

# ГОДИШЕН КОНСОЛИДИРАН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ  
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”  
(ГРУПА)

31 декември 2020 г.



ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ  
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА



# Съдържание

<b>Годишен консолидиран доклад за дейността</b>	<b>i</b>
<b>Консолидирана нефинансова декларация</b>	<b>ii</b>
<b>Доклад на независимия одитор</b>	<b>iii</b>
<b>Консолидиран Счетоводен баланс</b>	<b>1</b>
<b>Консолидиран Отчет за приходите и разходите</b>	<b>2</b>
<b>Консолидиран Отчет за собствения капитал</b>	<b>3</b>
<b>Консолидиран Отчет за паричните потоци по прекия метод</b>	<b>4</b>
<b>Пояснения към консолидирания финансов отчет</b>	<b>5</b>



### ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ (ГРУПА) КОНСОЛИДИРАН ДОКЛАД ЗА ДЕЙНОСТТА ПРЕЗ 2020 ГОДИНА

#### I. ОПИСАНИЕ НА ДЕЙНОСТТА

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (Група) включва ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (Компанията майка или НКЖИ) и дъщерно предприятие „ТРЕН“ ЕООД.

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ 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 майка е: Република България, гр. София, община Сердика, бул. „Княгиня Мария Луиза“ №110.

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

Едноличен собственик на капитала на Компанията майка е Българската държава чрез Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Органи на управление са: Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията; Управителният съвет (УС); Генералният директор.

Управителният съвет на Компанията майка за периода *от 01.01.2020 г. до 08.10.2020 г.* е в състав, както следва: Христо <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Алексиев – председател и членове: Иван <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Марков и Красимир <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Папукчийски. За периода *от 09.10.2020 г. до 31.12.2020 г.*: Христо <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Алексиев – председател и член - Красимир <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Папукчийски.

Компанията майка се управлява и представлява от Генерален директор за периода от 01.01.2020 г. до 31.12.2020 г. от Красимир <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Папукчийски, назначен със заповед № ПД-38/08.02.2017 г. на МТИТС.

В Компанията майка е назначен Одитен комитет със заповед на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в състав: Катя <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Атанасова – председател и членове: Люба <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Янкова и Ваньо <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Тодоров.

Компанията майка 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).

Компанията майка е едноличен собственик на дъщерно дружество „ТРЕН“ ЕООД с капитал 5 хиляди лева и с предмет на дейност: търговия с електрическа енергия.

Дъщерното дружество „ТРЕН“ ЕООД е регистрирано в Република България в съответствие с изискванията на Търговския закон с решение на Софийския градски съд № 1 от 1 юни 2007 г. и решение № 2 от 22 октомври 2007 г., вписано в търговския регистър по ф.д. № 8353/2007 г. под № 119375. Седалището и адресът на управление на дружеството е: Република България, гр. София, община Сердика, бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110.

Управителният съвет на Компанията майка назначава и освобождава Управителя на дъщерното дружество. Дружеството се управлява и представлява от управителя Стоян <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Стоянов. Контрольор на Дружеството е Мико <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Миланов. До 31.07.2020 г. дружеството се управлява и представлява от управителя Стоян <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Стоянов. Контрольор на Дружеството за този период е Мико <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Миланов.

Компанията майка 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. Компанията майка има малцинствено участие в ЗАД „Алианс България“ от 2,796%.

Дейностите в Компанията майка 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 Компанията майка, 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, информационните технологии и съобщенията;
- Разработване на графици за движение на влаковете, съгласувано със заявителите, а за пътническите превози – и с общините;
- Управление на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност;
- Приемане на заявките на заявителите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура за извършване на превоз при публично обявяване на капацитета на железопътната инфраструктура и предоставяне на достъп при условията, предвидени в ЗЖТ;
- Приемане и изпълнение на заявките на заявителите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура във връзка с изпълнение на възложените им задължения за извършване на обществени превозни услуги;
- Изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за земята и обектите на железопътната инфраструктура;
- Разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт;
- Предоставяне на други услуги.

Компанията майка 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).

Компанията майка 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 майка е пълноправен член на Платформа на управителите на железопътна инфраструктура в Европа (PRIME). Компанията майка 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 майка 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 С(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 допринесе за развитието на бизнеса в страната.*

През 2020 г. Компанията майка 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 Компанията майка се определят от трите основни принципа, заложиени в Стратегията на ЕС „Европа 2020“ за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж:*

- *Устойчивост* на поддръжката и на изпълнението на планираните етапи за постигане на изискванията на техническата спецификация за оперативна съвместимост, както и финансова устойчивост;
- *Безопасност и екология* за намаляване на газовите емисии, чрез електрификация и/или подновяване на контактна мрежа, модернизация на тяговите подстанции, намаляване броя на инцидентите по вина на Управителя на инфраструктурата, чрез модернизация на осигурителните системи и въвеждане на контролни точки и система за управление на влаковата работа;
- *Ефективност* във въвеждане на интелигентни транспортни системи за управление движението на влаковете, намаляване на разходите за експлоатация и поддържане, увеличение на капацитета, постигане на достъпна среда за хора в неравностойно положение.

*В контекста на определените принципи и приоритети Компанията майка 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 България, Компанията майка организира дейността си в съответствие с дългосрочен 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, годишен бизнес план за дейността на НКЖИ.

Източници за финансиране на железопътната инфраструктура са: държавният бюджет, приходи от инфраструктурни такси за 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, информационните технологии и съобщенията утвърждава разпределението на капиталовите трансфери и субсидията по чл. 49, ал. 1 и 2, раздел II, т. 2 и 4 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2020 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. Компанията майка подготвя и реализира проекти по:

- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., която през програмен период 2014-2020 г. осигурява приемственост и последователност на инвестициите и гарантира завършване на започнатото от Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г., тъй като целите са ѝ продължение на нейната политика и действия. Общата цел на ОПТТИ 2014-2020 г., е продължение на главната цел на ОПТ 2007-2013 г., а именно „Развитие на устойчива транспортна система“. Компанията майка е Бенефициент по *Приоритетна ос I* – Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ 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 на ОПТТИ 2014-2020 г.
- Механизъм за свързване на Европа, 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.

*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 ГРУПАТА НАСТЪПИЛИ ПРЕЗ 2020 Г.**

От 01.01.2020 г. Компанията майка използва Система за планиране и управление на ресурсите (SAP ERP).

Съгласно чл. 2, ал. 1, т. 3 от Закон за публичните предприятия, приет с ДВ бр.79 от 08.11.2019 г., Компанията майка 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.

На 23.01.2020 г. с Решение на Управителният съвет на Компанията майка – Протокол № 02-01/20 са приети проект на Бизнес план на НКЖИ за 2020 г. и проект на Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2020 г.

Със заповед № ПД-75/28.04.2020 г. на Заместник-министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е одобрен Бизнес плана на НКЖИ за 2020 г.

На 21.05.2020 г. с Решение на Управителния съвет на Компанията майка – Протокол № 12-05/20 са приети Годишните индивидуален и консолидиран финансови отчети на НКЖИ за 2019 г. Същите

са одобрени, съответно със Заповед № ПД-120/08.07.2020 г. и Заповед № ПД-117/08.07.2020 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

На 28.05.2020 г. е подписан Анекс № ДА-1/28.05.2020 г., за изменение на Приложения № 1 – 5 към Договор рег. № ДА-2 от 29.12.2015 г., сключен между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

Дъщерното дружество приключва дейността си „Търговия на електрическа енергия“ на основание решение на Управителния съвет на Компанията майка 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 година на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, с която е разрешено на ръководството на Компанията майка да прекрати дейността на „ТРЕН“ ЕООД. Това обстоятелство е вписано в Агенцията по вписванията- търговския регистър на 29.10.2020 г.

#### ***Промени в структурата и размера на капитала на Групата:***

Допълнителните резерви са възникнали като балансираща стойност при отделянето на Компанията майка от Национална компания „Български държавни железници“, (Разделителен протокол към 31.12.2001 г.). Размерът към 31.12.2020 г. е 382 763 хил. лв. (към 31.12.2019 г. е 372 323 хил. лв.). През 2020 г. за сметка на допълнителните резерви Национална компания „Железопътна инфраструктура“ получава безвъзмездно предоставени нетекущи активи на стойност 10 651 хил. лв., съгласно Решение № 155 от 15.03.2018 г. на МС, Решение на УС № 03-02/20 от 21.02.2020 г., писмо № 0416/5-002<sup>17</sup> от 17.08.2018 г. на Областния управител на Област София, Решение на УС № 12-05/20 от 21.05.2020 г., Решение № 693 от 01.10.2020 г. на МС, Решение на УС №27-12/20 от 17.12.2020 г., Решение №788 от 30.10.2020 г. на МС и Решение на УС №02-01/21 от 21.01.2021 г.

Съгласно Решение №620 от 06.09.2020 г. на МС и Решения на УС №12-05/20 от 21.05.2020 г. и 19-08/20 от 19.08.2020 г. са отписани нетекущи активи на стойност 211 хил. лв.

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

#### ***Структурни и организационни промени:***

*На централно ниво.* Аутсорсване на дейността по почистване, сключване на договор с външна фирма за почистване. Структурна и организационна промяна в поделение „Управление движението на влаковете и капацитета“ – структуриране на дейността в 2 направления - „Товарни железопътни коридори и разпределение на капацитета“ и „Експлоатация и гарова дейност“.

С решение на УС, протокол №20-08/20 от 27.08.2020 г., в сила от 10.09.2020 г. са извършени структурни и организационни промени в отдел „Интегрирани инвестиционни проекти“ и поделение „Железен път и съоръжения“, свързани с управление на инфраструктурните проекти.

За оптимизиране на дейността свързана с изпълнение на инвестиционната програма на Компанията майка и с цел експлоатационните поделения да изпълняват основната си задача - да осигуряват заложените в графика за движение на влаковете скоростни условия, пропускателна способност (трафичен капацитет) и ниво на безопасност, работата по изпълнение на инфраструктурните проекти се концентрира в отдел „Интегрирани инвестиционни проекти“.

*На регионално ниво.* Извършено е вътрешно реструктуриране на участъци, подучастъци, райони и подрайони в регионалните структури на Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ и Поделение „Електроразпределение“.

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

От 2019 г. в съответствие с член 31, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС използването на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия е елемент от пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения. 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 Компанията майка, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга. Управителят на железопътната инфраструктура е предоставил на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ информация за фактически извършените разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за 2018 г. и е определил необходимото ниво на размера на инфраструктурните такси за 2020 г. съгласно изискванията, процедурите и правилата на Наредба №41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура.

До 29.02.2020 г. е запазен размера на таксите за влаккилометър и за брутотонкилометър, в сила от 01.01.2014 г., 0,7902 лв. за влаккилометър и 0,0025 лв. за брутотонкилометър. В сила от 01.03.2020 г. са одобрени от ИАЖА нови такси, 0,6086 лв. за влаккилометър и 0,0021 лв. за брутотонкилометър.

Одобрената от ИАЖА такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, в размер на 50,40 лв./MWh без ДДС, в сила от 19.11.2019 г. се запазва и през 2020 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-20 от 01.07.2019 г. и Решение № Ц-30 от 01.07.2020 г. КЕВР определя цена за разпределение на тягова електрическа енергия, съответно за първата и втората година от третия регулаторен период в размер на 134,03 лв./MWh, без ДДС, в сила от 01.07.2019 г. и 135,24 лв./MWh без ДДС, в сила от 01.07.2020 г.

#### **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 разрешенията за строеж и проектирането по проекти от железопътната инфраструктура.

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

### **III. ПРОИЗВОДСТВЕН КАПАЦИТЕТ И СТЕПЕН НА НАТОВАРЕНОСТ**

Компанията майка 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 инфраструктурни такси за преминаване по железопътната инфраструктура**

При сравнението на натуралните измерители на влаковата работа за 2020 г. спрямо 2019 г. се отчита намаление във влаккилометрите с 531 или с 0,00%, а в брутотонкилометровата работа увеличение с 593 539 хил. или с 4,55%.

Таблица № 1

Натурални и стойностни измерители	Влаккилометри	Брутотонкилометри (хил.)	Приходи от такса преминаване (хил. лв.)
Отчет 2020 г.	29 591 562	13 625 030	47 917
Отчет 2019 г.	29 592 093	13 031 491	55 677
Изменение 2020/2019 (+/-)	(531)	593 539	(7 760)
Изменение 2020/2019 в (%)	0,00%	4,55%	13,94%

По видове превози изменението на превозната работа е, както следва:

- пътнически превози – спад с 1,50% във влаккм. и спад с 0,17% в брутотонкм.;
- товарни превози – ръст с 4,25% във влаккм. и с 7,02% в брутотонкм.;
- изолирани локомотиви – спад с 1,31% във влаккм. и с 0,30% в брутотонкм.

Делът на приходите от инфраструктурни такси за преминаване по железопътната инфраструктура: товарни превози - 51,13%, пътнически превози - 47,19%, изолирани локомотиви - 1,68%.

**Пазарен дял на извършената работа по железопътни превозвачи в натурални и стойностни измерители**

През 2020 г. железопътната инфраструктура е предоставена за ползване от всички железопътни превозвачи: „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, „БЖК“ АД, „Газтрейд“ АД, „Рейл Карго Керийър България“ ЕООД, „Ди Би Карго България“ ЕООД, „ТСВ“ ЕАД, „Експрес сервиз“ ООД, „Карго Транс Вагон България“ АД, „Порт рейл“ ООД, „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 инфраструктурни такси (ИТ) за преминаване по железопътната инфраструктура за 2020 г. и 2019 г. по железопътни превозвачи, са показани в следващите таблици:

Таблица № 2

Железопътни превозвачи	натурални измерители							
	Отчет 2020 г.		Отчет 2019 г.		Изменение 2020/2019 (+/-)		Изменение 2020/2019 (%)	
	Влаккм.	Брутотонкм. (хил.)	Влаккм.	Брутотонкм. (хил.)	Влаккм.	Брутотонкм. (хил.)	Влаккм.	Брутотонкм. (хил.)
БДЖ ПП ЕООД	20 755 600	4 362 107	21 117 723	4 374 615	-362 123	-12 508	-1,71%	-0,29%
БДЖ ТП ЕООД	5 071 855	5 335 385	4 620 268	4 882 837	451 587	452 548	9,77%	9,27%
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	950 118	1 049 178	797 919	824 320	152 199	224 858	19,07%	27,28%
БЖК АД	614 926	587 213	1 051 297	962 317	-436 371	-375 104	-41,51%	-38,98%
ТБД Товарни превози ЕАД	587 413	540 935	659 536	616 017	-72 123	-75 082	-10,94%	-12,19%
Пимк рейл ЕАД	562 889	580 800	409 815	374 502	153 074	206 298	37,35%	55,09%
Рейл Карго Керийър Б-я ЕАД	516 715	587 480	448 918	491 481	67 797	95 999	15,10%	19,53%
Ди Би Карго Б-я ЕООД	475 863	564 623	398 754	488 439	77 109	76 184	19,34%	15,60%
ТСВ ЕАД	35 382	7 263	42 854	9 448	-7 472	-2 185	-17,44%	-23,13%
Порт Рейл ООД	9 710	1 137	40 891	6 103	-31 181	-4 966	-76,25%	-81,37%
Мини Марица-изток ЕАД	6 720	8 107	491	106	6 229	8 001	1268,64%	7548,11%
Експрес сервиз ООД	2 150	261	1 377	204	773	57	56,14%	27,94%
Газтрейд АД	1 255	475	2 107	1 090	-852	-615	-40,44%	-56,42%
ДМВ Карго рейл ЕООД	851	58	111	8	740	50	666,67%	625,00%
Карго Транс Вагон Б-я АД	115	8	32	4	83	4	259,38%	100,00%
<b>Общо</b>	<b>29 591 562</b>	<b>13 625 030</b>	<b>29 592 093</b>	<b>13 031 491</b>	<b>-531</b>	<b>593 539</b>	<b>0,00%</b>	<b>4,55%</b>

Таблица № 3

Железопътни превозвачи	Приходи от такса преминаване за 2020 г. (хил. лв.)	Приходи от такса преминаване за 2019 г. (хил. лв.)	Изменение 2020/2019(+/-)	Изменение 2020/2019(%)
БДЖ ПП ЕООД	22 699,72	27 616,04	(4 916)	-17,80%
БДЖ ТП ЕООД	14 542,04	15 757,43	(1 215)	-7,71%
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	2 866,08	2 691,28	175	6,50%
БЖК АД	1 663,94	3 228,13	(1 564)	-48,46%
ТБД Товарни превози ЕАД	1 553,96	2 049,39	(495)	-24,17%
Рейл Карго Кериър Б-я ЕАД	1 530,82	1 538,56	(8)	-0,50%
Ди Би Карго Б-я ЕООД	1 494,17	1 534,40	(40)	-2,62%
Пимк рейл ЕАД	1 494,07	1 150,15	344	29,90%
ТСВ ЕАД	38,08	57,48	(19)	-33,75%
Мини Марица-изток ЕАД	21,12	0,65	20	3134,46%
Порт Рейл ООД	8,57	47,57	(39)	-81,99%
Експрес сервиз ООД	1,96	1,60	0,4	22,78%
Газтрейд АД	1,88	4,39	(3)	-57,23%
ДМВ Карго Рейл ЕООД	0,64	0,11	1	502,83%
Карго Транс Вагон Б-я АД	0,09	0,04	0,1	147,22%
<b>Общо приходи</b>	<b>47 917,1</b>	<b>55 677,2</b>	<b>(7 760)</b>	<b>-13,94%</b>

**Пазарен дял на извършената работа по железопътни превозвачи:**

„БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД е единственото лицензирано железопътно предприятие за превоз на пътници и багажи по железопътната мрежа на Република България със 100% пазарен дял в *пътническите превози*.

