови разходи	<u>(2)</u>	<u>(2)</u>
Общо:	<u>(147)</u>	<u>(53)</u>

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

16. Данъчно облагане

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Данъчна печалба за годината по данъчна декларация	-	-
Текущ разход за корпоративен данък	-	-
Ефект от отсрочени данъци	<u>4 516</u>	<u>2 619</u>
(Разход)/Икономия за данъци от печалбата	<u>4 516</u>	<u>2 619</u>

Текущите и отсрочените данъци върху печалбата се определени в съответствие с изискванията на българското данъчно законодателство – Закона за корпоративното подоходно облагане. Номиналната данъчна ставка за 2021 г. е 10% (2020 г.: 10%).

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

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

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Печалба/(Загуба) преди данъчно облагане	(18 956)	(78 746)
Данъчна ставка	10%	10%
Икономия/(Разход) за данъци върху дохода	1 896	7 875
Данъчен ефект от:		
Увеличения на финансовия резултат за данъчни цели	207 262	198 983
Намаления на финансовия резултат за данъчни цели	(175 109)	(175 455)
Текущ икономия/(разход) от данъци върху дохода от увеличения и намаления на счетоводен резултат	(3 215)	(2 353)
Разход за данък върху облагаемата печалбата	-	-
Отсрочени данъчни (разходи)/приходи:		
Възникване и обратно проявление на временни разлики (нетно)	4 516	2 619

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

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

17. Нематериални активи

2021 <i>В хиляди лева</i>	Софтуер	Патенти и лицензи	Други	Общо
Отчетна стойност				
Салдо към 01.01.2021 г.	10 532	52	85	10 669
Придобити	25	-	345	370
Отписани	(16)	-	-	(16)
Салдо към 31.12.2021 г.	10 541	52	430	11 023
Амортизации				
Салдо към 01.01.2021 г.	9 037	52	73	9 162
Амортизация за периода	466	-	17	483
Отписани през периода	(16)	-	-	(16)
Салдо към 31.12.2021 г.	9 487	52	90	9 629
Балансова стойност				
Салдо към 01.01.2021 г.	1 495	-	12	1 507
Салдо към 31.12.2021 г.	1 054	-	340	1 394

2020 В хиляди лева	Софтуер	Патенти и лицензи	Други	Общо
Отчетна стойност				
Салдо към 01.01.2020 г.	10 587	52	86	10 725
Придобити	31	-	-	31
Отписани	(86)	-	(1)	(87)
Салдо към 31.12.2020 г.	10 532	52	85	10 669
Амортизации				
Салдо към 01.01.2020 г.	8 488	45	70	8 603
Амортизация за периода	634	7	4	645
Отписани през периода	(85)	-	(1)	(86)
Салдо към 31.12.2020 г.	9 037	52	73	9 162
Балансова стойност				
Салдо към 01.01.2020 г.	2 099	7	16	2 122
Салдо към 31.12.2020 г.	1 495	-	12	1 507

18. Дълготрайни материални активи

2021 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 01.01.2021 г.	319 646	149 775	402 329	3 820 430	37 721	15 408	252 746	504 563	5 502 618
Придобити	722	13	-	12	4 827	1 137	34 181	278 787	319 679
Отписани	(263)	(759)	(2 360)	(27 732)	(511)	(106)	-	(6 655)	(38 386)
Рекласифицирани	-	-	779	-	(779)	-	-	-	-
Трансфери	1 244	7 085	10 400	66 261	3 055	28	-	(88 073)	-
Салдо към 31.12.2021 г.	321 349	156 114	411 148	3 858 971	44 313	16 467	286 927	688 622	5 783 911
Амортизации и загуби от обезценка									
Салдо към 01.01.2021 г.	-	45 328	179 976	1 091 071	25 257	10 038	-	-	1 351 670
Амортизация за периода	-	6 533	31 042	152 036	1 948	1 462	-	-	193 021
Отписани през периода	-	(241)	(2 067)	(15 644)	(511)	(106)	-	-	(18 569)
Рекласифицирани	-	-	681	-	(681)	-	-	-	-
Салдо към 31.12.2021 г.	-	51 620	209 632	1 227 463	26 013	11 394	-	-	1 526 122
Балансова стойност									
Салдо към 01.01.2021 г.	319 646	104 447	222 353	2 729 359	12 464	5 370	252 746	504 563	4 150 948
Салдо към 31.12.2021 г.	321 349	104 494	201 516	2 631 508	18 300	5 073	286 927	688 622	4 257 789

ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”
ПОЯСНЕНИЯ КЪМ ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ, ЗА ГОДИНАТА ЗАВЪРШВАЩА НА 31.12.2021 година