Пазарен дял на „БДЖ ПП“ ЕООД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 11,04%; Брутотонкилометрова работа – 9,67%; Приходи от такса преминаване – 10,74%.

„БДЖ – Товарни превози“ ЕООД за 2020 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 59,15%; Брутотонкилометрова работа – 57,79%; Приходи от такса преминаване – 58,19%.

Пазарен дял на „БДЖ ТП“ ЕООД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 35,95%; Брутотонкилометрова работа – 34,39%; Приходи от такса преминаване – 35,62%.

„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД за 2020 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 10,42%; Брутотонкилометрова работа – 11,30%; Приходи от такса преминаване – 11,29%.

Пазарен дял на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 12,40%; Брутотонкилометрова работа – 12,95%; Приходи от такса преминаване – 12,41%.

„Българска железопътна компания“ АД за 2020 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 6,58%; Брутотонкилометрова работа – 6,27%; Приходи от такса преминаване – 6,46%.

Пазарен дял на „БЖК“ АД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 9,49%; Брутотонкилометрова работа – 12,12%; Приходи от такса преминаване – 10,21%.

„Ди Би Карго България“ ЕООД за 2020 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 5,31%; Брутотонкилометрова работа – 6,09%; Приходи от такса преминаване – 5,92%.

Пазарен дял на „Ди Би Карго България“ ЕООД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 5,41%; Брутотонкилометрова работа – 5,74%; Приходи от такса преминаване – 5,45%.

„Рейл Карго Кериър България“ ЕООД за 2020 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 5,89%; Брутотонкилометрова работа – 6,36%; Приходи от такса преминаване – 6,09%.

Пазарен дял на „Рейл Карго Кериър България“ ЕООД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 4,83%; Брутотонкилометрова работа – 4,10%; Приходи от такса преминаване – 4,70%.

„ТБД Товарни превози“ ЕАД за 2020 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 6,26%; Брутотонкилометрова работа – 5,79%; Приходи от такса преминаване – 6,03%.

Пазарен дял на „ТБД ТП“ ЕАД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 9,26%; Брутотонкилометрова работа – 9,80%; Приходи от такса преминаване – 9,50%.

„Пимк рейл“ ЕАД за 2020 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 5,98%; Брутотонкилометрова работа – 6,23%; Приходи от такса преминаване – 5,80%.

Пазарен дял на „Пимк рейл“ ЕАД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 9,02%; Брутотонкилометрова работа – 9,29%; Приходи от такса преминаване – 8,96%.

Останалите железопътни превозвачи: „Експрес Сервиз“ ООД, „Газтрейд“ АД, „Карго Транс Вагон България“ АД, „Порт Рейл“ ООД, „ДМВ Карго рейл“ ЕООД, „Мини Марица-изток“ ЕАД и ТСВ ЕАД, имат инцидентни превози, поради което техния дял в извършените превози по жп мрежата е минимален/незначителен – под 1%.

Услугите, които НКЖИ предоставя на железопътните превозвачи, са посочени в приложение № 1 на Наредба № 41 от 27.06.2001 г. „За достъп и използване на железопътната инфраструктура“, издадена от министъра на транспорта и съобщенията.

*Извършена работа по железопътни превозвачи, изразена в МВтч и реализираните от тях приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия*

Таблица № 4

Железопътни превозвачи	Натурален измерител (МВтч)	Приходи от такса за използване за 2020 г. (хил. лв.)
БДЖ ПП ЕООД	141 432	7 128
БДЖ ТП ЕООД	80 853	4 075
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	19 459	981
Ди Би Карго Б-я ЕООД	11 926	601
БЖК АД	10 533	531
Пимк рейл ЕАД	9 034	455
ТБД Товарни превози ЕАД	8 793	443
Рейл Карго Кериър Б-я ЕАД	6 542	330
<b>Общо приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща ел.енергия</b>	<b>288 573</b>	<b>14 544</b>

#### IV. ПРЕГЛЕД НА ДЕЙНОСТТА

За реализиране на целите на политиката в областта на транспорта през 2020 г. в Компанията майка е извършено следното:

- Ефективно и целесъобразно са усвоени предоставените средства от държавния бюджет, получените приходи от такси, приходите от дейност „Електроразпределение“ и приходите от други услуги за поддържане, ремонт и експлоатация на железопътната инфраструктура;
- 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 време пътуване;

- 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 при спазване на следните приоритети за: изграждане на диспечерски центрове за управление на влаковото движение, за регулиране и контрол на движението на влаковете чрез компютърни системи за управление; изграждане и усъвършенстване на системите на осигурителната техника за междугарие и телекомуникации, по протежение на жп магистралите и жп линии I-ва категория, както и внедряване на ETCS и изграждане на ERTMS с цел постигане на оперативна съвместимост с жп администрациите на страните от ЕС; изграждане на компютърни телекомуникационни системи за предаване на информация и други, чрез използване на оптична преносна среда; пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери в прелези с автоматични прелезни устройства; изграждане на система от устройства за динамично следене на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав т.е. „check point“ разположени по цялата жп мрежа.
- 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 Компанията майка;
- 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“ и разработената съвместно с МИЕ „Национална дългосрочна програма за насърчаване потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008-2020 г.“.

### Дейност „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“

Основна задача на дейността през 2020 г. беше осигуряване на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура и планиране на влаковата работа, съобразена с инвестиционната програма и строително-ремонтните дейности по железопътната инфраструктура на Компанията майка 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 (ГДВ) за цялата жп мрежа на Компанията майка за 2020/2021 г. по заявки на превозвачите, който е в сила от 13.12.2020 г. През периода своевременно се актуализираше разработения от поделението планов - текущ ГДВ във връзка със строително-ремонтни и възстановителни работи, произшествия и други извънредни ситуации, като бяха 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 Компанията майка 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 31 броя Таблици на маршрутните зависимости на гарови осигурителни инсталации.
- Проучени са исканията за прекъсване действието или удължаване срока за това на 87 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 82 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 101 гари и разделни постове, както и закриването на определени работни места за част от денонощието. Някои от тях са променяни по няколко пъти.
- Централното поделение 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: продажба на билети и карти от служители на Компанията майка (ръководители движение и прелезопазачи), измерване на вагони на вагонни везни и почистване и дезинфекция на вагони, както и от изготвяне на инструкции.
- Открити са две нови спирки в участъка Септември-Добринище – „Стоян Митов“ и „Якорудска минерална баня“. В същият участък спирка „Пампорово“ е преименувана на спирка „Лазар Пампоров“. Закри се РП Ведрово и се обособи спирка Ведрово.
- Стартирана е процедура за избор на изпълнител за изграждане на „Система за управление на влаковата работа (СУВР).“
- Въведе се в пробна експлоатация гранична ИТ комуникационна система между гарите Калотина запад – Димитровград ИЖС.

### **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; Повишаване на пропускателната способност в междугарието; 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: Измерени са общо 8 321 км железен път с пътеизмерителна лаборатория; Извършена е ултразвукова дефектоскопия на релсите и елементите на жп стрелки;

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

**Изпълнени натурални видове и количества работи за 2020 г.:** механизирано подновяване на железен път – 39 км; механизиран среден ремонт на железен път – 71 км; полагане на БРП – 53 км; механизирано поддържане с ТПМ на железен път - 2 937 км; механизирано поддържане с ТПМ на жп стрелки - 570 бр.; механизирано подновяване на жп стрелки - 43 бр.; механизиран среден ремонт на жп стрелки - 13 бр.; сменени релси с 2-ра употреба – 11 900 бр.; сменени нови нормални дървени траверси – 16 935 бр.; сменени стоманобетонени траверси втора употреба – 4 780 бр.; сменени нови стрелкови траверси – 5 112 бр.; регулиране на междурелсието: полутраверс нормален дървен – 31 632 бр.; полутраверс стоманобетонен – 28 534 бр.; полутраверс стрелкови дървен – 17 120 бр.; полутраверс теснолинеен дървен – 34 300 бр.

#### **Дейности по сигнализация и телекомуникация**

Основна задача на Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ 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).

В 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 за 2020 г., е както следва: пресъоръжени 8 бр. прелези; възстановени технически параметри на 3 182 м кабелни линии; положени нови 1 397 м кабели в гари; направени са 11 бр. преустройства в гари във връзка с ремонт на железния път.

**Дейност „Телекомуникации“.** Системите от телекомуникационната мрежа реализират всички видове съобщителни връзки в железопътната инфраструктура – служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски, влакови диспечерски радиовръзки, маневрени, общослужебни телефонни, телексни, селекторни и други. 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.

През 2020 г. по съоръженията на телекомуникация е изпълнено следното: възстановени 3 554 м временни връзки с временен кабел; възстановени 4 551 м съобщителни медни кабели;

възстановени технически параметри на 2 264 м кабелни линии; възстановени/изградени 1 380 м оптични съобщителни кабелни линии; възстановени/изградени 10 бр. заземителни колове за заземителни мрежи на ТК; демонтирани 7 бр. АТЦ и преносни системи.

**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 майка.

През 2020 г. извършената работа в натурални измерители е, както следва: пресъоръжени 34 бр. трафопоста (в т.ч. монтаж на катодни отводители, подмяна на изолатори и прекъсвачи); възстановени 13 160 м кабели СН и НН; възстановено външно осветление, пилонно и перонно – 2 675 бр. осветителни тела; възстановено вътрешно осветление – 2 289 бр. осветителни тела; монтирани 130 бр. дефектно-токови защиты; възстановени 592 бр. нагреватели за отопление на стрелки; монтирани 234 бр. електромери за измерване на ел. енергия на жилища, фирми и служебни помещения; изграждане и възстановяване на заземителни мрежи на ЕС и ЕК – 57 бр. заземителни колове.

**С изпълнението на производствената програма на поделението през 2020 г. е осигурена:**

- Надеждна и безопасна работа и намаляване броя на отказите и нарушенията на графика на движение на влаковете.
- Непрекъсваемост на комуникационните системи, осигуряващи организацията и координацията на железопътния транспортен процес.
- Подобряване състоянието и качеството на електрозахранването, в резултат на което се гарантира безопасността на експлоатационния персонал и движението на влаковете.
- Намаляване времетраенето на повреди в действащите съоръжения, системи и апаратура.
- Намаляване на експлоатационните разходи на Компанията майка, при гарантирана висока безопасност на превозния процес.
- Подобряване организацията на текущата поддръжка на съоръженията и гарантиране на висока степен на готовност за реакция при аварийни ситуации.

### **Дейности по енергетичните и електротехнически съоръжения**

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

За намаляване на експлоатационните разходи и увеличаването на ефективността през жизнения цикъл на енергосъоръженията и контактната мрежа, ежегодно се инвестират средства за подмяна на съоръженията в контактна мрежа съгласно изискванията на „Техническа спецификация подсистема електрозахранване на тягов подвижен състав 25 Kv, 50 Hz, Контактна система, Токоснематели, Механично взаимодействие между токоснемателите и контактната мрежа“ (ТС-ЖИ007-2006), актуалните нормативи и директиви за транспортна и оперативна съвместимост в железопътния транспорт.

Поделение ЕРП се стреми да поддържа висока степен на техническа готовност на съоръженията с цел осигуряване на непрекъснато и качествено електрозахранване на контактната мрежа, намаляване на влаковите времезакъснения причинени от повреди на енергийни съоръжения, както и намаляване на времето за отстраняване на възникналите аварии и прекъсване на захранването. Изпълнението на тази задача осигурява необходимата сигурност и безопасност на железопътните превози и се постига чрез: ежедневна профилактика на *контактната мрежа* и *тяговите подстанции* по план график от квалифициран технически персонал; своевременно и качествено отстраняване на възникналите повреди и аварии; извършване на ремонтни работи по контактната мрежа; рехабилитация на съоръженията по контактна мрежа; ревизия и регула на контактната мрежа след извършвани ремонти; почистване на стълбове и фундаменти от растителност; пръскане с хербициди и кастрене на храсти и дървета нарушаващи габарита на контактна мрежа; проверка ръчни разединители на фидери и на неутрални вставки; номерация на стълбове от контактната мрежа; обезопасяване на работещите в електрифицирани жп участъци.

За 2020 г. броя на повредите по съоръженията на подсистема „Енергия“ са 606 бр. спрямо 678 бр. за 2019 г. или намаление с 10,62%.

Повредите според участниците в железопътната система регистрирани през 2020 г., в сравнение с 2019 г. е както следва:

- по причина в енергосъоръженията – по-малко повреди с 11,61%;
- по причина на БДЖ-ПП ЕООД – по-малко повреди с 15,79%;
- по причина на БДЖ-ТП ЕООД – по-малко повреди с 25,00%;
- по причина на частни превозвачи – повече с 1,50%.

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

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

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

*Инвестициите в контактна мрежа*, които се признават за преки разходи и се включват в пакета за минимален достъп от инфраструктурни такси, включват подмяна на контактна мрежа в компрометирани участъци, които не попадат в Проекти финансирани със средства 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. Така се постига по-ниска себестойност на обектите и се изразходват по-малко средства.

***През 2020 г. чрез инвестициите в контактна мрежа се постигна:***

- Доставиха се бронзови носещи въжета, за подмяна на 488 км биметални, медни износени носещи въжета в контактната мрежа.
- Подмениха се носещи въжета на контактната мрежа, заедно с присъединителните клеми, струнки, общо 385 км.
- Предоставиха се за монтаж от външни изпълнители 103 км за следните обекти: гара Сенново; гара Ястребово; Самуил-Висока поляна; Стражица-Славяново; Прилеп-Ведрово; Христо Даново-Сопот; Тунел 7 и гара Копривщица; Храбърско-Разменна.
- Достави се контактен проводник за обекти изпълнявани от външни изпълнители 68 км, както следва: Ремонт на контактната мрежа в междугарията Стражица-Славяново, Прилеп-Ведрово и Христо Даново-Сопот, Самуил-Висока поляна, както и гара Синдел, гара Сенново, гара Ястребово, гара Копривщица и тунел 7 в участъка Копривщица-Стряма.
- Подмяна на амортизирани и наклонени стълбове, в участъци на железопътната инфраструктура.
- Електрификация на 83-та жп линия Нова Загора-Симеоновград.
- Преустройство на контактна мрежа в закрити гари (бившите гари Буново и Гъбареве).
- Ремонтна беше контактна мрежа в участъка Димово-Орещец.
- Изградено беше допълнително секционирание на гара Брусарци и гара Бойчиновци.

- Извършен е ремонт на контактната мрежа в следните участъци: Тулово-Змейово; Дупница-Голямо село; Храбърско - Разменна по 6-та жпл; Христо Даново – Сопот; Хитрино - Плиска; Копривщица – Стряма по III-та жп линия; в района на гара Копривщица по III жп линия.
- Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп. Прилеп – РП Ведрово от км.29+595 до км.34+885 по III-та жп линия 5290 м.
- Преустройство на коловозно и стрелково развитие на гара Синдел Разпределителна – част от проект „Удвояване и електрификация на железопътната линия Карнобат – Синдел.
- Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново и гара Ястребово по IX-та жп линия“ в част: "Контактна мрежа" беше извършена доставка на материали.

**През 2020 г. чрез инвестициите от собствени средства на поделенията в тягови подстанции, ремонт на механизация, ремонт сгради се постигна:**

- Започна изпълнението на модернизация и надграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA в участъка Дупница-Кулата, част от V-та жп линия.
- Извършени бяха ремонти и поддръжка на ел.машини и апарати, както и на цифрови релейни защиты в ТПС Алдомировци.
- Извършени са планови и аварийни ремонти на 6 броя машини, както и ремонт на самостоятелни възли от РСМ.
- Доставена беше автовишка за подрайон енергоразпределителен Горна Оряховица.
- Доставени бяха 8 броя обработени ходови колела „моноблок“ ф 920 мм.
- Изградена беше сграда на нов подрайон по контактната мрежа с гаражно хале на ПЕ Перник.
- Извършен беше ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции в т.ч. ремонт на сграда ТПС Столник, вътрешен ремонт ПЕ София, ремонт сграда ПЕ Дупница, изграждане на ел.инсталация за водогреен котел сграда Горна Оряховица и ремонт гараж ПЕ Ветово.

### Дейност на Дъщерно дружество „ТРЕН“ ЕООД

„ТРЕН“ ЕООД стартира своята дейност от 07.06.2008 г., когато влиза в сила първият график, по който дружеството купува енергия от производители и доставя тази енергия за покриване нуждите на крайния потребител. Дружеството извършва продажба на електрическа енергия въз основа на подновена Лицензия за търговия с електрическа енергия № Л-490-15 от 13 юли 2017 г., издадена от КЕВР на Република България за срок от 10 години.

Дружеството е активен участник на пазара, като продаденото количество електроенергия на крайния потребител „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД за периода от 01.01.2020 до 31.12.2020 г. е на обща стойност 3 884 хил. лв. (без ДДС и без акциз).

### V. ПЕРСОНАЛ И ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ

**Персонал.** Изменението на персонала през 2020 г. в сравнение с 2019 г. е показано в следващата таблица:

Таблица № 5

Численост по разписание на длъжностите		Списъчен брой на персонала	
период	брой	период	брой
31.12.2020 г.	11 635	31.12.2020 г.	10 861
31.12.2019 г.	11 658	31.12.2019 г.	10 983
<i>Изменение 2020/2019 г. (+/-)</i>	23	<i>Изменение 2020/2019 г. (+/-)</i>	122
<i>Изменение 2020/2019 г. (%)</i>	0,20%	<i>Изменение 2020/2019 г. (%)</i>	1,11%

Към 31.12.2020 г. числеността на персонала в Компанията майка е намалена с 23 бр. спрямо 31.12.2019 г. Постъпили са 727 броя работници и служители и са напуснали 850 броя, което води до голямо текучество и перманентен недостиг на персонал, възлизащ на 835 броя, 7,18 % от общата численост по щат.

**Политика на доходите.** В изпълнение политиката за повишаване на доходите, през 2020 г. е извършено следното:

- На основание постановление на МС-№350/19.12.2019 г., в сила от 01.01.2020 г. е определена минимална работна заплата за страната в размер на 610 лв. Във връзка с това и в съответствие с договорения механизъм в КТД 2018 г., в сила от 01.01.2020 г. основните заплати на работещите в Компанията майка определени по този механизъм са увеличени със 70 лв.

- Съгласно договореност в КТД 2020, на всички работници и служители в трудово правоотношение е изплатена еднократна сума в размер на 90 лв. за деня на железничаря.
- В сила от 01.06.2020 г. е подписан нов Колективен трудов договор за срок от 2 години. Запазен е механизмът за формиране на основните заплати с коефициенти към минималната работна заплата за страната. Договорено е ново допълнително трудово възнаграждение за ефективна работа по време на разположение за работещите на сумирано изчисляване на работното време.

#### **Обучение и развитие на персонала**

Продължава провеждането на последователна политика по вътрешно фирмено обучение и преквалификация на персонала с цел минимизиране на недостига на експлоатационен персонал и преодоляване на дефицитите в компетенциите на всички нива. През 2020 г. преминали процес на обучение за преквалификация са 68 курсисти, за придобиване на професионална квалификация - 79, за придобиване на правоспособност - 194, за разширяване на професионалната квалификация - 203 и периодично обучение по нормативни документи – 2 889 курсисти. Наблюдава се голям спад в броя на обучените работници и служители, 3 631 курсисти по-малко спрямо 2019 г., което е в резултат на COVID-19 епидемията и обявените през 2020 г. извънредно положение и извънредна епидемична обстановка.

За 2020 г. са разписани договори за сътрудничество със следните висши училища: ВТУ „Тодор Каблешков“, Технически университет - София, УНСС, Минногеоложки университет, УАСГ, ВСУ „Любен Каравелов“, Бургаски свободен университет и с професионалните гимназии по жп транспорт: „Никола Корчев“ гр. София; „Христо Смирненски“ гр. Карлово и „Никола Йонков Вапцаров“ гр. Горна Оряховица. По Стипендиантските програми за учебната 2019/2020 г. и първия семестър на учебната 2020/2021 г. бяха в сила 31 броя договори със студенти, обучаващи се по специалности свързани с дейността на Компанията майка.

С цел презентирание на Компанията майка като работодател, Компанията майка взе участие в най-големия кариерен форум „Национални дни на кариерата - Добра кариера, Добър живот 2020 г.“, чрез виртуален щанд и в „Ден на НКЖИ в УНСС“.

#### **Промени във вътрешната нормативна база**

- В сила от 01.06.2020 г. е подписан нов Колективен трудов договор 2020 г. между Компанията майка и синдикалните организации на КНСБ и КТ „Подкрепа“, със срок 2 години.
- Изготвени са нови „Правила за набиране, подбор и назначаване на кадри“ в ЦУ и поделенията на Компанията майка.
- Изготвена и приета от Управителния съвет е нова Стратегия за управление на човешките ресурси 2021-2025 г.
- Актуализирани са длъжностните характеристики на всички длъжности и функционалните характеристики в ЦУ и поделенията на Компанията майка, съобразно извършените организационни промени.
- Изготвени са нови Таблици с основни заплати на длъжностите в Централно управление и поделенията на Компанията майка, в сила от 01.01.2020 г.
- Изготвени са актуализирани Вътрешни правила за работна заплата с отразени всички промени, в сила от 01.06.2020 г., от 01.07.2020 г. и от 01.09.2020 г.
- Утвърдени са Списъци по Наредба 50 за работното време на ръководния и изпълнителски персонал в железопътния транспорт за 2021 г.

## **VI. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННАТА ПРОГРАМА**

### **ДЪРЖАВНО ФИНАНСИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА**

На основание на Договора между Република България и Компанията майка и одобрената от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура със Закона за Държавния бюджет на Република България за 2020 г., (обн. ДВ, бр.100 от 20.12.2019 г.) и ПМС № 381 от 30.12.2019 г. за изпълнение на ДБ, (обн. ДВ, бр. 2 от 07.01.2020 г.) на НКЖИ са предоставени, при условия и по ред, определени с договора по чл. 25, ал. 1 от ЗЖТ капиталов трансфер в размер на 120 000 хил. лв. и 145 000 хил. лв. субсидия, намалена до размер на 144 961 хил. лв. съгласно условията на договора с Държавата.

Субсидия за текуща дейност - Предоставената субсидия за 2020 г. за финансиране на дейностите по текущо поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура е изразходвана за издръжка на персонала.

**Капиталови трансфери** - С предоставените от държавния бюджет средства като капиталов трансфер на Компанията майка са финансирани проекти от Инвестиционната програма 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 (МСЕ) и по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ).

Към 31.12.2020 г. предоставените от държавния бюджет капиталови трансфери на Национална компания Железопътна инфраструктура“ са в размер на 120 000 хил. лв. Уسوени са 120 000 хил. лв. в т.ч. 96 041 хил. лв. за основен ремонт на дълготрайни материални активи (ДМА) и 23 959 хил. лв. за придобиване на ДМА.

**ПРОЕКТ 3 – „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости“.** Към 31.12.2020 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 32 791 хил. лв.

Средствата са усвоени по обекти, както следва:

**Обект № 1 „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Тулово-Змейово от км 226+379 /НС 2 гара Тулово/ до км 238+700 /НС 1 гара Змейово/ с обща дължина 12 321 м по 4-та главна жп линия Русе-Подкова с релси тип 60“.** Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 1 153 хил. лв.

**Обект № 2 „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 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 8 817 хил. лв.

**Обект № 3 „Механизирано подновяване на железния път от км 201+500 до км 204+050 с дължина 2 550 м в междугарието Кръстец-Радунци“.** Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 876 хил. лв.

**Обект № 4 „Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-релейна централизация и преустройство на контактната мрежа“.** Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 0,154 хил. лв.

**Обект № 6 „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 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 17 955 хил. лв.

**Обект № 7 „Доставка на прелезни настилки“.** Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 2 788 хил. лв.

**Обект № 8: „Изграждане укрепителни съоръжения на левия откос на железния път, в отсечката от км. 5+650 до км. 6+140 с дължина 490 м на междугарието Захарна фабрика – Горна баня по 5-та жп линия, по обособени позиции“** Обособена позиция 1: „Изграждане на стена № 1 от км 5+650 до км 5+700, с дължина L= 50 м, стена № 2 от км. 5+700 до км 5+750, с дължина L= 50 м и стена № 3 от км 5+750 до км 5+870, с дължина L= 120 м, в междугарието Захарна фабрика – Горна баня по 5-та жп линия“. Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 486 хил. лв.

**Обект № 9: „Изграждане укрепителни съоръжения на левия откос на железния път, в отсечката от км. 5+650 до км. 6+140 с дължина 490 м на междугарието Захарна фабрика – Горна баня по 5-та жп линия, по обособени позиции“** Обособена позиция 2: „Изграждане на стена № 6 от км 6+060 до км 6+110, с дължина L= 50 м и стена № 7 от км 6+110 до км 6+140 с дължина L=30 м в междугарието Захарна фабрика – Горна баня по 5-та жп линия“. Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 716 хил. лв.

**ПРОЕКТ 4 – „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства“.** Към 31.12.2020 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 13 011 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“.**

1.1 *Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 5 325 хил. лв.

1.2 *Оценка на съответствието на инвестиционния проект със съществените изисквания към строежите в Република България, съгласно ЗУТ и упражняване на строителен надзор за обект: „Изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 400 хил. лв.

1.3 *Разходи за съгласуване, държавни, административни такси и комисию за обекта.* Към 31.12.2020 г. са платени такси в размер на 5 хил. лв.

**Обект 2. „Оптическа кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия“.**

2.1 *„Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък София - Мездра от 2-ра главна жп линия“ - етап 1 от строежа“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 223 хил. лв.

2.2 *„Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък София - Мездра от 2-ра главна жп линия“ - етап 2 от строежа“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 186 хил. лв.

2.4 *Разходи за съгласуване, държавни, административни такси и комисию за обекта.* Към 31.12.2020 г. са платени такси в размер на 4 хил. лв.

**Обект 3. „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора“.** Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 400 хил. лв.

**Обект 4. Проектиране, доставка и изграждане на обект: „Възстановяване на диспечерска централизация на гари с МРЦ в участъка София-Карлово“**

4.1 *Проектиране, доставка и изграждане на обект: „Възстановяване на диспечерска централизация на гари с МРЦ в участъка София-Карлово“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 1 749 хил. лв.

4.3 *Разходи за съгласуване, държавни, административни такси и комисию за обекта.* Към 31.12.2020 г. са платени такси в размер на 5 хил. лв.

**Обект 5. „Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства“**

5.1 *„Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 4 071 хил. лв.

**Обект 6. „Възстановяване на проектни параметри на токозахранващи устройства на ОТ и ТК чрез подмяна на амортизираните токоизправители и акумулаторни батерии (ТИ и АБ)“.**

6.1. *Обособена позиция 1 „Доставка на стационарни оловни клапанно-регулирани акумулаторни батерии (VRLA)“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 187 хил. лв.

6.2. *Обособена позиция 1 „Доставка на стационарни оловни акумулаторни батерии – отворен тип (OPzS)“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 176 хил. лв.

6.3. *Обособена позиция 3 „Доставка на импулсни токоизправители“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 151 хил. лв.

**Обект 7. „Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове“**

7.2 *Оценка на съответствието на инвестиционния проект със съществените изисквания към строежите и упражняване на строителен надзор, изпълнение функциите на координатор по безопасност и здраве и съставяне на технически паспорт на обект „Проектиране и изграждане на отклонение от ВЕЛ 20 kV и изграждане на нов мачтов трафопост 20/0,4 kV - 100 kV за електрозахранване на жп гара Ловеч Север“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 0,720 хил. лв.

7.3 *Разходи за съгласуване, държавни, административни такси и комисию за обекта.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 0,371 хил. лв.

**Обект 8. Надзор „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в НКЖИ в участъка Радомир - Благоевград“.** Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 8 хил. лв.

**Обект 23. „Пресъоръжаване на АПС в АБ на прелез „Кубратово“ км 3+717 в междугарното Илиянци-Световрачене“.** Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 60 хил. лв.

**Обект 24. „Пресъоръжаване на АПС в АБ на прелез км 36+961 в междугарното Столник-Саранци“.** Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 60 хил. лв.

**ПРОЕКТ 5 – „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции“.** Към 31.12.2020 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 4 864 хил. лв.

**Обект 1. Ремонт на тягови трансформатори.** Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 4 864 хил. лв.

**ПРОЕКТ 7 – „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат-Синдел“.** Към 31.12.2020 г. усвоените бюджетни средства са в размер 16 302 хил. лв.

Средствата са усвоени по подобекти, както следва:

*Подобект: Необходимост от измерване на деформации в Тунел №1 в междугариято Лозарево-Прилеп от обект: „Удвояване и електрификация на жп линията Карнобат-Синдел“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер 9 хил. лв.

*Подобект: Извършване на технически надзор и експертно съдействие за жп тунел №1 в участъка Лозарево – Прилеп по III-та жп линия.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 26 хил. лв.

*Подобект: Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп. Прилеп - РП Ведрово от км 29+595 до км 34+885 с дължина 5 290 м.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 6 771 хил. лв.

*Подобект: „Преустройство на коловозно и стрелково развитие на гара Синдел Разпределителна-част от проект: „Удвояване и електрификация на железопътната линия Карнобат-Синдел“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 9 496 хил. лв.

**ПРОЕКТ 8 – „Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница“.** Към 31.12.2020 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 23 785 хил. лв.

Средствата са усвоени по подобекти, както следва:

*Подобект: „Рехабилитация на железния път, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в междугариято Копривщица-Стряма от км 100+525 до км 106+337 с обща дължина 5 812 м по III-та жп линия“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 16 263 хил. лв.

*Подобект: „Рехабилитация на железния път, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в района на гара Копривщица по III-та жп линия“* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 7 522 хил. лв.

**ПРОЕКТ 11 – „Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна“.** Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 17 839 хил. лв.

**11.1. „Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна - междугария“.**

**Обект № 1 „Механизирано подновяване на железния път в междугариято Самуил–Висока поляна от км 89+213 до км 95+220“.** Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 134 хил. лв.

**Обект № 2 „Механизирано подновяване на железния път в междугариято Хитрино-Плиска от км 112+000 до км 129+236“.** Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 10 075 хил. лв.

**11.2. „Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна - гари“.**

*Подобект: „Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово от км 21+553 до км 22+500 по IX-та жп линия“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер 4 145 хил. лв.

*Подобект: „Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново от км 46+848 до км 47+848 с дължина 999 м по IX-та жп линия“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 3 413 хил. лв.

*Подобект: „Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино по IX-та жп линия“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 36 хил. лв.

*Подобект: „Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри в гара Плиска по IX-та жп линия“.* Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 36 хил. лв.

**ПРОЕКТ 20 – „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските**

изисквания“. Към 31.12.2020 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 3 751 хил. лв.

**ПРОЕКТ – „Доставка на жп механизация“.** Към 31.12.2020 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 2 711 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 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 2 675 хил. лв.

**Обект № 6 „Доставка на нова „лека“ железопътна механизация“.** Към 31.12.2020 г. усвоените средства са в размер на 36 хил. лв.

**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 SKADA“.** Към 31.12.2020 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 2 465 хил. лв.