2020

В хиляди лева

	Земи	Сгради	Машини и оборудване	Съоръжения	Транспортни средства	Други	Предоставени аванси	ДМА в процес на изграждане	Общо
Отчетна стойност									
Салдо към 01.01.2020 г.	318 218	139 805	396 433	3 719 159	36 720	14 839	116 255	403 970	5 145 399
Придобити	1 894	18	66	10 299	1 404	697	136 491	222 363	373 232
Отписани	(447)	(641)	(862)	(9 613)	(403)	(128)	-	(3 919)	(16 013)
Рекласифицирани	(19)	52	-	(33)	-	-	-	-	-
Трансфери	-	10 541	6 692	100 618	-	-	-	(117 851)	-
Салдо към 31.12.2020 г.	319 646	149 775	402 329	3 820 430	37 721	15 408	252 746	504 563	5 502 618
Амортизации и загуби от обезценка									
Салдо към 01.01.2020 г.	-	39 342	148 642	943 288	23 861	8 754	-	-	1 163 887
Амортизация за периода	-	6 228	32 129	151 272	1 799	1 408	-	-	192 836
Отписани през периода	-	(242)	(795)	(3 489)	(403)	(124)	-	-	(5 053)
Салдо към 31.12.2020 г.	-	45 328	179 976	1 091 071	25 257	10 038	-	-	1 351 670
Балансова стойност									
Салдо към 01.01.2020 г.	318 218	100 463	247 791	2 775 871	12 859	6 085	116 255	403 970	3 981 512
Салдо към 31.12.2020 г.	319 646	104 447	222 353	2 729 359	12 464	5 370	252 746	504 563	4 150 948

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:

- „Интермодален терминал южен централен район на планиране в България – Пловдив“ за срок 27 години и

- „Централна железопътна гара Пловдив“ за срок от 35 години;

ползите от които се получават от държавата, представлявана от Министъра на транспорта и съобщенията. Общата балансовата стойност на тези активи е 16 933 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 31.12.2021 г. са бракувани дълготрайни материални активи с отчетна стойност 30 530 хил. лв. (2020 г.: 11 460 хил. лв.) и балансова стойност 12 530 хил. лв. (2020 г.: 6 509 хил. лв.). За

бракуваните преоценени в предходни периоди дълготрайни материални активи е извършено намаление на преоценъчния резерв с 6 694 хил. лв. (2020 г.: 4 726 хил. лв.), съгласно приложимия СС 16.

Към 31.12.2021 г. отчетната стойност на 100% амортизираните активи, които продължават да се използват в дейността на Компанията е в размер на 206 114 хил. лв. (2020 г.: 169 165 хил. лв.).

Компанията не разполага с документи за собственост за част от представените в индивидуалния счетоводен баланс недвижими имоти (земя и сгради). Компанията продължава процеса на осигуряване на надлежни документи за собственост за земя с балансова стойност в размер на 78 074 хил. лв. към 31.12.2021 г. (2020 г.: 76 371 хил. лв.) и сгради с балансова стойност в размер на 12 985 хил. лв. към 31.12.2021 г. (2020 г.: 12 397 хил. лв.). Въпреки продължаващите действия за осигуряване на документи за собственост, балансовата стойност на неактуваната земя към 31.12.2021 г. е увеличена спрямо тази към 31.12.2020 г., поради големия брой имоти, които ДП НКЖИ придобива, вследствие отчуждителните процедури провеждани при изпълняването на проекти с европейско финансиране.

19. Инвестиции в дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия

<i>В хиляди лева</i>	<i>Вид дейност</i>	<i>Дял %</i>	2021	2020
Инвестиции в дъщерни предприятия:				
„ТРЕН” ЕООД	Търговия с електрическа енергия	100%	<u>5</u>	<u>5</u>
Общо инвестиции в дъщерни предприятия			5	5
Инвестиции в асоциирани и други свързани предприятия:				
„Фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	Производство на стрелки	49%	<u>2 041</u>	<u>2 041</u>
„Зона за обществен достъп – Бургас” АД	Проектиране, изграждане и експлоатация на интермодален терминал	20%	<u>100</u>	<u>100</u>
ЗАД „Алианц България”	Застрахователно дружество	2,796%	<u>742</u>	<u>742</u>
Общо инвестиции в асоциирани и др. свързани предприятия			2 883	2 883
Общо инвестиции в дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия			2 888	2 888

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

През 2021 г. на Компанията са разпределени дивиденди от асоциираното предприятие „Фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД в размер на 1 458 хил. лв. (2020 г.: 355 хил. лв.), в резултат на разпределение на печалби през 2021 г. и 243 хил. лв. от ЗАД „Алианц България” (2020 г.: 152 хил. лв.). От дъщерното дружество „ТРЕН” ЕООД не са разпределени дивиденди през 2021 г. (2020 г.: 255 хил. лв.). Дяловете и акциите на асоциираните и другите свързани предприятия не се търгуват на публична фондова борса и поради тази причина не може да бъде установена справедливата им стойност. Ръководството на Компанията счита, че не съществуват индикации за обезценка на представените инвестиции.

С решение на Управителния съвет на НКЖИ е взето решение за доброволна ликвидация на дъщерното дружество, която е вписана в Търговския регистър на 29.10.2020. Дружеството е в процедура по ликвидация, като срокът на ликвидацията е удължен до 30.10.2022 г.

20. Материални запаси

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Материали и консумативи	70 842	63 412
Готова продукция	246	237
Общо:	71 088	63 649

20.1. Материали и консумативи

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Основни материали	30 354	22 183
Материални отпадъци (скрап)	14 105	13 274
Материали втора употреба	10 905	12 187
Основни резервни части и резервно оборудване	8 592	9 015
Горивни и смазочни материали	1 797	1 845
Други	5 089	4 908
Общо:	70 842	63 412

Материалните запаси с балансова стойност 71 088 хил. лв. към 31.12.2021 г. (2020 г.: 63 649 хил. лв.) се оценяват по по-ниската стойност от цената на придобиване и нетната реализируема стойност. 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 31.12.2021 г. е 34 221 хил. лв. (31.12.2020 г.: 36 003 хил. лв.), разпределени в следните групи:

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Основни материали	18 176	18 092
Материали втора употреба	10 905	12 187
Основни резервни части и резервно оборудване	4 924	5 368
Други материали – финансирани	216	356
Общо:	34 221	36 003

Материални запаси към 31.12.2021 г. не са предоставяни като обезпечение на задължения.