**ПРОЕКТ – „Собствен принос на НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив, част от Трансевропейската железопътна мрежа“.** Към 31.12.2020 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 787 хил. лв.

**ПРОЕКТ – „Собствен принос на НКЖИ за проект: „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас“.** Към 31.12.2020 г. усвоените бюджетни средства са в размер на 1 694 хил. лв.

## **ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**

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

Към 31.12.2020 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**

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

**1.1. Проект „Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“.** Обща стойност по ДБФП – 675 093 хил.лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 21 443 хил. лв. без ДДС. Финансов напредък – 21,04%. Физическо изпълнение към 31.12.2020 г. – 25%.

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

**1.2. Проект „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец“.** Стойност по ДБФП – 1 084 999 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 105 400 хил. лв. без ДДС. Финансов напредък – 9,45%. Физическо изпълнение към 31.12.2020 г. – 6%.

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

**1.3. Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“.** Стойност по ДБФП – 22 667 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 2 593 хил. лв. без ДДС. Финансов напредък – 50,22%. Физическо изпълнение – 47,82%.

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

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

**2.1. Проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“.** Стойност по ДБФП – 6 256 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 2 510 хил. лв. без ДДС. Финансов напредък – 58,12%. Физическо изпълнение – 93,84%.

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

**2.2. Проект „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“.** Стойност – 5 401 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 3 185 хил. лв. без ДДС. Финансов напредък – 78,80%. Физическо изпълнение – 99,00%.

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

**2.3. Проект „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“.** Индикативна стойност – 16 519 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 1 757 хил. лв. без ДДС. Финансов напредък – 14,43%. Физическо изпълнение – 15,00%.

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

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

**3.1. 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. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 0,00 лв. Финансов напредък – 0,16%. Физическо изпълнение – 3,03%.

Предвидено е проектът да бъде изпълнен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 – 2020.

**4. Приоритетна ос 5: „Техническа помощ“**

**4.1 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 – 8 109 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 1 713 хил. лв. Финансов напредък – 99,11%. Физическо изпълнение – 73,49%.

По проекта се изплащат месечни възнаграждения и осигуровки на служителите от Дирекция СРИП.

Във връзка с приключването на дейностите по горесцитирания проект, е подаден формуляр за кандидатстване за проект „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“.

**4.2 Проект „Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ОПТТИ“.** Стойност по ДБФП – 260 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 10 хил. лв. без ДДС. Финансов напредък – 76,13%. Физическо изпълнение – 89,28%.

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

**4.3 Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София – граница с Република Сърбия“.** Стойност по ДБФП – 1 955 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 542 хил. лв. без ДДС. Финансов напредък – 100%. Физическо изпълнение – 100%.

**Проекти предстоящи за финансиране по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.**

**1. Проект „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман – сръбска граница: железопътен участък Волюяк-Драгоман“.** Стойност по ДБФП – 472 148 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 3 045 хил. лв. Финансов напредък – 0,64% .

**2. 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 по ДБФП – 29 784 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 2 072 хил. лв. без ДДС. Финансов напредък – 14,45%.

## МЕХАНИЗЪМ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА

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

**1. Проект „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София-Волуяк“.** Стойност по Споразумение – 203 819 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 20 393 хил. лв. без ДДС. Финансов напредък – 7,70%. Физическо изпълнение – 10,28%.

Предвид натрупаното до момента закъснение по проекта, са предприети действия за сключване на 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.

**2. Проект „Модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин“.** Стойност по Споразумение – 132 966 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 27 117 хил. лв. Финансов напредък – 59,76%. Физическо изпълнение – 63%.

Предвид натрупаното до момента закъснение по проекта, са предприети действия за сключване на 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.

**3. Проект „Модернизация на железопътен участък Костенец-Септември“.** Стойност по Споразумение – 300 251 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 2 985 хил. лв. Финансов напредък – 9,56%.

Предвид натрупаното до момента закъснение по проекта 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.

**4. Проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“.** Стойност по Споразумение – 202 384 хил. лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2020 г. – 22 331 хил. лв. без ДДС. Финансов напредък – 9,36%. Физическо изпълнение – 15%.

Предвид натрупаното до момента закъснение по проекта, са предприети действия за сключване на Анекс към Споразумението за отпускане на финансова помощ за промяна в срока на допустимост на разходите, който да бъде удължен до 31.12.2023 г.

**5. „Достъп от коридора Ориент/Източно-Средиземноморски до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас“.** Стойност по Споразумение за БФП – 4 009 хил. лв. Разплатени средства по проекта 01.01.2020 г. – 31.12.2020 г. – 0,08 лв.

По проекта се провеждат обществени процедури и предстои да бъдат сключени договори с избраните изпълнители.

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

**6. „Модернизация на Тягови подстанции Враца и Перник“.** Стойност по Споразумение за БФП – 28 049 хил. лв. Разплатени средства по проекта 01.01.2020 г. – 31.12.2020 г. – 3 030 хил. лв. Финансов напредък на проекта към 31.12.2020 г. – 9,59%.

По проекта се провеждат обществени процедури и предстои да бъдат сключени договори с избраните изпълнители. Предстои стартиране на строително монтажни дейности.

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

## **ВИ. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ**

Настъпилите през 2020 г. важни събития, отнасящи се до Групата не са оказали съществено влияние върху резултатите във финансовия отчет към 31.12.2020 г.

### **Анализ на приходите и разходите**

Приходите от дейността на Групата за 2020 г. са в размер на 456 581 хил. лв. и са със 30 069 хил. лв. (6,2%) по-малко от отчетените за 2019 г. в размер на 486 650 хил. лв. Те са формирани от: приходи от продажба на стоки; приходи от продажба на услуги; други приходи; финансови приходи. Тук са отчетени и приходи от: запаси от продукцията и незавършено производство в размер на 72 хил. лв.; придобиване на активи по стопански начин в размер на 16 637 хил. лв.

Приходите от продажба на стоки са в размер на 3 884 хил. лв. и са от продажба на електрическа енергия. „ТРЕН“ ЕООД изпълнява всички изисквания, разписани в Правилата за търговия с електрическа енергия и Закона за енергетиката.

За 2020 г. приходите от продажба на стоки заемат 3,2% от нетните приходи от продажби.

Приходи от продажба на услуги за 2020 г. са в размер на 116 013 хил. лв., с относителен дял 25,4% 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 2020 г. са реализирани 47 917 хил. лв., което е по-малко със 7 760 хил. лв. (13,9%) спрямо реализираните приходи за същия период на 2019 г. в размер на 55 677 хил. лв.

За отчетния период приходите от такса за преминаване представляват 40% от нетните приходи от продажби и 10,5% от общите приходи от дейността.

- *Приходи от инфраструктурни такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.* За 2020 г. са реализирани 14 544 хил. лв. Приходите за 2019 г. са в размер на 1 792 хил. лв.

За отчетния период приходите от инфраструктурни такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия представляват 12,1% от приходите от продажби на услуги и 3,2% от общите приходи от дейността.

• **Приходи от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт** – отчетените приходи са в размер на 38 977 хил. лв. Сравнение с 2019 г. се отчита увеличение с 812 хил. лв. (2,1%).

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 8,5% от общите приходи от дейността.

• **Приходи от други услуги** – реализираните приходи са 14 575 хил. лв. и са с 1 878 хил. лв. (14,8%) повече от отчетените за 2019 г.

Реализираните приходи са от: предоставени на превозвачи услуги по Наредба 41 – 5 190 хил. лв., дезинфекционни станции – 2 991 хил. лв., заявен и неизползван капацитет – 2 971 хил. лв.; ремонтни дейности и други услуги – 1 869 хил. лв.; кантарни участъци – 815 хил. лв., съхранение на ВВЗ – 739 хил. лв.

За 2020 г. приходите от други услуги заемат 12,2% от нетните приходи от продажби и 3,2% от общите приходи от дейността.

Другите приходи на Групата са формирани от: приходи от финансираня, приходи от продажба на активи и други приходи. За 2020 г. са в размер на 319 823 хил. лв. с относителен дял 70,0% от приходите от дейността на Компанията майка.

• **Приходи от финансираня.** За 2020 г. са отчетени 303 486 хил. лв. и са с 36 852 хил. лв. (10,8%) по-малко от предходната година, като намаление се отчита във всички елементи на тези приходи.

Приходите, 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, 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.

• **Приходите от продажба на активи** са 4 230 хил. лв., спрямо 3 981 хил. лв. отчетени за същия период на 2019 г.

• **Други приходи.** За 2020 г. реализираните приходи са в размер на 12 107 хил. лв. Отчетените приходи са по-малко с 416 хил. лв. (3,3%) спрямо отчетените през 2019 г.

Реализираните приходи са от: заведени втора употреба материали/скрап от брак/ликвидация – 4 436 хил. лв., наеми – 3 420 хил. лв.; глоби и неустойки – 2 457 хил. лв., получени провизирани вземания – 514 хил. лв. и други приходи – 1 280 хил. лв.

**Финансовите приходи** са в размер на 152 хил. лв. и са от дивиденди получени през 2020 г. от ЗАД „Алианс България“. Приходите са повече с 67 хил. лв. от отчетените за 2019 г.

**Разходите за дейността на Групата** за 2020 г. са в размер на 535 882 хил. лв., което е с 22 688 хил. лв. (4,4%) повече спрямо 2019 г. и включват разходи по икономически елементи, други разходи и финансови разходи.

**Разходите по икономически елементи** за 2020 г. са в размер на 535 823 хил. лв., което с 22 682 хил. лв. (4,4%) повече спрямо 2019 г.

В структурата на разходите по икономически елементи с най-голям дял са разходите за възнаграждения и осигуровки на персонала – 39,2%, следвани от разходите за амортизации – 36,1%, материали и външни услуги – 17,7%; други разходи за дейността – 7%.

• **Разходи за суровини и материали.** За 2020 г. разходите са в размер на 54 026 хил. лв. и са повече с 5 173 хил. лв. (10,6%) спрямо отчетените за 2019 г. Изменението по елементи на тези разходи, спрямо същия период на 2019 г. е както следва: материали – повече със 7 276 хил. лв.; гориво – по-малко с 1 322 хил. лв.; електроенергия – по-малко с 874 хил. лв.; топлоенергия – повече с 93 хил. лв.

• **Разходи за външни услуги.** Отчетените разходи за 2020 г. са в размер на 40 901 хил. лв. и са по-малко с 4 757 хил. лв. (10,4%) от отчетените през 2019 г., в размер на 45 658 хил. лв.

Най-голям относителен дял в разходите за външни услуги заемат разходите за ремонт и текущо поддържане на ЖИ – 8 889 хил. лв. или 21,7%, следвани от транспортни услуги и карти – 7 836 хил. лв. (19,2%). Отчетени са и разходи за: охрана - 5 959 хил. лв.; абонаментни услуги - 4 503 хил. лв.; почистване - 3 663 хил. лв.; застраховки - 2 956 хил. лв.; данък сгради, такса смет и други - 1 677 хил. лв.; лабораторни услуги, експертизи, измерване и фискализиране - 1 147 хил. лв.; правна защита, юридическа помощ – 854 хил. лв.; такси – 544 хил. лв.; други – 2 873 хил. лв.

През 2020 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 2020 г. са 210 193 хил. лв. Отчетените разходи са повече от отчетените за 2019 г. с 8 983 хил. лв. (4,5%).

Съгласно договореното в КТД е променена минималната основна заплата за Компанията майка, съобразно нарастването на минималната работна заплата за страната. Средната брутна месечна работна заплата за 2020 г. е 1 211,77 лв и спрямо отчетената за 2019 г. от 1 127,82 лв. е увеличена с 84 лв. (7,4%).

Средният списъчен брой на персонала на Групата е 10 908 броя (в т.ч.: 52 бр. лица в отпуск по майчинство), като се отчита намаление със 135 средно списъчни бройки спрямо 2019 г.

**Разходите за възнаграждения** са в размер на 163 956 хил. лв. Спрямо сравнявания период на 2019 г. разходите за възнаграждения са увеличени с 8 133 хил. лв. (5,2%).

Считано от 01.01.2020 г. размерът на минималната работна заплата за страната е увеличен от 560 лв. на 610 лв. Съгласно договореното в КТД 2018 г. са променени заплатите на работниците и служителите на Компанията майка, съобразно с нарастването на минималната работна заплата за страната.

**Разходите за осигуровки** са в размер на 46 237 хил. лв. Спрямо същия период на 2019 г. разходите за осигуровки са увеличени с 850 хил. лв. (1,9%).

През 2020 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 193 482 хил. лв., което е повече с 1 546 хил. лв. (0,8%) от отчетените разходи за амортизация и обезценка през 2019 г.

- **Други разходи.** Отчетени са 37 221 хил. лв., което е с 11 737 хил. лв. (46,1%) повече от отчетените за 2019 г.

Значителното увеличение на другите разходи за дейността в сравнение с 2019 г. е в резултат на изгубени съдебни дела 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 Компанията майка 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 5 864 хил. лв., което е с 4 604 хил. лв. по-малко спрямо същия период на миналата година.

За 2020 г. са отчетени и разходи за: работно облекло и униформено облекло – 1 841 хил. лв; брак на дълготрайни активи - 1 793 хил. лв.; внесени в бюджета 50% от получени наеми - 1 595 хил. лв.; командировки – 651 хил. лв.; неустойки по договори – 568 хил. лв.; нанесени щети – 293 хил. лв.; други – 2 310 хил. лв.

**Финансови разходи.** Отчетените финансови разходи са в размер на 59 хил. лв. (в т.ч. 47 хил. лв. разходи за лихви по планове с дефинирани доходи), срещу 53 хил. лв., отчетени за 2019 г. (в т.ч. 45 хил. лв. разходи за лихви по планове с дефинирани доходи).

#### Анализ на вземанията и задълженията

**Търговски и други вземания на Групата** към 31.12.2020 г. по балансова стойност са в размер 113 455 хил. лв., от тях със степен на ликвидност над една година са 58 208 хил. лв. Спрямо 31.12.2019 г. са намалени с 3 379 хил. лв. (2,9%).

В структурата на вземанията към 31.12.2020 г. най-голям дял заемат вземанията от клиенти и доставчици – 83,8%, които са намалени с 3 183 хил. лв. спрямо началото на годината, следват данъци за възстановяване – 9,8% с увеличение от 2 605 хил. лв.; съдебни и присъдени вземания – 3,6% с увеличение от 27 хил. лв, други текущи вземания – 2,8% с намаление от 2 829 хил. лв.

*Вземанията от клиенти и доставчици* по балансова стойност към 31.12.2020 г. са в размер на 95 067 хил. лв. От тях 87 437 хил. лв. или 91,97% са вземанията от Холдинг БДЖ ЕАД и дъщерните му дружества.

Структурата по падеж на вземанията от клиенти и доставчици по балансова стойност към 31.12.2020 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
				до 3 мес.	от 3 до 6 мес.	над 6 мес.	
БДЖ ТП ЕООД	57 336		57 336	10 108	2 899	44 329	40 569
ХОЛДИНГ БДЖ ЕАД	20 977		20 977	24		20 953	20 953
БДЖ ПП ЕООД	9 124		9 124	6 005		3 119	662
БЖК АД	1 678		1 678	1 119	544	15	
ТБД - ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД	1 461		1 461	1 299	162		
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД	824		824	821		3	3
ПИМК РЕЙЛ ЕАД	638		638	638			
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД	574		574	574			
ДЖИСИЕФ СК-13-ТРЕЙС РЕЙЛИНФРА	547		547	547			
НАЕМИ	611	(185)	426	227	42	342	265
ПРЕФАКТУРИРАНИ КОНСУМАТИВИ	254	(30)	224	162	4	88	85
ДРУГИ КРАТКОСРОЧНИ ВЗЕМАНИЯ	1 258		1 258	912	118	228	192
<b>ОБЩА СУМА</b>	<b>95 282</b>	<b>(215)</b>	<b>95 067</b>	<b>22 436</b>	<b>3 769</b>	<b>69 077</b>	<b>62 729</b>

По дата на падеж вземанията от клиенти и доставчици са, както следва: 23,5% са непросрочени и просрочени до три месеца; 4,0% са от три до шест месеца; 72,5% са над шест месеца.

Съдебните и присъдени вземания по балансова стойност към 31.12.2020 г. са в размер на 4 117 хил. лв. От тях 2 619 хил. лв. (63,6%) са присъдени вземания и 1 498 хил. лв. (36,4%) са вземания по съдебни спорове.

Данъците за възстановяване по балансова стойност към 31.12.2020 г. са в размер на 11 131 хил. лв.

Другите вземания по балансова стойност към 31.12.2020 г. са в размер на 3 139 хил. лв. и включват: вземания по оперативни програми - 691 хил. лв.; вземания във връзка с данък върху дохода – 6 хил. лв. и други вземания – 2 442 хил. лв.

**Търговските и други задължения на Групата** към 31.12.2020 г. са в размер на 56 154 хил. лв. в т.ч.: със степен на изискуемост до една година – 53 501 хил. лв. и над една година – 2 653 хил. лв.

Задължения към доставчици и клиенти. Към 31.12.2020 г. задълженията са в размер на 12 959 хил. лв.

Структурата по падеж на задълженията към доставчици към 31.12.2020 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
		до 3 месеца	от 3 до 6 месеца	над 6 месеца	
БДЖ ПП ЕООД	3 465	2 028	1 435	2	
БДЖ ТП ЕООД	436	391	45		
ДЗЗД ЕВРОТРАНСПРОЕКТ-ТРАНСГЕО	797	797			
ТСВ ЕАД	749	749			
БЪЛГАРСКИ БЕТОННИ ЕЛЕМЕНТИ ООД	582	582			
ДЗЗД ЖП ИНФРАСТРУКТУРА ЗМЕЙОВО	554	554			
ДЗЗД КОНСОРЦИУМ СТРАБАГ РЕЙЛ	513	513			
ДРУГИ КРАТКОСРОЧНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ	5 863	5 824	0	39	36
<b>ВСИЧКО ЗАДЪЛЖЕНИЯ</b>	<b>12 959</b>	<b>11 438</b>	<b>1 480</b>	<b>41</b>	<b>36</b>

По дата на падеж тези задължения са, както следва: 88,3% са непросрочени и просрочени до три месеца, 11,4% са от три до шест месеца и 0,3% са над шест месеца. Компанията майка 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 10 195 хил. лв. и включват текущи задължения по начислени за трудови възнаграждения и надбавки на персонала.

Задълженията към осигурителните предприятия към 31.12.2020 г. са в размер на 279 хил. лв.

Данъчните задължения са в размер на 1 221 хил. лв. Включват: 1 080 хил. лв. разчети за данъци по ЗДДФЛ; 65 хил. лв. данъци по чл. 204 от ЗКПО; 7 хил. лв. разчети с общините; 67 хил. лв. 50% от събрани наеми; 2 хил. лв. разчети с НОИ и НАП.

Задълженията към асоциирани предприятия към 31.12.2020 г. са в размер на 14 хил. лв.

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.

Другите текущи задължения са в размер на 31 486 хил. лв. От тях 68,8% представляват задължения по съдебни дела. Разчетите по гаранции са 24,9%. Останалите 6,3% са от разчети по застраховане, удържки на персонала и други, които имат текущ характер.

### Информация за сключени големи сделки между свързани лица през 2020 г.

Свързаните лица на Групата включват едноличният собственик, асоциирани предприятия, ключовият управленски персонал и държавни предприятия, с които е под общ правителствен

контрол чрез Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, което упражнява правата на собственик на капитала на тези дружества. Ако не е изрично упоменато, трансакциите със свързани лица не са извършвани при специални условия и не се предоставят или получават никакви гаранции.

През 2020 г. извършените сделки със свързани предприятия, са както следва:

*Сделки с асоциирани предприятия*

- „фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД – продажба на услуги за 6 хил. лв., покупки на стоки и услуги за 4 557 хил. лв. Разпределени дивиденди – 355 хил. лв.
- ЗАД „Алианс България” - Разпределени дивиденди – 152 хил. лв.

*Сделки с други предприятия под общ контрол*

- „Холдинг БДЖ“ ЕАД – продажба на стоки и услуги (ползвани площи и др. услуги) за 234 хил. лв., покупки на стоки и услуги за 2 025 хил. лв.
- „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи) за 53 474 хил. лв., покупка на стоки и услуги (жп карти и др. услуги) за 5 595 хил. лв.
- „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД – продажба на стоки услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи и др. услуги) за 41 298 хил. лв., покупки на стоки и услуги (превози и др. услуги) за 10 460 хил. лв.
- „ТСВ“ ЕАД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси и др. услуги) за 295 хил. лв., покупки на стоки и услуги (строителни услуги и ремонти) за 43 800 хил. лв.

*Сделки с ключов управленски персонал*

- Ключовият управленски персонал включва членовете на Управителния съвет, Одитния комитет, Генералния директор на Компанията майка и Управителя на Групата. Доходите на ключовия управленски персонал, са както следва: заплати и други краткосрочни доходи в размер на 232 хил. лв. и осигуровки в размер на 22 хил. лв.

**Значими финансови показатели за дейността на Групата**

*Приходи от оперативна дейност без отчетените приходи за финансиране* – за 2020 г. реализираните приходи са в размер на 152 943 хил. лв. Спрямо 2019 г. се отчита увеличение с 6 716 хил. лв.

*Разходи за оперативна дейност без отчетените разходи за амортизации* – за 2020 г. разходите са в размер на 342 341 хил. лв. Спрямо 2019 г. са увеличени с 21 136 хил. лв.

*ЕВИТДА* – Оперативната печалба преди лихви, данъци и амортизации е отрицателна величина в размер на 189 398 хил. лв., като в сравнение с 2019 г. нараства с 14 420 хил. лв.

*ЕВИТ* – Оперативната печалба преди лихви, данъци е отрицателна величина в размер на 382 880 хил. лв., като в сравнение с 2019 г. намалява с 15 966 хил. лв.

*Паричен поток* – (чиста печалба + амортизации) е в размер на 118 253 хил. лв. и намалява с 50 347 хил. лв. в сравнение с 2019 г.

*Собственият капитал* намалява от 1 349 776 хил. лв. към 31.12.2019 г. на 1 280 733 хил. лв. към 31.12.2020 г. Намалението на собственият капитал основно е вследствие от отчетения негативен финансов резултат за отчетния период.

Таблица № 8

ПОКАЗАТЕЛ	Отчет към 31.12.2020 г.	Отчет към 31.12.2019 г.	Абсолютно изменение (2020-2019)	Индекс 2020/2019
Обща ликвидност	4,24	7,11	-2,87	0,60
Бърза ликвидност	3,05	5,55	-2,50	0,55
Абсолютна ликвидност	0,92	2,89	-1,97	0,32
Финансова автономност (коэффициент на платежеспособност)	7,22	8,06	-0,84	0,90

ПОКАЗАТЕЛ	Отчет към 31.12.2020 г.	Отчет към 31.12.2019 г.	Абсолютно изменение (2020-2019)	Индекс 2020/2019
Коефициент на задлъжнялост	0,14	0,12	0,02	1,17
Оборот на вземанията от клиенти (пъти)	1,41	1,36	0,05	1,04
Период на събиране на вземанията от клиенти	254дни	265дни	-11дни	1дни
Период на погасяване на задълженията по доставката	8дни	10дни	-2дни	1дни
Времетраене на един оборот на материалните запаси	175дни	180дни	-5дни	1дни
Брой на оборотите на материалните запаси	2,05	2,00	0,05	1,03
Заетост на материалните запаси	0,39	0,42	-0,03	0,93
Рентабилност на приходите от продажби	-0,55	-0,17	-0,38	3,24
Нетна рентабилност на собствения капитал	-0,057	-0,017	-0,040	3,353
Рентабилност на активите	-0,017	-0,005	-0,012	3,400
Ефективност на разходите от оперативна дейност	0,85	0,95	-0,10	0,89
Ефективност на приходите от оперативна дейност	1,17	1,05	0,12	1,11
Нетен оборотен капитал	173 082	269 352	-96 270	0,64
Зает капитал	4 330 829	4 256 619	74 210	1,02
Дългосрочни пасиви	3 050 091	2 906 843	143 248	1,05
Чиста стойност на активите	1 280 738	1 349 776	-69 038	0,95

Изменението на финансовите показатели на Групата през 2020 г., е както следва:

- **Показателите за ликвидност** за двата периода показват добро равнище на общата, бързата и абсолютната ликвидност. Групата 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 Групата има наличие на оборотен капитал.
  - **Намален е периодът на събиране на вземанията от клиенти** с 11 дни (от 265 на 254 дни).
  - **Намален е периодът на погасяване на задълженията към доставчици** с 2 дни (от 10 на 8 дни).
- Компанията майка 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 5 дни (от 180 на 175 дни).

### VIII. БЪДЕЩО РАЗВИТИЕ НА ГРУПАТА

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

Очаквано финансово състояние на Компанията майка за 2021 г.:

**Планирани приходи от оперативна дейност за 2021 г. в размер на 463 478 хил. лв.**

- Общо увеличение на нетните приходи от продажби на услуги през 2021 г. спрямо отчетените за 2020 г., като планираните приходи са както следва:

- приходи от инфраструктурни такси/пакет за минимален достъп на база графика за движението на влаковете 2020/2021 г., в размер на 64 700 хил. лв. в т.ч.: приходи от такса за преминаване по железния път, в размер на 48 200 хил. лв.; приходи от такса за използване на електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия, в размер на 16 500 хил. лв.
- приходи от разпределение на тягова електрическа енергия, в размер на 39 200 хил. лв.
- приходи от други услуги, в размер на 15 549 хил. лв.

- Увеличение на приходите от финансираня.
- Продължаване на наложената стриктна финансова дисциплина, приоритизиране и контрол при изразходването на финансовите средства.

#### Планирани разходи от оперативна дейност за 2021 г. в размер на 530 986 хил. лв.

- Намаление на разходите за суровини и материали, външни услуги и другите разходи. Планиран е ръст 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 2021 г.– счетоводна загуба в размер на 66 581 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 Закона за Държавния бюджет на Република България за 2021 г., (Обн. ДВ бр. 104 от 8 декември 2020 г.) и ПМС № 408 от 23 декември 2020 г. за изпълнение на държавния бюджет на Република България за 2020 г. (Обн. ДВ бр. 1 от 5 януари 2021 г.) на Компанията майка ще се предоставят 140 000 хил. лв. капиталов трансфер и 195 000 хил. лв. субсидия.

Инвестиционната програма, одобрена от Управителния съвет на Компанията майка за 2021 г. предвижда разходи общо в размер на 1 157 241 хил. лв. в т.ч.: 140 000 хил. лв. финансирани от държавния бюджет и 1 017 241 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 в т.ч.: Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027, Механизъм за възстановяване и устойчивост.

#### IX. СЪБИТИЯ СЛЕД ДАТАТА КЪМ КОЯТО Е СЪСТАВЕН ФИНАНСОВИЯТ ОТЧЕТ

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

заличено съгл. чл. 2 ЗЗЛД

инж. Красимир Папукчиев  
Генерален директор  
на НКЖИ



Лидия Давидова  
Главен счетоводител

заличено съгл. чл. 2  
ЗЗЛД

Дата на съставяне: 09.04.2021 г.

**КОНСОЛИДИРАНА НЕФИНАНСОВА ДЕКЛАРАЦИЯ**  
**на**  
**ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА**  
**ИНФРАСТРУКТУРА“ (ГРУПА) - КОМПАНИЯ МАЙКА ДП НКЖИ И ДЪЩЕРНО**  
**ПРЕДПРИЯТИЕ „ТРЕН“ ЕООД**  
**за 2020 г.**

## **1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ**

Настоящата Консолидирана нефинансова декларация е неразделна част от Консолидирания доклад за дейността през 2020 г. на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (Група) 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 Консолидирана нефинансова декларация, ръководството се позовава на рамки, които най-пълно отговарят на политиката на Групата 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 Консолидираната нефинансова 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“ (Група) включва ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (Компанията майка или НКЖИ) и Дъщерно предприятие „ТРЕН“ ЕООД.

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

Съгласно чл. 25 ал. 1 от ЗЖТ държавата участва във финансирането на дейностите по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура, като размерът се определя в рамките на Средносрочна бюджетна прогноза в съответствие с договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и министъра на транспорта, информационните технологии 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 Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за период от пет години и Годишна програма, която определя обема на дейността за съответната година.

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

Компанията майка 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 майка е Българската държава, чрез Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

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

Компанията майка се управлява от Управителен съвет и се ръководи и представлява от Генерален директор.

✓ **Предмет на дейност:** 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.

Компанията майка 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, годишен бизнес план за дейността. Компанията организира цялостната си дейност въз основа на проучвания, прогнози и програми за развитие на железопътната инфраструктура в съответствие с този договор.

Дейностите в Компанията майка 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 майка е възложено стопанисването и управлението на предоставените ѝ активи – публична и частна държавна собственост.

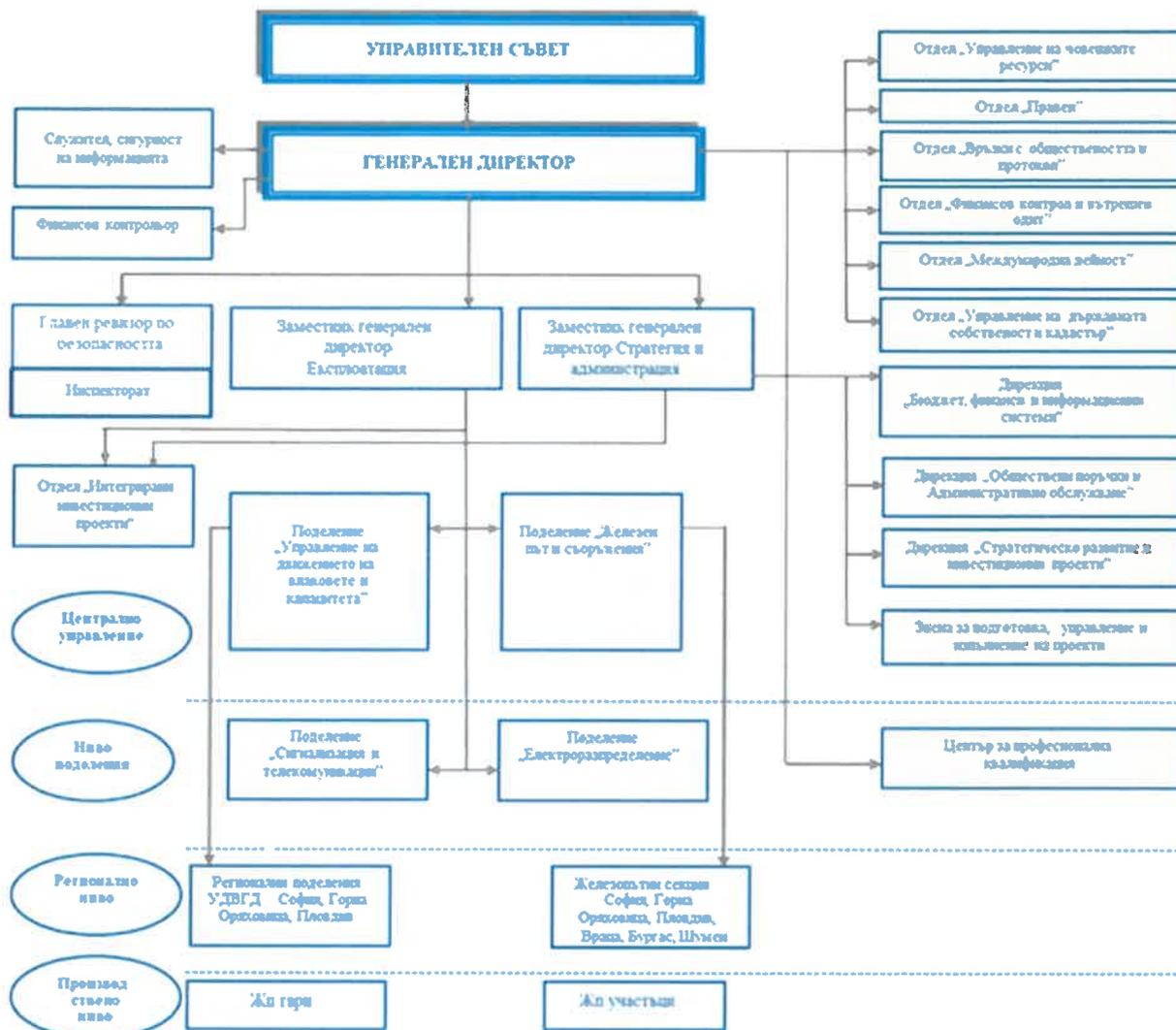
✓ **Международно научно-техническо сътрудничество** Компанията майка осъществява чрез участието си в: Международен съюз на железниците (UIC); Югоизточна регионална група (SERG); Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER); Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД); 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 ГРУПАТА**

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

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

Организационно-управленската структура на Компанията майка към 31.12.2020 г. е следната:



## 2.2 ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ГРУПАТА

Стратегическият документ на Европейския съюз (ЕС), който очертава тенденциите в развитието на железопътния транспорт в Съюза, е десетгодишната стратегия за растеж „Европа 2020“: **Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж**. Стратегията предлага конкретни действия на европейско и национално ниво за постигане на високи нива на заетост, нисковъглеродна икономика, социална и териториална кохезия.