21. Вземания

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Вземания от клиенти и доставчици	95 927	95 067
Вземания, свързани с асоциирани предприятия	-	1
Други вземания	18 068	18 381
Общо:	113 995	113 449
<i>в т.ч. финансови активи (пояснителна бележка 29.1)</i>	<i>95 070</i>	<i>95 504</i>

21.1. Вземания от клиенти и доставчици

В хиляди лева

	2021	2020
Вземания от свързани лица под общ контрол	86 601	87 611
Вземания от други клиенти	8 127	7 416
Обезценка на вземания от други клиенти	(214)	(215)
Вземания от доставчици (аванси)	1 413	255
Общо:	95 927	95 067

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. Към 31.12.2021 г. най-големият длъжник е „Холдинг БДЖ“ ЕАД и неговите дружества с 86 592 хил. лв. или 90,27% от общо търговските вземания от клиенти и доставчици, като сумите са както следва: вземанията от „Холдинг БДЖ“ ЕАД възлизат в размер на 20 721 хил. лв., вземанията от „БДЖ-ТП“ ЕООД – в размер на 56 607 хил. лв. и „БДЖ-ПП“ ЕООД – в размер на 9 264 хил. лв., включващи вземания от инфраструктурни такси, спомагателни и допълнителни услуги за дезинфекция, мерене и други. Във вземанията от „Холдинг БДЖ“ ЕАД и неговите дружества са представени просрочени вземания, за които Компанията има сключени споразумения с „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ-ТП“ ЕООД с общ балансова стойност 70 989 хил. лв. за разсрочено плащане: изискуемост над една година с балансова стойност 66 465 хил. лв. (за 2020 г.: 58 163 хил. лв.) и изискуемост до една година с балансова стойност 4 524 хил. лв. (за 2020 г.: 3 068 хил. лв.), които се изпълняват съгласно договореностите. Остатъка от сумата на вземанията от „Холдинг БДЖ“ ЕАД и неговите дружества представляват вземания за услуги, възникнали през последното тримесечие и просрочени вземания от „БДЖ-ПП“ ЕООД в размер на 3 134 хил. лв.

21.2. Други вземания

В хиляди лева

	2021	2020
Данъци за възстановяване	9 968	11 131
Съдебни вземания	4 007	4 117
Вземания по оперативни програми	556	691
Други вземания	3 537	2 442
Общо:	18 068	18 381

21.2.1. Съдебни вземания

В хиляди лева

	2021	2020
Вземания по съдебни спорове	1 533	1 498
Присъдени вземания	4 291	4 450
Обезценка на съдебни и присъдени вземания	(1 817)	(1 831)
Общо:	4 007	4 117

21.2.2. Други вземания

В хиляди лева

	2021	2020
Блокирани парични средства в КТБ АД	4 434	4 737
Други дебитори	3 049	1 857
Дадени гаранции	831	834
Вземания по липси и начети	68	68
Други	10	107
Обезценка на други вземания	(4 855)	(5 161)
Общо:	3 537	2 442

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

През 2021 г. постъпват 303 хил. лв. (2020: 514 хил. лв.), представляващи разпределената сума в полза на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ от публикуваната в Търговски регистър и регистър на ЮЛНЦ частична сметка за разпределение на наличните суми между кредиторите на Корпоративна Търговска Банка АД /в несъстоятелност/ с приети вземания по чл. 69, ал. 1 от ЗБН.

Изменението в обезценката на търговските и други вземания може да бъде представено по следния начин:

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Салдо към 1 януари	7 207	7 722
Разход за обезценка	-	-
Събрани суми	(303)	(514)
Отписани суми (несъбираеми)	(18)	(1)
Салдо към 31 декември	6 886	7 207

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>	2021	2020
Парични средства в брой	21	37
Парични средства по банков сметки	111 272	46 356
Общо:	111 293	46 393

22.1. Парични средства в брой

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Каса в лева	10	30
Каса във валута	4	4
Ваучери за храна	7	3
Общо:	21	37

22.2. Парични средства по банков сметки

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Разплащателна сметка в левове	111 272	46 319
Разплащателна сметка във валута	-	37
Общо:	111 272	46 356

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

По този ред през 2021 г. Компанията е уредила задължения свързани с проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ в размер на 65 364 хил. лв. (2020 год. – 133 361 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 2021 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 към 31.12.2021 г. е 382 927 хил. лв. (2020 г.: 382 763 хил. лв.). През 2021 г. за сметка на допълнителните резерви са:

- получени безвъзмездно предоставени нетекущи активи на стойност 672 хил. лв. съгласно:
 - Решения №598 от 27.08.2020 г. и №605 от 28.08.2020 г. на МС и Решение на УС №03-02/21 от 26.02.2021 г.;
 - Решение №692 от 01.10.2020 г. на МС и Решение на УС №03-02/21 от 26.02.2021 г.;
 - Решение №190 от 05.03.2021 г. на МС и Решение на УС №07-04/21 от 23.04.2021 г.;
 - Решения №84 от 29.01.2021 г. и №204 от 12.03.2021 г. на МС и Решение на УС №07-04/21 от 23.04.2021 г.;
 - Решения №244 от 19.03.2021 г. и №262 от 25.03.2021 г. на МС и Решение на УС №10-07/21 от 08.07.2021 г.
 - Решение №321 от 09.04.2021 г. на МС и Решение на УС №08-05/21 от 27.05.2021 г.
 - Договор №ДР-12 от 13.04.2018 г. и Решение на УС №12-10/21 от 27.10.2021 г.
 - Решения №602 от 13.08.2021 г. и №610 от 16.08.2021 г. на МС и Решение на УС №12-10/21 от 27.10.2021 г.;
 - Решение №351 от 15.04.2021 г. на МС и Решение на УС №15-12/21 от 21.12.2021 г.;
 - Решение №631 от 26.08.2021 г. на МС и Решение на УС №15-12/21 от 21.12.2021 г.
- отписани нетекущи активи на стойност 508 хил. лв. съгласно:
 - Решение №839 от 20.11.2020 г. на МС и Решения на УС №18-08/20 от 13.08.2020 г.
 - Заповед №ДС-17-00001 от 26.01.2021 г. на Областния управител на Област София и Решения на УС №21-09/20 от 15.09.2020 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>	2021	2020
Салдо към 1 януари	1 427 840	1 437 874
Освободен преоценъчен резерв на отписани (бракувани) активи	(6 694)	(4 726)
Данъчен ефект от отписания преоценъчен резерв	669	472
Прехвърляне на преоценъчен резерв на отписани активи в неразпределената печалба	(18 533)	(6 422)
Данъчен ефект от прехвърления преоценъчен резерв	1 853	642
Салдо към 31 декември	1 405 135	1 427 840

Представеният преоценъчен резерв е формиран от разликите между балансовата и справедливата стойност на преоценяваните дълготрайни материални активи на Групата към 1 януари 2005 г. и към 1 януари 2012 г., редуциран с преоценъчния резерв на отписаните през съответните отчетни периоди дълготрайни материални активи и съответстващият им пасив по отсрочени данъци (пояснителна бележка 18 и 24).

24. Отсрочени данъчни пасиви и активи

Ефективната данъчна ставка за целите на изчислението на отсрочените данъчни активи и пасиви за 2021 г. и сравнимия период 2020 г. е 10%.

24.1. Отсрочени данъчни пасиви

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Към 1 януари	96 391	99 482
Отписан отсрочен данъчен пасив	(669)	(472)
Промяна на отсрочен данъчен пасив от освободен преоценъчен резерв	(4 516)	(2 619)
Към 31 декември	91 206	96 391

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

Непризнагите отсрочени данъчни активи са свързани със следните временни разлики:

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
	Данъчен актив	Данъчен актив
Начисления към персонала и други физически лица	439	468
Обезценка на търговски и други вземания		1
	439	469

25. Лизинг

25.1. Оперативен лизинг

Компанията като лизингополучател:

Лизинговите плащания, признати като разход за периода, възлизат на 438 хил. лв. (2020 г.: 491 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 2021 г., възлизащи на 3 445 хил. лв. (2020 г.: 3 422 хил. лв.) и представени в индивидуалния отчет за приходи и разходи на ред „Други приходи”. Компанията внася 50% от получените приходи от наеми в държавния бюджет съгласно Закона за държавния бюджет на Република България. Не са признавани условни наеми.

25.2. Финансов лизинг

През 2021 г. НКЖИ сключва договор с предмет „Закупуване на нови транспортни средства за нуждите на ДП 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>	2021	2020
Сключен договор за финансов лизинг	4 702	-
Платена първоначална вноска	(1 080)	-
Платена главница	(145)	-
Платена лихва (пояснителна бележка 15)	(22)	-
Салдо към 31 декември	3 455	-
<i>в т.ч. над 1 год.</i>	<i>2 813</i>	<i>-</i>

26. Задължения

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Задължения към доставчици	17 088	12 959
Задължения към финансови предприятия (пояснителна бележка 25.2)	3 455	-
Задължения, свързани с асоциирани предприятия	15	14
Други задължения	28 066	43 178
Общо:	48 624	56 151
<i>в т.ч. финансови пасиви (пояснителна бележка 29.2)</i>	<i>33 326</i>	<i>20 806</i>

Задълженията към 31.12.2021 г. към асоциирани предприятия в размер на 15 хил. лв. (2020 г.: 14 хил. лв.) представляват закупени стрелкови части и други материали от „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД.

26.1. Задължения към доставчици

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Задължения към свързани предприятия под общ контрол	4 619	4 650
Задължения към други доставчици	12 469	8 309
Общо:	17 088	12 959

26.2. Други задължения

В хиляди лева

	2021	2020
Гаранции за изпълнение на договори	12 768	7 833
Задължения към персонала	12 545	10 192
Задължения за социално осигуряване	791	279
Задължения за данъци	226	1 221
Задължения по присъдени дела	-	21 662
Други	1 736	1 991
Общо:	28 066	43 178

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, представлява за освобождаване/връщане на гаранции по ЗОП за обезпечаване доброто изпълнение по договори за обществени поръчки, които не са дължими в следващия отчетен период.