✓ **Основните цели за развитие на Групата** са обосновани от трите основни принципа, заложиени в Европа 2020, а именно:

- **Устойчивост:** на поддръжката; на изпълнението на планираните етапи за постигане на изискванията на техническата спецификация за оперативна съвместимост; финансова устойчивост;
- **Безопасност и екология:** намаляване на газите емисии, чрез електрификация и/или подновяване на контактната мрежа; модернизация на тяговите подстанции; намаляване броя на инцидентите по вина на Управителя на инфраструктурата, чрез модернизация на осигурителните системи и въвеждане на контролни точки и система за управление на влаковата работа;
- **Ефективност:** въвеждане на интелигентни транспортни системи за управление движението на влаковете; намаляване на разходите за експлоатация и поддръжане; увеличение на капацитета; постигане на достъпна среда за хора в неравностойно положение.

✓ В ролята си на Бенефициент, Компанията майка 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 (МСЕ)** като инструмент за финансиране и прилагане на европейската политика в областта на инфраструктурата, подкрепя иновациите в транспортната система, с цел подобряване на инфраструктурата, намаляване въздействието на транспорта върху околната среда, повишаване на енергийната ефективност и безопасността.

✓ **Основните приоритети**, към които Групата се стреми са следните:

- Пазарна ориентация на Групата 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;
- Модернизирание 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 ГРУПАТА

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 допринесе 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.

Групата извършва дейността си в съответствие с провежданата от Министерството на транспорта, информационните технологии 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 ГРУПАТА**

Групата извършва дейността си в съответствие с провежданата от Министерството на транспорта, информационните технологии 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“.

##### **2.4.1. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА КОМПАНИЯТА МАЙКА**

В качеството си на основен управител на железопътната инфраструктура на Република България Компанията майка 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 Компанията майка предоставя на железопътните предприятия, посочени в приложение № 1 на Наредба № 41 от 27.06.2001 г.

✓ **Определянето на таксите събирани от Компанията майка** се основава на принципите залегнали в законната 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).

##### **2.4.2. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА ДЪЩЕРНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ТРЕН“ ЕООД**

„ТРЕН“ ЕООД стартира своята дейност от 07.06.2008 г., когато влиза в сила първият график, по който дружеството купува енергия от производители и доставя тази енергия за покриване нуждите на крайния потребител. Дружеството извършва продажба на електрическа енергия въз основа на подновена Лицензия за търговия с електрическа енергия № Л-490-15 от 13 юли 2017 г., издадена от КЕВР на Република България за срок от 10 години.

### 3. ФИРМЕНИ ПОЛИТИКИ

#### 3.1 ПОЛИТИКА ПО КАЧЕСТВО

Компанията майка 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 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 Компанията майка и последователно прилагане на Системата за управление на качество, съгласно изискванията на БДС EN ISO 9001:2015.

#### 3.2 ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА

Компанията майка 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 Компанията майка 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 атмосферният въздух.

Поради специфичната дейност в Групата замърсяването на въздуха е минимално. Като отговорно предприятие остарелите 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 Групата 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 (ЗОС), са провежданите процедури по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) 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 ЗОС, 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 Компанията майка 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.

##### 5. Намаляване на шумовото натоварване.

Компанията майка 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. Основната цел, която трябва да бъде постигната в периода 2017 - 2020 г. е изграждането на устойчива транспортна система, отговаряща на икономическите, социалните и екологични потребности, която да е напълно интегрирана и конкурентоспособна.

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, Кампанията майка изготвя следните документи:**

- Сертификати за произход на отпадъците, генерирани от дейността на НКЖИ, 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.

**Компанията майка 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 документация за избор на изпълнител и в договори за възлагане се включват задължения към участниците в строително-инвестиционния процес за спазване на изискванията за изпълнение на целите за рециклиране и оползотворяване на строителните отпадъци и изискването за влагане на рециклирани строителни материали и/или оползотворяване на строителни отпадъци в обратни насипи;
- При обществени поръчки за строително-монтажни работи и премахване на строежи, в документация за избор на изпълнител и в договори за възлагане се включва задължение към

изпълнителя за изготвяне на План за управление на строителните отпадъци в обхват и съдържание, определени с Наредбата.

В изпълнение на **Националната програма за статистически изследвания и изискванията на Европейския съюз**, Групата 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**

Компанията майка 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 социални помощи на затруднени работници и служители;
- Възстановяване в почивни бази;
- Осигуряване на възможност за безплатно пътуване по железопътната мрежа;
- Допълнително пенсионно осигуряване.

#### **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. Групата разглежда като предпоставка за устойчив бизнес успех действащата политика на равни възможности от 2014 г., 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 Компанията майка. 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 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 Компанията майка 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 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

Групата 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.

Компанията майка извършва вътрешнофирмено професионално обучение по утвърдена годишна **Програма за провеждане на курсове за професионално обучение в Центъра за професионална квалификация** и в съответствие с регламент в Правилник за професионалното обучение на персонала на НКЖИ.

През 2020 г. за **повишаване на квалификацията и придобиване на нова квалификация** са обучени 544 бр. и на 2889 бр. работници и служители е проведено периодично обучение по нормативни документи.

### 3.3.4 В ПОМОЩ НА ОБЩЕСТВОТО

#### ✓ Сътрудничество с висши училища

Компанията майка има сключени договори за сътрудничество със следните висши училища: ВТУ „Тодор Каблешков”, Технически университет - София, Минногеоложки университет, УАСГ, ВСУ „Любен Каравелов”, Бургаски свободен университет и с професионалните гимназии по жп транспорт: „Никола Корчев” гр. София; „Христо Смирненски” гр. Карлово и „Никола Йонков Вапцаров” гр. Горна Оряховица.

#### ✓ 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 Компанията майка.

#### ✓ Участие във форуми, конференции и семинари

С цел презентирание Компанията майка като работодател, взе участие в: най-големия кариерен форум „Национални дни на кариерата - Добра кариера, Добър живот 2020г.”, чрез виртуален щанд; „Ден на НКЖИ в УНСС”.

### 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 2016-2020 г.,

политиката на Групата 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 от изпиране на пари и финансиране на тероризма (НОР) 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 Компанията майка.

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 – 83 % от персонала е над 40 години; средна възраст 49,6 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 Групата 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. Идентифициране и планиране необходимостта от професионално обучение.

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

**5.1 НЕФИНАНСОВИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕКОЛОГИЯ**

Компанията майка 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 Групата 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 Компанията майка към 31.12.2020 г. е 10 861 бр., като спрямо 2019 г. е намаляла със 122 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.

Нисък остава броят на жените на ръководни позиции – 130 броя.

През годината са постъпили 727 бр. и са напуснали 850 бр. Наблюдава се намаление на броя и на постъпилите и на напусналите работници и служители през 2020 г. спрямо 2019 г. През 2020 г. напусналите са повече от постъпилите, което води до голямо текучество и перманентен недостиг на персонал, възлизащ на 835 броя към 31.12.2020 г., което представлява 7,18 % от общата численост по щат.

заличено съгл. чл. 2 ЗЗЛД

инж. Красимир Папукчиев  
Генерален директор  
на НКЖИ



Ли́дия Давидова  
Главен счетоводител

заличено съгл. чл. 2  
ЗЗЛД

Дата на съставяне: 09.04.2021 г.

## **ДОКЛАД НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР**

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

**Доклад относно одита на консолидирания финансов отчет**

#### **Квалифицирано мнение**

Ние извършихме одит на консолидирания финансов отчет на ДП „Национална Компания „Железопътна инфраструктура” и дъщерното ѝ дружество („Групата”), съдържащ консолидиран счетоводен баланс към 31 декември 2020 г. и консолидиран отчет за приходите и разходите, консолидиран отчет за собствения капитал и консолидиран отчет за паричните потоци за годината, завършваща на тази дата, както и пояснителните приложения към консолидирания финансов отчет, съдържащи оповестяване на съществените счетоводни политики и друга пояснителна информация.

По наше мнение, с изключение на ефекта от въпросите, описани в раздела от нашия доклад „База за изразяване на квалифицирано мнение“, приложеният консолидиран финансов отчет представя достоверно, във всички съществени аспекти, финансовото състояние на Групата към 31 декември 2020 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 консолидирания счетоводен баланс към 31 декември 2020 година, Групата представя „Земни и сгради“ с обща балансова стойност 424,093 хил.лв. (2019 г.: 418,681 хил.лв.). Както е оповестено в пояснителна бележка 19 „Дълготрайни материални активи” към консолидирания финансов

отчет за годината приключваща на 31 декември 2020 година, Групата не притежава надлежни документи за собственост за земи с балансова стойност 76,371 хил.лв. и за сгради с балансова стойност 12,397 хил.лв. Ръководството на Групата 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 Групата за тези активи, представени в консолидирания финансов отчет към 31 декември 2020 година.

В консолидирания счетоводен баланс към 31 декември 2020 година са представени Вземания от клиенти с балансова стойност 95,067 хил.лв. (пояснителна бележка 22). Така както е оповестено в пояснителна бележка 32.2 „Анализ на кредитния риск“, вземания с балансова стойност 62,627 хил.лв. с падеж преди повече от една година, като в тези вземания над една година са включени вземания от дружествата на Група „Холдинг Български Държавни Железници“ с балансова стойност 62,184 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 4,555 хил.лв., не получихме писмени потвърждения. Ние не бяхме в състояние да получим достатъчни и уместни доказателства относно оценката на представяне на вземания, с падеж преди повече от една година и относно съществуването на непотвърдените вземания, както и да оценим евентуалния ефект в консолидирания финансов отчет на Групата към 31 декември 2020 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 консолидирания финансов отчет“. Ние сме независими от Групата 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 консолидирания финансов 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 2020 година Групата отчита загуба от дейността си след данъци в размер на 75,229 хил.лв., като натрупаните загуби към 31 декември 2020 година без влияние на текущия резултат са 554,641 хил.лв. Както е посочено в пояснителна бележка 5.2 „Действащо предприятие“, тези резултати са индикатор, че е налице значителна несигурност, която би могла да породи съмнение относно способността на Групата 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 консолидирания финансов отчет за текущия период. Тези въпроси са разгледани като част от нашия одит на консолидирания 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**

Групата изгражда дълготрайни материални активи по инвестиционна програма, финансирана от различни източници: капиталови трансфери от Държавния бюджет, Оперативна програма Транспорт, Механизъм за свързване на Европа и други, състоящи се основно от железопътна инфраструктура. Капиталовите проекти на Групата 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 19 към приложения консолидирания финансов отчет към 31 декември 2020 година, дълготрайните материални активи на Групата са с обща балансова стойност 4,150,948 хил.лв. или 94,66 % от общата сума на активите. Разходите по проекти се състоят от множество на брой и разнородни активи, чието отнасяне към отделните разграничими активи е основополагащо за правилното оценяване на тези активи, включително и оценката на полезния им живот. 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.

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

- Оценка на възприетата от Групата 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;
- 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 Групата;

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 консолидирания финансов отчет към 31 декември 2020 година на Групата, свързани с дълготрайни материални активи.

### Обръщане на внимание

Обръщаме внимание на:

Пояснителна бележка 36 „Условни пасиви“ от приложението към консолидирания финансов отчет, където са оповестени потенциални задължения във връзка със съдебни претенции към Компанията майка.

Нашето мнение не е модифицирано по отношение на този въпрос.

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

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

Нашето мнение относно консолидирания 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 консолидирания 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 консолидирания 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, Групата е представила в консолидирания финансов отчет към 31 декември 2020 г. Дълготрайни материални активи: земи и сгради, без необходимите документи за права на собственост и Вземания с вероятна несъбираемост и съществуване. Ние достигнахме до заключението, че в другата информация се съдържа докладване за тези статии, ефектите от които в случай на корекции на балансовите им стойности биха повлияли върху финансовите показатели и съпътстващите оповестявания, включени в другата информация.

**Отговорности на ръководството и лицата, натоварени с общо управление за консолидирания финансов отчет**

Ръководството носи отговорност за изготвянето и достоверното представяне на този консолидиран 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 консолидирани финансови отчети, които не съдържат съществени неправилни отчитания, независимо дали дължащи се на измама или грешка.

При изготвяне на консолидирания финансов отчет ръководството носи отговорност за оценяване способността на Групата 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 Групата или да преустанови дейността ѝ, или ако ръководството на практика няма друга алтернатива, освен да постъпи по този начин.

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

### **Отговорности на одитора за одита на консолидирания финансов отчет**

Нашите цели са да получим разумна степен на сигурност относно това дали консолидираният 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 консолидиран 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 консолидирания 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 Групата;
- 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 Групата да продължи да функционира като действащо предприятие. Ако ние достигнем до заключение, че е налице съществена несигурност, от нас се изисква да привлечем внимание в одиторския си доклад към свързаните с тази несигурност оповестявания в консолидирания финансов отчет или в случай че тези оповестявания са неадекватни, да модифицираме мнението си. Нашите заключения се основават на одиторските доказателства, получени до датата на одиторския ни доклад. Бъдещи събития или условия обаче могат да станат причина Групата да преустанови функционирането си като действащо предприятие;
- оценяваме цялостното представяне, структура и съдържание на консолидирания финансов отчет, включително оповестяванията, и дали консолидираният финансов отчет представя основополагащите за него сделки и събития по начин, който постига достоверно представяне.

- получаваме достатъчни и уместни одиторски доказателства относно финансовата информация на предприятията в рамките на Групата, за да изразим мнение относно консолидирания финансов отчет. Ние носим отговорност за инструктирането, надзора и изпълнението на одита на Групата. Ние носим изключителната отговорност за нашето одиторско мнение.

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

#### **Доклад във връзка с други законови и регулаторни изисквания**

##### *Допълнителни въпроси, които поставят за докладване Законът за счетоводството*

В допълнение на нашите отговорности и докладване съгласно МОС, описани по-горе в раздела „Друга информация, различна от консолидирания финансов отчет и одиторския доклад върху него“ по отношение на доклада за дейността и нефинансовата декларация, ние изпълнихме и процедурите, добавени към изискваните по МОС, съгласно „Указания относно нови и разширени одиторски доклади и комуникация от страна на одитора“ на професионалната организация на регистрираните одитори в 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 консолидираният финансов отчет, съответства на консолидирания финансов отчет, върху който сме изразили квалифицирано мнение в „Доклад относно одита на консолидирания финансов отчет“ по-горе.

- б) Консолидираният доклад за дейността е изготвен в съответствие с изискванията на Глава седма от Закона за счетоводството.
- в) Консолидираната нефинансова декларация за финансовата година, за която е изготвен консолидираният финансов отчет, е предоставена и 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.

- „АБВП-ОДИТ СТАНДАРТ“ООД („Одиторско дружество“) е назначено за задължителен одитор на консолидирания финансов отчет за годината, завършваща на 31 декември 2020 г. на ДП „Национална Компания „Железопътна инфраструктура“ (Група) на основание проведена процедура за възлагане на обществена поръчка и сключен договор № 6300 с дата 27.11.2018 г. и анекси №1/20.03.2019 г. и №2/03.04.2020 г. за период от три години.
- Одитът на консолидирания финансов отчет за годината, завършваща на 31 декември 2020 г. на Групата представлява шести 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 Групата, 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 Групата.
- За периода, за който се отнася извършеният от нас задължителен одит, освен одита, ние не сме предоставили други услуги на Групата и контролираните от нея предприятия, които не са посочени в доклада за дейността или консолидирания финансов отчет на Групата.

София,

27 Април 2021 г.

„АБВП-ОДИТ СТАНДАРТ“ООД  
Одиторско дружество

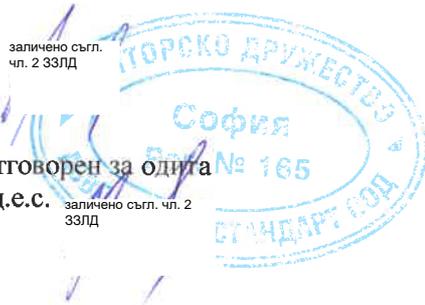
Управител  
Севдалина Паскалева

Регистриран одитор, отговорен за одита  
Севдалина Паскалева, д.е.с.

гр.София, 1220  
жк.Надежда1, бл.173 вх.Б

заличено съгл.  
чл. 2 ЗЗЛД

заличено съгл. чл. 2  
ЗЗЛД



**КОНСОЛИДИРАН СЧЕТОВОДЕН БАЛАНС**  
**на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" (Група)**  
към 31.12.2020 година

РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ	Сума (в хил. лв.)		Бележка	Сума (в хил. лв.)		Бележка
	Текуща година	Преходна година		Текуща година	Преходна година	
АКТИВ	1	2		3	4	
<b>РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ</b>	<b>ПАСИВ</b>					
<b>А. Записан, но не внесен капитал</b>				<b>А. Собствен капитал</b>		
<b>Б. Негуляни (пълногравийни) активи</b>				<b>Г. Финансирания</b>		
<b>Г. Неплатени задължения</b>				<b>Д. Други пасиви</b>		
<b>И. Концесии, патенти, лицензи, търговски марки, програми за продукти и други подобни права и активи</b>				<b>Е. Други активи</b>		
<b>Общо за група I:</b>	<b>1 507</b>	<b>2 133</b>		<b>1 507</b>	<b>2 133</b>	
<b>II. Дълготрайни материални активи</b>				<b>Общо за група II:</b>		
1. Земи и сгради, в т.ч.:	424 093	418 681		3 981 512		
- земи	319 646	318 218		4 024		
- сгради	104 447	100 463		5 127		
2. Машини, производствено оборудване и апаратура	222 353	247 791		4 024		
3. Съоръжения, транспортни средства и други	2 747 193	2 794 815		520 225		
4. Предоставени аванси и дълготрайни материални активи в процес на изграждане	757 309	520 225		4 150 948		
<b>Общо за група II:</b>	<b>4 150 948</b>	<b>3 981 512</b>		<b>4 150 948</b>	<b>3 981 512</b>	
<b>III. Дългосрочни финансови активи</b>				<b>Общо за група III:</b>		
1. Акции и дялове в асоциирани и други предприятия	5 127	4 024		5 127		
<b>Общо за група III:</b>	<b>5 127</b>	<b>4 024</b>		<b>5 127</b>	<b>4 024</b>	
<b>IV. Отсрочени данъци</b>				<b>Общо за група IV:</b>		
<b>Общо за група IV:</b>	<b>4 157 582</b>	<b>3 987 669</b>		<b>4 157 582</b>	<b>3 987 669</b>	
<b>V. Текущи (краткотрайни) активи</b>				<b>Общо за група V:</b>		
<b>Г. Материални запаси</b>				<b>Общо за група VI:</b>		
1. Суровини и материали	63 412	68 953		14 100		
2. Продукция и стоки, в т.ч.:	237	184		14 100		
- продукция	237	184		14		
- стоки	-	-		14		
<b>Общо за група VI:</b>	<b>63 649</b>	<b>69 137</b>		<b>63 649</b>	<b>69 137</b>	
<b>II. Вземания</b>				<b>Общо за група VII:</b>		
1. Вземания от клиенти и доставчици, в т.ч.:	95 067	98 250		14		
над 1 година	58 163	70 213		14		
2. Вземания, свързани с асоциирани и смесени, в т.ч.:	1	-		14		
над 1 година	-	-		14		
3. Други вземания, в т.ч.:	45	-		14		
над 1 година	113 455	116 834		14		
<b>Общо за група VII:</b>	<b>113 455</b>	<b>116 834</b>		<b>113 455</b>	<b>116 834</b>	
<b>III. Инвестиции</b>				<b>Общо за група VIII:</b>		
1. Други инвестиции	17	21		117 000		
<b>Общо за група VIII:</b>	<b>17</b>	<b>21</b>		<b>117 000</b>	<b>117 000</b>	
<b>IV. Парични средства, в т.ч.:</b>				<b>Общо за група IX:</b>		
- брой	37	47		117 000		
- в безсрочни сметки (депозити)	49 420	127 362		117 000		
<b>Общо за група IX:</b>	<b>49 457</b>	<b>127 409</b>		<b>49 457</b>	<b>127 409</b>	
<b>Общо за група X:</b>	<b>226 578</b>	<b>313 401</b>		<b>226 578</b>	<b>313 401</b>	
<b>Г. Разходи за бъдещи периоди</b>				<b>Общо за група XI:</b>		
<b>СУМА НА АКТИВА (А+Б+В+Г)</b>	<b>1 171</b>	<b>345</b>		<b>1 171</b>	<b>345</b>	
<b>СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В+Г)</b>	<b>4 385 331</b>	<b>4 301 415</b>		<b>4 385 331</b>	<b>4 301 415</b>	

Приложенията на съответните срокове са неразделна част от настоящия консолидиран финансов отчет. Консолидиранят финансов отчет е претеглен съгласно чл. 160ч. 2021 г.

Реконструирани  
Дата на съставяне: 09.04.2021 г.

Консолидиран финансов отчет, попу, който е публичен одиторски доклад на:  
Одиторско дружество  
- АБВН-ОДИТ СТАНДАРТ ФУД  
Управител  
Сепелиева Паскалева  
заличено съгл. чл. 2 33ПД

Системисти:  
заличено съгл. чл. 2 33ПД  
(Лиляна Давидова)

Системисти:  
заличено съгл. чл. 2 33ПД  
(Лиляна Давидова)

Реконструирани  
Дата на съставяне: 09.04.2021 г.



Реконструирани:  
(инж. Красимир Петровски)

заличено съгл. чл. 2 33ПД

**КОНСОЛИДИРАН ОТЧЕТ ЗА ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ**  
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗЪПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" (Група)  
за 2020 година

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ	Сума (в хил. лв.)		Бележка	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРИХОДИТЕ		Сума (в хил. лв.)	
	Текуща година	Предходна година		Текуща година	Предходна година	Текуща година	Предходна година
	1	2		а	б	1	2
<b>А. Разходи</b>				<b>Б. Приходи</b>			
1. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:	94 927	94 511		1. Нетни приходи от продажби, в т.ч.:	119 897	117 037	
а) суровини и материали	54 026	48 853 *		а) стоки	3 884	8 706	
б) външни услуги	40 901	45 658 *		б) услуги	116 013	108 331	
2. Разходи за персонала, в т.ч.:	210 193	201 210		2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство	72	698	
а) разходи за възнаграждения	163 956	155 823		3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин	16 637	11 988	
б) разходи за възнаграждения	46 237	45 387		4. Други приходи, в т.ч.:	319 823	356 842	
аа) осигуровки, свързани с пенсии	18 197	17 444		- приходи от финансираня	303 486	340 338	
3. Разходи за амортизация и обезценка, в т.ч.:	193 482	191 936		<b>Общо приходи от оперативна дейност</b>	456 429	486 565	
а) разходи за амортизация и обезценка на дълготрайни материални и нематериални активи, в т.ч.:	193 482	191 936		5. Приходи от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия, в т.ч.:	152	84	
аа) разходи за амортизация	193 482	191 936		- приходи от участия в предприятия от група	152	84	
4. Други разходи, в т.ч.:	37 221	25 484		6. Други лихви и финансови приходи, в т.ч.:	-	1	
а) балансова стойност на продадените активи	5 864	10 468		а) положителни разлики от операции с финансови активи	-	1	
б) разходи за обезценка	-	207		б) положителни разлики от промяна на валутни курсове	-	-	
<b>Общо разходи за оперативна дейност</b>	<b>535 823</b>	<b>513 141</b>		<b>Общо финансови приходи</b>	<b>152</b>	<b>85</b>	
5. Разходи от обезценка на финансови активи, включително - отчуждени разлики от промяна на валутни курсове	4	1					
6. Разходи за лихви и други финансови разходи, в т.ч.:	55	52					
б) отчуждени разлики от операции с финансови активи	8	7					
<b>Общо финансови разходи</b>	<b>59</b>	<b>53</b>					
7. Печалба от обичайна дейност	-	-					
<b>Общо приходи</b>	<b>535 882</b>	<b>513 194</b>		7. Загуба от обичайна дейност	79 301	26 544	
8. Счетоводна печалба (общо приходи - общо разходи)	5	29		<b>Общо приходи</b>	<b>456 581</b>	<b>486 650</b>	
9. Разходи за данъци от печалбата	(2 619)	(2 882)		8. Дял от печалбата от инвестиции отчетени по метода на собствен капитал	1 458	355	
10. Отсрочени данъци				9. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи + дял от печалбата)	77 843	26 189	
<b>11. Печалба (8 - 9 - 10)</b>	<b>533 268</b>	<b>510 341</b>		<b>10. Загуба (9 + ред 9 и 10 от раздел А)</b>	<b>75 229</b>	<b>23 336</b>	
<b>Всичко (Общо разходи + 8+9 + 10)</b>				<b>Всичко (Общо приходи + 9+10)</b>	<b>533 268</b>	<b>510 341</b>	

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящия консолидиран финансов отчет.  
Консолидиранят финансов отчет е приет от Управителния съвет на .....2021 г.

\*Рекласифицирани позиции  
Дата на съставяне: 09.04.2021 г.  
Консолидиран финансов отчет - върху който е издаден одиторски доклад на: 28.04.2021 г.  
Одиторско дружество "АБВГ-ОДИТ СТАНДАРТ" ООД, София, Рег. № 165  
Управител Севдалина Паякалева, Регистран одитор, отговорен за одита  
заличено съгл. чл. 2  
33ПД

Съставител: заличено съгл. чл. 2  
(Лиляна Давидова) ЗСПД  
Ръководител: заличено съгл. чл. 2  
(инж. Краймир Крайчев) ЗСПД  
заличено съгл. чл. 2  
33ПД



**КОНСОЛИДИРАН ОТЧЕТ ЗА СОБСТВЕНИЯ КАПИТАЛ**  
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" (Група)  
за 2020 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	3	4	5	6		
<b>1. Салдо в началото на отчетния период</b>	100 000	1 437 874	372 323	231 863 *	(768 948) *	(23 336)	1 349 776		
2. Изменения за сметка на собствениците, в т.ч.:			10 440				10 440		
- увеличение			10 651				10 651		
- намаление			(211)				(211)		
3. Финансов резултат за текущия период						(75 229)	(75 229)		
4. Други изменения в собствения капитал		(10 034)		8 917	(26 473)	23 336	(4 254)		
<b>5. Собствен капитал към края на отчетния период</b>	<b>100 000</b>	<b>1 427 840</b>	<b>382 763</b>	<b>240 780</b>	<b>(795 421)</b>	<b>(75 229)</b>	<b>1 280 733</b>		

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящия консолидиран финансов отчет. Консолидираният финансов отчет е приет от Управителния съвет на А.Б.ОУ., 2021 г.

\*Рекласифицирани позиции

Дата на съставяне: 09.04.2021 г.

Съставител:  
(Лидия Давидова)

завлечено съгл. чл. 2 330Д

завлечено съгл. чл. 2 330Д

Ръководител:  
(инж. Красимир Гюров кчийс)

Консолидиран финансов отчет, върху който е издаден одиторски доклад на: А.Б.ОУ.

Одиторско дружество

„АБВП-ОДИТ СТАНДАРТ“ООД

Управител

Севдалина Пачкалева

завлечено съгл. чл. 2 330Д

Регистриран одитор, отговорен за одита

Севдалина Паскалева

завлечено съгл. чл. 2 330Д



**КОНСОЛИДИРАН ОТЧЕТ**  
**ЗА ПАРИЧНИТЕ ПОТОЦИ ПО ПРЕКИЯ МЕТОД**  
 на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" (Група)  
 за 2020 година

Наименование на паричните потоци	Бележка		Текущ период		Предходен период		(хил. лв.)
	постъпления	платяния	постъпления	платяния	постъпления	платяния	
а	1	2	3	4	5	6	
<b>А. Парични потоци от основна дейност</b>							
Парични потоци, свързани с търговски контрагенти	213 654	185 306	28 348	195 488	204 323	(8 835)	
Парични потоци, свързани с трудови вознаграждения	26	214 058	(214 032)	4	198 279	(198 275)	
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни		4	(4)		3	(3)	
Парични потоци от положителни и отрицателни валутни курсови разлики		4	(4)		1	(1)	
Платени и възстановени данъци върху печалбата		-	(15)		10	(10)	
Други парични потоци от основна дейност	1 571	8 869	(7 298)	1 027	6 536	(5 509)	
<b>Всичко парични потоци от основна дейност (А)</b>	<b>215 251</b>	<b>408 256</b>	<b>(193 005)</b>	<b>196 519</b>	<b>409 152</b>	<b>(212 633)</b>	
<b>Б. Парични потоци от инвестиционна дейност</b>							
Парични потоци, свързани с дълготрайни активи	5 462	206 297	(200 835)	5 102	172 961	(167 859)	
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни	507		507	879		879	
<b>Всичко парични потоци от инвестиционна дейност (Б)</b>	<b>5 969</b>	<b>206 297</b>	<b>(200 328)</b>	<b>5 981</b>	<b>172 961</b>	<b>(166 980)</b>	
<b>В. Парични потоци от финансова дейност</b>							
Парични потоци, свързани с получени или предоставени заеми		-	-		213 000	(213 000)	
Други парични потоци от финансова дейност	29,2	315 381	-	536 077	716	535 361	
<b>Всичко парични потоци от финансова дейност (В)</b>	<b>29,2</b>	<b>315 381</b>	<b>-</b>	<b>536 077</b>	<b>716</b>	<b>535 361</b>	
<b>Г. Изменения на паричните средства през периода (А + Б + В)</b>		<b>315 381</b>	<b>-</b>	<b>536 077</b>	<b>213 716</b>	<b>322 361</b>	
<b>Д. Парични средства в началото на периода</b>		<b>536 601</b>	<b>(77 952)</b>	<b>738 577</b>	<b>795 829</b>	<b>(57 252)</b>	
<b>Е. Парични средства в края на периода</b>	<b>24</b>		<b>49 457</b>			<b>184 661</b>	
						<b>127 409</b>	

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящия консолидиран финансов отчет.  
 Консолидираният финансов отчет е приет от Управителния съвет на 09.04.2021 г.

Дата на съставяне: 09.04.2021 г.

Консолидиран финансов отчет, върху който е издаден одиторски доклад на:  
 Одиторско дружество

„АБВ-ОДИТ СТАНДАРТ“ ООД

Управител

Севдалина Паскалева

заличено съгл. чл. 2  
33ЛД



Съставител:  
 (Лидия Давидова)

заличено  
 съгл. чл. 2  
 33ЛД



Ръководител:  
 (инж. Красимир Ганев)

заличено съгл. чл. 2  
33ЛД

## ПОЯСНЕНИЯ КЪМ КОНСОЛИДИРАНИЯ ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

### I. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

#### 1. Правен статут

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” включва Компания майка – Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” и дъщерно предприятие „ТРЕН” ЕООД (Група).

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” (НКЖИ или Компанията майка) 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 майка са: Република България, гр. София, община Сердика, бул. Княгиня Мария Луиза №110.

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

Дъщерното дружество „ТРЕН” ЕООД е регистрирано в България в съответствие с изискванията на Търговския закон с решение на Софийски градски съд №1 от 1 юни 2007 г. и решение №2 от 22 октомври 2007 г., вписано в търговския регистър по фд №8353/2007 г. под №119375.

Седалището и адресът на управление на дружеството е: Република България, гр. София, община Сердика, бул. Княгиня Мария Луиза №110.

Управителният съвет на Компанията майка НКЖИ назначава и освобождава Управителя на дъщерното дружество. Дружеството се управлява и представлява от управителя Стоян <sup>заличено съгл. чл. 2</sup> Стоянов. Контрольор на Дружеството е Мико <sup>заличено съгл. чл. 2</sup> Миланов. До 31.07.2020 г. <sup>33ЛД</sup> дружеството се управлява и представлява от управителя Стоян <sup>заличено съгл. чл. 2</sup> Стоянов. Контрольор <sup>2 33ЛД</sup> на Дружеството е за този период е Мико <sup>заличено съгл. чл. 2</sup> Миланов. <sup>33ЛД</sup>

#### 2. Собственост и управление

Едноличен собственик на капитала на Компанията майка е Българската държава, като правата на държавата се упражняват от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС).