26.2.1. Задължения за данъци

В хиляди лева

	2021	2020
Данъци по ЗДДФЛ	102	1 080
Данъци по чл. 204 от ЗКПО	59	65
Вноски по чл. 97 от Закон за държавния бюджет (50% от получени наеми)	39	67
Данъци към общини	25	7
Други разчети с НОИ и НАП	1	2
Общо:	226	1 221

26.2.2. Други

В хиляди лева

	2021	2020
Задължения по застраховане	798	1 072
Други кредитори	938	919
Общо:	1 736	1 991

27. Финансирания

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

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

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Нетекущи:		
Финансирания, свързани с нетекущи амортизируеми активи	2 044 358	2 117 377
Финансирания за нетекущи активи в процес на изграждане	1 082 998	801 115
Финансирания за текуща дейност	7 649	7 643
Неусвоено финансиране за нетекущи активи от Капиталов трансфер	1 011	-
Общо:	<u>3 136 016</u>	<u>2 926 135</u>

Сумата на ред „Неусвоено финансиране за нетекущи активи от Капиталов трансфер“ представлява планирани средства по договор за доставка на тежкотоварни автомобили, които не са усвоени. Към датата на издаване на настоящия финансов отчет, неусвоеното финансиране е възстановено в пълен размер на Държавния бюджет.

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

НКЖИ е бенефициент по проекти, финансирани със средства от ЕС по проекти по Оперативна програма „Транспорт 2007–2013”, Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, Механизъм за свързване на Европа (МСЕ). Финансирането на тези проекти се извършва от Кохезионния фонд, ЕФРР, национално съфинансиране от ДБ и от средства на Компанията.

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Към 1 януари	<u>2 926 135</u>	<u>2 783 458</u>
Получени от държавния бюджет	329 778	264 961
Механизъм за свързване на Европа	113 664	37 261
Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (пояснителна бележка 22.2)	65 364	133 361
Получена възмездна финансова помощ	45 003	-
Възстановени/(Платени) финансираня от/(на) УО по ОПТ	5 577	7 308
Получени ДДС 06/2011	1 877	2 579
Получени правителствени компенсации за ел. енергия	1 858	-
ПМС за одобряване на неотложни разходи при бедствия	982	3 164
Други	-	108
Възстановени средства за неотложни разходи при бедствия	(39)	-
Възстановени ДДС 06/2011	(1 877)	(2 579)
Признати в индивидуалния отчет за приходите и разходите (пояснителна бележка 10.1)	<u>(352 306)</u>	<u>(303 486)</u>
Към 31 декември	<u>3 136 016</u>	<u>2 926 135</u>

НКЖИ е бенефициент по проекти, финансирани със средства от ЕС по проекти по Оперативна програма „Транспорт 2007–2013”, Оперативна програма „Транспорт и транспортна

инфраструктура“, Механизъм за свързване на Европа (МСЕ). Финансирането на тези проекти се извършва от Кохезионния фонд, ЕФРР, национално съфинансиране от ДБ и от средства на Компанията.

През 2021 г. НКЖИ е получило безвъзмездни средства, предоставени от Държавния бюджет, в размер на 329 778 хил. лв. (2020 г.: 264 961 хил. лв.), от които текуща субсидия за покриване на разходи в размер на 191 946 хил. лв. и 137 832 хил. лв. за капиталов трансфер.

На основание на Договора между Република България и НКЖИ и одобрената от министъра на транспорта и съобщенията Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура със Закона за Държавния бюджет на Република България за 2021 г., (обн. ДВ, бр.104 от 08.12.2020 г.) и ПМС №408 от 23.12.2020 г. за изпълнение на ДБ (обн. ДВ, бр. 1 от 05.01.2021 г.), на предприятието са планирани да се предоставят през 2021 г., при условия и по ред, определени с договора по чл. 25, ал. 1 от ЗЖТ капиталов трансфер в размер на 140 000 хил. лв. и 195 000 хил. лв. субсидия. С ПМС №113 от 29.03.2021 г. и ПМС №177 от 29.04.2021 г. за одобряване на допълнителни разходи и трансфери по бюджета на Министерство на здравеопазването за 2021 г. за сметка на разходи и/или трансфери по бюджетите на първостепенните разпоредители с бюджет по Държавния бюджет и субсидии и други текущи трансфери и капиталови трансфери за нефинансови предприятия за 2021 г., сумата за капиталов трансфер е намалена съответно до размер на 137 832 хил. лв. и за субсидия – до размер на 191 980 хил. лв. Субсидията е намалена поради санкция по Договора с държавата с 34 хил. лв. до размер на 191 946 хил. лв.

На основание ПМС №267 от 05.08.2021 г. е предоставена възмездна финансова помощ на НКЖИ в качеството ѝ на бенефициент по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, в размер на 45 003 хил. лв., подлежаща на възстановяване към 31.12.2021 г. С ПМС №18 от 25.02.2022 г. срокът за възстановяване е удължен до 31.03.2022 г.

Получени правителствени компенсации за ел.енергия, съгласно Решение №739 от 26.10.2021 г. на Министерски съвет за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия, изменена с Решение №771 от 06.11.2021 г. и Решение №885 от 16.12.2021 г., е в размер на 110 лв./MWh за месеците октомври и ноември и със 128,98 лв./MWh за месец декември 2021 г.

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

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Получени финансираня		
Получени от държавния бюджет за текуща субсидия	191 946	144 961
Получени от държавния бюджет за капиталов трансфер	137 832	120 000
Механизъм за свързване на Европа	113 664	37 261
Получена възмездна финансова помощ	45 003	-
Получени по Оперативни програми	5 577	7 308
ПМС за одобряване на неотложни разходи при бедствия	982	3 164
Получени ДДС 06/2011	1 877	2 579
Други	-	108
Общо:	496 881	315 381

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Възстановени финансираня		
ПМС за одобряване на неотложни разходи при бедствия	(39)	-
Общо:	(39)	-
28. Свързани лица		
28.1. Сделки със свързани предприятия		
28.1.1. Сделки с дъщерни предприятия		
<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Продажба на стоки и услуги	-	3
продажба на услуги на „ТРЕН“ ЕООД	-	3
Разпределени дивиденди	-	255
28.1.2. Сделки с асоциирани и други свързани предприятия		
<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Продажба на стоки и услуги	6	6
продажба на услуги на „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	6	6
Покупки на стоки и услуги	3 285	4 557
покупки на стоки от „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	3 180	4 503
покупки на услуги от „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	105	54
Разпределени дивиденди от „фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	1 458	355
Разпределени дивиденди от ЗАД „Алианц България”	243	152
28.1.3. Сделки с други свързани лица под общ контрол		
<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Продажба на стоки и услуги	90 606	91 371
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	193	234
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	56 372	53 474
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	33 872	37 368
„ТСВ“ ЕАД	169	295
Покупки на стоки и услуги	37 115	61 880
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	217	2 025
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	5 662	5 595
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	4 032	10 460
„ТСВ“ ЕАД	27 204	43 800

28.1.4. Сделки с ключов управленски персонал

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

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Заплати и други краткосрочни доходи	305	182
Осигуровки	23	22
Общо:	328	204

28.1.5. Безналични сделки

През 2021 г. са подписани споразумения за прихващания на насрещни вземания и задължения със свързани лица под общ контрол на стойност 625 хил. лв. (2020 г.: 10 673 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>	2021	2020
„фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	-	1
Общо вземания от асоциирани предприятия:	-	1

28.2.2. Вземания от свързани лица под общ контрол

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	20 721	20 977
<i>в т. ч. вземания по споразумения над 1 г.</i>	20 519	20 769
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	9 264	9 124
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	56 607	57 336
<i>в т. ч. вземания по споразумения над 1 г.</i>	45 946	37 394
„ТСВ“ ЕАД	9	174
Общо вземания от свързани лица под общ контрол	86 601	87 611
<i>в т. ч. вземания по споразумения над 1 г.</i>	66 465	58 163

28.2.3. Задължения към асоциирани предприятия

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
„фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	15	14
Общо задължения към асоциирани предприятия:	15	14

28.2.4. Задължения към свързани лица под общ контрол

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	3 044	3 465
„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	300	436
„ТСВ“ ЕАД	1 275	749
Общо задължения към свързани лица под общ контрол	4 619	4 650

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	2021	2020
Кредити и вземания:			
Търговски и други вземания	21	95 070	95 504
Пари и парични еквиваленти	22	111 293	46 393
Общо финансови активи:		206 363	141 897

Ред „Вземания“ включва финансови активи, както следва:

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Вземания от свързани лица под общ контрол	86 601	87 611
Вземания от други клиенти	8 127	7 416
Вземания по оперативни програми	556	691
Вземания, свързани с асоциирани предприятия	-	1
Обезценка на вземания от други клиенти	(214)	(215)
Общо вземания:	95 070	95 504

29.2. Финансови пасиви

Финансови пасиви са:

<i>В хиляди лева</i>	Бележка	2021	2020
Финансови пасиви, отчитани по амортизирана стойност:			
Търговски задължения		17 103	12 973
Задължения свързани с гаранции		12 768	7 833
<i>в т.ч. над 1 г.</i>		7 995	2 653
Задължения към финансови предприятия		3 455	-
<i>в т.ч. над 1 г.</i>		2 813	-
Общо финансови пасиви:	26	33 326	20 806
<i>в т.ч. над 1 г.</i>		10 808	2 653

В пояснителна бележка 6.13 е предоставена информация 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 средства, инвестиции и други. Излагането на Компанията на кредитен риск е ограничено до размера на балансовата стойност на финансовите активи, признати в края на отчетния период, както е посочено по-долу:

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Групи финансови активи – балансови стойности:		
Търговски и други вземания	95 070	95 504
Пари и парични еквиваленти	<u>111 293</u>	<u>46 393</u>
Балансова стойност	<u>206 363</u>	<u>141 897</u>

Компанията редовно следи за неизпълнението на задълженията на свои клиенти и други контрагенти, установени индивидуално или на групи, и използва тази информация за контрол на кредитния риск.

Компанията не е предоставяла финансовите си активи като обезпечение по други сделки.

Към датата на финансовия отчет някои от необезценените търговски и други вземания са с изтекъл срок на плащане. Възрастовата структура на необезценени търговски и други вземания е следната:

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Непросрочени	15 846	14 136
Просрочени до 90 дни	3 936	8 587
Просрочени между 90 – 180 дни	4 527	3 805
Просрочени между 180 – 365 дни	4 947	6 349
Просрочени над 365 дни	<u>65 814</u>	<u>62 627</u>
Общо	<u>95 070</u>	<u>95 504</u>

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 65 814 хил. лв. към 31 декември 2021 г. включват:

- 20 703 хил. лв. – Вземания от „Холдинг БДЖ” ЕАД
- 41 162 хил. лв. – Вземания от „БДЖ-ТП” ЕООД
- 3 119 хил. лв. – Вземания от „БДЖ-ПП” ЕООД
- 830 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 31.12.2021 г. по споразумението е 20 579 хил. лв. Договорените парични потоци по споразумението през 2022 г. са 60 хил. лв.

За уреждане на финансовите задължения на „БДЖ Товарни превози” ЕООД по фактури, издадени от НКЖИ през 2011 г., 2012 г., и през периода от 01.01.2013 г. до 31.03.2013 г. е подписано споразумение на 31.05.2013 г. между НКЖИ и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД за разсрочено плащане, което се изпълнява съгласно договореностите. Остатъкът от сумата към 31.12.2021 г. по споразумението е 37 394 хил. лв.

За уреждане на финансовите задължения на „БДЖ Товарни превози” ЕООД по фактури, издадени от НКЖИ през периода от 30.06.2020 г. до 30.09.2021 г. е подписано споразумение на 07.12.2021 г., което се изпълнява, съгласно договореностите. Остатъкът от сумата към 31.12.2021 г. по споразумението е 13 016 хил. лв., част от която е включена в просрочените вземания над 1 год.

Договорените парични потоци през 2022 г. по споразуменията са 4 464 хил. лв.

Към датата на съставяне на настоящия финансов отчет Компанията има предявени съдебни иски 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 преминаване и такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия) и мораторни лихви.

„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД:

- Предявен е иск за събиране на дължими суми, представляващи инфраструктурни такси (такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия) и мораторни лихви;
- Предявен е иск за събиране на дължими суми, представляващи инфраструктурни такси, цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителни мрежи на НКЖИ и мораторни лихви.

„Българска железопътна компания“ ЕАД – предявен е иск за събиране на дължими суми, представляващи инфраструктурни такси (такса преминаване и такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия), цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителни мрежи на НКЖИ, допълнителни услуги и мораторни лихви.

Кредитният риск относно пари и парични еквиваленти в банки се счита за несъществен, тъй като контрагентите са банки с добра репутация и висока външна оценка на кредитния рейтинг.

През 2021 г. не са признати загуби от обезценка по отношение на търговските и други вземания над 1 година. Балансовите стойности описани по-горе, представляват максимално възможното излагане на кредитен риск на Компанията по отношение на тези финансови инструменти.

30.3. Анализ на ликвидния риск

Ликвидният риск представлява рискът Компанията да не може да погаси своите задължения. Компанията посреща нуждите си от ликвидни средства, като внимателно следи плащанията по

погасителните планове на дългосрочните финансови задължения, както и входящите и изходящи парични потоци, възникващи в хода на оперативната дейност.

Нуждите от ликвидни средства се следят за различни времеви периоди - ежедневно и ежеседмично, както и на базата на 30-дневни прогнози. Нуждите от ликвидни средства в дългосрочен план - за периоди от 180 и 360 дни, се определят месечно.

Компанията държи пари в брой и по банкови сметки, за да посреща ликвидните си нужди за периоди до 30 дни. Средства за дългосрочните ликвидни нужди се осигуряват чрез безлихвена финансова помощ и финансираня от държавата.

Към 31 декември 2021 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
31 декември 2021 г.		
Задължения към финансови предприятия	642	2 813
Търговски и други задължения	21 876	7 995
Общо	22 518	10 808

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

В хиляди лева

	<u>Текущи</u> До 1 година	<u>Нетекучи</u> От 1 до 5 години
31 декември 2020 г.		
Търговски и други задължения	18 153	2 653
Общо	18 153	2 653

Стойностите, оповестени в този анализ на падежите на задълженията, представляват недисконтираните парични потоци по договорите, които могат да се различават от балансовите стойности на задълженията към отчетната дата.

Финансовите активи като средство за управление на ликвидния риск

При оценяването и управлението на ликвидния риск Компанията отчита очакваните парични потоци от финансови инструменти, по-специално наличните парични средства и търговски вземания. Наличните парични ресурси и търговски вземания надвишават значително текущите нужди от изходящ паричен поток.

31. Политика и процедури за управление на капитала

Целите на Компанията във връзка с управление на капитала са:

- да осигури способността на Компанията да продължи да съществува като действащо предприятие;
- да осигури адекватна рентабилност на собствения капитал.

Компанията наблюдава капитала на базата на съотношението на собствения капитал към получените заеми.

Компанията определя собствения капитал и заемите на основата на балансовата им стойност.

Капиталът за представените отчетни периоди може да бъде анализиран, както следва:

<i>В хиляди лева</i>	2021	2020
Собствен капитал	1 255 109	1 275 410
Общо привлечен капитал (без безвъзмездни средства и отсрочени данъчни пасиви)	76 925	81 063
Пари и парични еквиваленти	(111 293)	(46 393)
Нетен дълг	(34 368)	34 670
Съотношение на собствен капитал към привлечен капитал	1:0.16	1:0.16

32. Инвестиционна програма

Според инвестиционната програма, одобрена от Управителния съвет на Компанията, за следващата година са планирани следните разходи, финансирани от държавния бюджет и европейските фондове за обекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”, Програма „TEN-T”, Механизъм за свързване на Европа, по които НКЖИ е бенефициент:

<i>В хиляди лева</i>	2022
От Държавния бюджет:	
<u>Основен ремонт на дълготрайни материални активи</u>	
Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	32 930
Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	18 405
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	1 900
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	21 715
Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	331
Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	38 522
Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания	5 935
	119 738
<u>Придобиване на дълготрайни материални активи</u>	
Доставка на жп механизация	8 809
Доставка на тежкотоварни автомобили	3 370
Допълнително финансиране за проект: „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец, фаза 1“	1 969
Допълнително финансиране за проект: „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, Фаза 2“	56
Допълнително финансиране за проект: „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане“	438
Допълнително финансиране за проект: „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София- Волуяк“	2 000
Допълнително финансиране за проект: „Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин“	550
Допълнително финансиране за проект: „Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември“	102
Допълнително финансиране за проект: „Проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервисна поддръжка на тягови подстанции Видин и Брусарци и интегриране към SCADA“	1 700
Допълнително финансиране за проект: „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волуяк-Драгоман - фаза 2“.	1 268
	20 262
ОБЩА СУМА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ, ФИНАНСИРАНИ ОТ ДЪРЖАВЕН БЮДЖЕТ	140 000

От Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020:

Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1	181 764
Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, фаза 2	363 783
Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	6 025
Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-граница със Сърбия, участък Волюяк-Драгоман, фаза 1	128 727
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	17 366
Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица	2 341
От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа	2 986
Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	546
Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	23
Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	11 640
Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в НКЖИ	1 203
Подкрепа за административния капацитет на Дирекция СРИП в НКЖИ във връзка с ангажиментите ѝ за програмиране, подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на железопътните проекти, съфинансирани от ОПТТИ 2014-2020 и за подготовка на ОПТС 2021-2027	1 600
Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани по ОПТТИ	6
Техническа помощ за подготовка на допълнителни проекти по приоритетна ос 1 на ОПТТИ 2014-2020 с бенефициент НКЖИ	56

ОБЩО ОП "ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

718 066

От Механизъм за свързване на Европа 2014-2020:

Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волюяк	101 544
Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	18 942
Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	113 258
Развитие на железопътен възел Пловдив	158 678
Техническа помощ за проект "Удвояване на участъци от жп линия Пловдив-Свиленград- граница с Република Турция"	1 356
Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп линията Видин - София железопътен участък Мездра - Медковец"	4 166
Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	3 362
Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия"	689
Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски“	24 599

ОБЩО ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2014-2020

426 594

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

Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир 44 040

ОБЩО ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027 44 040

ОБЩА СУМА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ 1 328 700

33. Условни пасиви

Към 31 декември 2021 г. срещу Компанията има предявени съдебни искове на стойност 8 880 хил. лв., представляващи обезщетения за претърпени имуществени вреди, изхода за които не може да се прогнозира.

Към 31 декември 2021 г. са предявени 42 граждански иска срещу НКЖИ за обща сума в размер на 5 144 хил. лв. (пет милиона сто четиридесет и четири хиляди лева), представляваща обезщетение за претърпени неимуществени вреди на пострадалите граждани, в резултат на причинена мощна взривна вълна на 10.12.2016 г. в района на гара Хитрино, обл. Шумен, при преминаване на влакова композиция. Към датата на издаване на настоящия финансов отчет не може да се прогнозира изходът на предявените дела, поради тяхната правна и фактическа сложност.

Във връзка с изпълнение на проекти, финансирани със средства от ЕС по Оперативна програма „Транспорт 2007–2013“, Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, Механизъм за свързване на Европа (МСЕ), по които НКЖИ е бенефициент, са наложени финансови корекции, които са в процес на потвърждаване от съответните органи, и за които са възможни бъдещи парични потоци за вероятното им уреждане.

Ръководството на НКЖИ счита, че другите отправени искове по-скоро няма да доведат до разходи за Компанията и изходящи парични потоци при уреждането им.

Не са възникнали условни пасиви за Компанията по отношение на дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия.

34. Събития след края на отчетния период

След отчетната дата:

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

- през февруари 2022 година започна военния конфликт Русия и Украйна, като някои държави обявиха пакети от санкции срещу Руската федерация. Компанията няма директни експозиции към свързани лица и/или ключови клиенти или доставчици от тези страни. Компанията разглежда тези събития като некоригиращи събития след отчетния период, като не очаква съществени преки ефекти за дейността на Компанията, чийто ефект не може да бъде оценен в момента с достатъчна степен на увереност. Възможни са непреки ефекти – през вериги доставки, цени на суровини и други ресурси, инфлация, трудови ресурси и други, които не бихме могли да оценим на този етап.

Не са настъпили други събития след края на отчетния период, които да влияят на информацията представена в настоящия финансов отчет, за годината, приключваща на 31 декември 2021 година и които да налагат допълнителни корекции и/или оповестявания.

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

35. Одобрение на индивидуалния финансов отчет

Индивидуалният финансов отчет към 31 декември 2021 г. (включително сравнителната информация) е одобрен и приет от Управителния съвет на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” на 30.03.2022 г. и след извършен независим финансов одит се предоставя на Министъра на транспорта и съобщенията, упражняващ правата на държавата за одобрение и публикуване.

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

инж. Златин Крумов
Генерален директор



Лидия Давидова
Главен счетоводител

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

Дата на съставяне: 25 март 2022 г.