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

Управителният съвет на НКЖИ е в състав:

- За периода от 01.01.2020 г. до 08.10.2020 г.: Христо <sup>заличено съгл. чл. 2</sup> Алексиев – <sup>33ЛД</sup> председател и членове: Иван <sup>заличено съгл. чл. 2</sup> Марков и Красимир <sup>заличено съгл. чл. 2</sup> Папукчийски. <sup>33ЛД</sup>
- За периода от 09.10.2020 г. до 31.12.2020 г.: Христо <sup>заличено съгл. чл. 2</sup> Алексиев – <sup>33ЛД</sup> председател и член: Красимир <sup>заличено съгл. чл. 2</sup> Папукчийски. <sup>33ЛД</sup>

Генерален директор на Компанията майка е инж. Красимир <sup>заличено съгл. чл. 2</sup> Папукчийски. <sup>33ЛД</sup>

В Компанията майка е назначен Одитен комитет със заповед на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в състав: Катя <sup>заличено съгл. чл. 2</sup> Атанасова – председател <sup>33ЛД</sup>

и членове: Люба <sup>заличено съгл. чл. 2</sup> Янкова и Ваньо <sup>заличено съгл. чл. 2 33ЛД</sup> Тодоров.

НКЖИ има следната структура на административно-стопанските териториално обособени 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).

НКЖИ е едноличен собственик на дъщерно дружество „ТРЕН” ЕООД с капитал 5 хил. лв. и с предмет на дейност: търговия с електрическа енергия.

### **3. Предмет на дейност**

НКЖИ (Компанията майка) 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 майка 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 майка събира инфраструктурни такси в размер, определен съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, приета от Министерския съвет по предложение на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

От 2019 г. в съответствие с член 31, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС използването на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия е елемент от пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктурата, която свързва обслужващи съоръжения. С ПМС № 283 от 14.11.2019 г. е изменена и допълнена Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси. 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 за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителни мрежи на железопътния транспорт №Л-327-19, издаден от ДКЕВР (преименувана на КЕВР) от 17.05.2010 г., като от 01.01.2013 г. Поделение „Електроразпределение” (ЕРП) разпределя тягова ел. енергия на жп превозвачи.

„ТРЕН” ЕООД (дъщерното дружество) е с предмет на дейност: търговия с електрическа енергия, след предоставяне на 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 Компанията майка 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 година на министъра на транспорта,

информационните технологии и съобщенията, с която е разрешено на ръководството на Компанията майка да прекрати дейността на „ТРЕН“ ЕООД. Това обстоятелство е вписано в Агенцията по вписванията- търговския регистър на 29.10.2020 г.

#### **4. Отговорности на ръководството**

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

Ръководството потвърждава, че е прилагало последователно адекватни счетоводни политики при изготвянето на годишния консолидиран финансов отчет към 31 декември 2020 г. и е направило разумни и предпазливи преценки, предположения и приблизителни оценки.

Ръководството също потвърждава, че се е придържало към действащите счетоводни стандарти, като консолидираният финансов 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 КОНСОЛИДИРАНИЯ ФИНАНСОВ ОТЧЕТ И ПРИЛОЖЕНИ СЪЩЕСТВЕНИ СЧЕТОВОДНИ ПОЛИТИКИ**

### **5. База за изготвяне на консолидирания финансов отчет**

Консолидираният финансов отчет на Групата е изготвен в съответствие с българското счетоводно законодателство за 2020 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 консолидирания финансов отчет са определени в СС 27 „Консолидирани финансови отчети и отчитане на инвестициите в дъщерни предприятия“.

Групата води своите счетоводни регистри в български лев (BGN), който приема като нейна отчетна валута за представяне. Данните в отчета и приложенията към него са представени в хиляди лева (хил. лв.).

#### **5.1. Промени в базата за изготвяне на консолидирания финансов отчет**

Компанията майка прилага база за изготвяне на финансовите си отчети за 2020 г. по Националните счетоводни стандарти (НСС).

Компанията майка не е извършвала промени в счетоводната си политика, оповестена по-долу.

#### **5.2. Действащо предприятие**

Консолидираният финансов отчет е изготвен при спазване на принципа на действащо предприятие.

Групата отчита загуба от дейността си преди данъци за 2020 г. в размер на 79 301 хил. лв. и текуща загуба след данъци в размер на 75 229 хил. лв., като натрупаните непокрити загуби от минали години, без влиянието на текущата към 31 декември 2020 г., са 554 641 хил. лв. Тези данни индикират съществуването на значителна несигурност, която може да породви съмнение относно възможността на Групата 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 консолидирания 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 консолидирания финансов отчет, поради което бъдещите фактически резултати биха могли да бъдат различни от тях.

### 5.4. Сравнителни данни

В консолидираните финансови отчети, включващи: Счетоводен баланс, Отчет за приходите и разходите и Отчет за паричните потоци е представена съответната сравнителна информация за предходния отчетен период по отношение на всеки раздел, група и статия в тях. Там където е направена корекция или рекласификация на 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)
			31.12.2020г.	31.12.2019г.
Щатски долар	USD	1	1.59386	1.74099
Британска лира	GBP	1	2.17549	2.29881
Японска йена	JPY	100	1.54623	1.60393

## 6. Значими счетоводни политики

### 6.1. Общи положения

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

Консолидираният финансов 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 консолидирания финансов отчет.

От 01.01.2020 г. Компанията майка използва Система за планиране и управление на ресурсите (SAP ERP). Всички счетоводни данни са прехвърлени от счетоводен програмен продукт Ажур L в SAP към 01.01.2020 г. Преди прехвърлянето им през 2019 г., Компанията майка поетапно внедрява системата и въвежда данните в тестова и продуктивна среда, преди стартирането ѝ.

Дъщерното дружество използва счетоводен продукт Ажур L.

### 6.2. Представяне на консолидирания финансов отчет

Консолидираният финансов отчет е представен в съответствие със СС 1 „Представяне на финансови отчети“, в който са определени формите, структурите и съдържанието на съставните му части и при спазване на приложимите изисквания на СС 27 Консолидирани финансови отчети и отчитане на инвестициите в дъщерни предприятия.

Групата представя сравнителна информация в консолидирания финансов отчет за една предходна година (период). Когато е необходимо, сравнителните данни се рекласифицират, за да се постигне съпоставимост спрямо промени в представянето в текущата година.

В консолидирания счетоводен баланс се представят преизчисления на сравнителния период, когато Групата:

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

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

### **6.3. Консолидация**

В консолидирания финансов отчет на Групата са включени финансовите отчети на Компанията майка към 31.12.2020 г. и дъщерното ѝ дружество към 29.10.2020 г. Дъщерно предприятие е всяко предприятие, което се намира под контрола на Компанията майка. Налице е контрол, когато Компанията майка е изложена на, или има права върху, променливата възвръщаемост от своето участие в предприятието, в което е инвестирано, и има възможност да окаже въздействие върху тази възвръщаемост посредством своите правомощия върху предприятието, в което е инвестирано. Финансовите отчети на дъщерното предприятие са за отчетен период от 01.01.2020 г. до 29.10.2020 г. (пояснителна бележка 3).

Всички вътрешногрупови сделки и салда се елиминират, включително нереализираните печалби и загуби от трансакции между дружества в Групата. Когато нереализираните загуби от вътрешногрупови продажби на активи се елиминират, съответните активи се тестват за обезценка от гледна точка на Групата.

#### **Приложени консолидационни процедури:**

- Позициите на активите, пасивите, капитала, приходите и разходите, са сумирани ред по ред;
- Елиминирана е сумата на инвестицията на Компанията майка в капитала на дъщерното дружество;
- Изцяло са елиминирани вътрешногруповите салда и сделки и парични потоци, свързани с отчитане на приходи и разходи и произтичащите нереализирани печалби и загуби;
- Елиминирани са изцяло приходите от дивиденди, резултат от разпределения на печалби на дъщерното дружество;
- Компанията майка последователно прилага счетоводните си политики, които са в съответствие с тези, използвани през предходните години. Дъщерното дружество прилага значимите счетоводни политики на Компанията майка;
- Консолидирани са асоциираните предприятия по метода на собствения капитал (детайлна информация е представена в пояснителна бележка 20).

### **6.4. Сделки в чуждестранна валута**

Сделките в чуждестранна валута се отчитат във функционалната валута на Групата 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.

## **6.5. Приходи**

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

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

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 Групата, са изпълнени. Те са определени в зависимост от продуктите или услугите, предоставени на клиента, и на договорните условия, както са изложени по-долу.

### **6.5.1. Приходи от инфраструктурни такси**

През 2019 г. таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия е въведена и определена като компонент от таксата за достъп и използване, съгласно т. 1 „Пакет за минимален достъп” от Приложение II „Услуги, предоставяни на железопътните предприятия” на Директива 2012/34/ЕС, т.е. определена е от Европейският парламент и от Съвета, Съгласно чл.31, §3 на директивата. С ПМС № 283 от 14.11.2019 г. е изменена и допълнена Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси. 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 10.4).

Приходите от инфраструктурни такси се признават месечно, както следва:

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

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

### **6.5.2. 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, отчетено чрез електромери и признати с протоколи по превозвачи, оценени по действащи цени, утвърдени със съответните решения на КЕВР (пояснителна бележка 10.2).

### **6.5.3. Приходи от продажба на електрическа енергия**

Приходи от продажба на електрическа енергия се признават месечно на база график за продажби на трафична ел. енергия и са от дъщерното дружество.

### **6.5.4. Предоставяне на услуги**

Приходи от наеми и други се признават при тяхното възникване на база на линейния метод за периода на договора.

#### **6.5.5. Продажба на активи**

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 между областния управител по местонахождение на имота и купувача, а за движими вещи – при подписването на договора за покупко-продажба между ръководството на Групата и купувача.

Продажбата на материали включва продажба на скрап. Приход се признава, когато Групата 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 договорите за продажба на материали (скрап), се разсрочва и се признава като приход за периода, в който се осъществи продажбата и се прехвърли собствеността. Този отсрочен приход се включва в консолидирания счетоводен баланс на ред „Приходи за бъдещи периоди”.

#### **6.5.6. 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.

### **6.6. Разходи**

#### **6.6.1. Оперативни разходи**

Разходите в Групата 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 договорите, за които се отнасят се изпълняват.

#### **6.6.2. Разходи за лихви и разходи по заеми**

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

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

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

### **6.7. Нематериални активи**

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

#### **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 Групата 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 консолидирания отчет 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 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

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 консолидирания отчет за приходи и разходи.

#### *6.8. Дълготрайни материални активи*

Дълготрайните материални активи (ДМА) са представени в консолидирания счетоводен баланс по цена на придобиване, намалена с натрупаната амортизация и загубите от обезценка.

#### *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 Групата прилага стойностен праг от 700.00 лв., 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 Групата 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.

#### *Оценка след първоначално признаване*

Към 01.01.2005 г. и 01.01.2012 г. са извършени преоценки на земи, сгради и съоръжения на Компанията майка, 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 консолидиран баланс към датата на преминаване по НСС. Натрупаният преоценен резерв се освобождава по реда на т.14.2 изречение първо от ПЗР на СС 16.

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.

#### *Методи на амортизация*

Групата използва линеен метод на амортизация на дълготрайните материални активи. Земята не се амортизира.

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 по групи активи е определен в съответствие с: физическото износване, спецификата на съоръженията, бъдещите намерения за употреба и с предполагаемото морално остаряване и е както следва:

• сгради	15 - 50 години
• съоръжения	10 – 30 години
• машини и оборудване	5 – 15 години
• транспортни средства	5 – 8 години
• стопански инвентар	3 – 7 години
• компютърен и комуникационен хардуер	3 години

Полезният срок на годност на дълготрайните материални активи се преразглежда периодично.

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 консолидирания отчет за приходите и разходите.

#### **6.9. Инвестиции в асоциирани и други свързани предприятия**

Асоциирани са тези предприятия, върху които Групата е в състояние да оказва значително влияние, но които не са нито дъщерни предприятия, нито съвместно контролирани предприятия. В консолидирания финансов отчет инвестициите в асоциирани предприятия се отчитат по метода на собствения капитал. Други свързани предприятия са тези предприятия, в които Групата има малцинствено участие.

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

#### **6.10. Материални запаси**

Материалните запаси включват материали, продукция, незавършено производство и стоки.

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.

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 (първа входяща, първа изходяща). 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. Финансови инструменти**

Финансовите активи и пасиви се признават, когато Групата 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.

#### **6.11.1. Финансови активи**

С цел последващо оценяване на финансовите активи, с изключение на хеджиращите инструменти, същите са класифицирани в следните категории: кредити и вземания, финансови активи, отчитани по справедлива стойност в печалбата или загубата.

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 Групата.

#### **Кредити и вземания**

Кредити и вземания, възникнали първоначално в Групата, 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

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

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

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

Загубата от обезценка на търговските вземания се представя в консолидирания отчет за приходите и разходите 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“.

#### *Финансови активи на разположение за продажба*

Финансови активи на разположение за продажба са недеривативни финансови активи, които са определени като финансови активи на разположение за продажба или не спадат към нито една от останалите категории финансови активи. Финансовите активи от тази категория последващо се оценяват по справедлива стойност с изключение на тези, за които няма котировки на пазарната цена на активен пазар и чиято справедлива стойност не може да бъде надеждно определена. Финансовите активи на разположение за продажба включват инвестиции в други предприятия. Притежаваните инвестиции са на дъщерното дружество и представляват акции в други дружества (малцинствено участие), които са оценени и представени по справедлива стойност оценена на база данни от активен пазар.

#### **6.11.2. Финансови пасиви**

Финансовите пасиви на Групата включват банкови заеми, временна финансова помощ, търговски и други задължения.

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

Финансовите пасиви се оценяват последващо по амортизируема стойност.

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

#### **6.12. Пари и парични еквиваленти**

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

За целите на изготвянето на консолидирания отчет за паричните потоци:

- паричните постъпления от клиенти и паричните плащания към доставчици са представени брутно, с включен ДДС (20% или 9%);
- получените лихви по разплащателни сметки са представени в оперативната дейност;

• платеният/възстановеният ДДС по покупки/продажби на дълготрайни активи се посочва като плащане към/от доставчици 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“, Компанията майка 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 МТИТС, който финализира разплащанията.

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

### **6.13. 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 2020 г. е 10% (2019 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 консолидирания финансов отчет. Текущият данък е дължим върху облагаемия доход, който се различава от печалбата или загубата във финансовите отчети. Изчисляването на текущия данък е базиран на данъчните ставки и на данъчните закони, които са в сила към края на отчетния период.

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

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

Отсрочените данъчни пасиви се признават в пълен размер.

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

В консолидирания финансов отчет е представен текущ разход за данък, представляващ общ (сборен) разход за данък, включващ текущи и отсрочени данъци от индивидуалните финансови отчети на дружествата от Групата.

### **6.14. 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.

Промените в СС 17 „Лизинг” нямат съществено влияние върху финансовите отчети.

При сключване на договор за финансов лизинг активът се признава в счетоводния 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 консолидирания 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.

#### **6.15. 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 майка като правоприменник на Национална компания „Български държавни железници” и отнасящо се до железопътната инфраструктура.

Другите резерви са възникнали като балансираща стойност при отделянето на Компанията майка 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 25.3).

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

#### **6.16. Пенсионни и краткосрочни възнаграждения на персонала**

Групата 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 майка е задължена да му изплати обезщетение в размер на две брутни месечни трудови възнаграждения. В случай, че работникът или служителят е работил в Компанията майка или в системата на БДЖ през последните 10 години, размерът на обезщетението възлиза на размери, посочени в пояснителна бележка 14.2.

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 майка 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 майка 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 консолидирания 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 консолидирания отчет за приходите и разходите на ред „Разходи за лихви и други финансови разходи.“

#### **6.17. Правителствени дарения**

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. 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. Групата 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.

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 Групата 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.

Правителствените дарения, свързани с неамортизируеми активи, се признават на приход през периодите, през които са отразени разходите за изпълнение на условията по даренията.

#### **6.18. Провизии, условни пасиви и условни активи**

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

Провизията е текущо правно или конструктивно задължение на Групата към датата на консолидирания финансов отчет. Провизиите се признават, когато има вероятност тези задължения в резултат от минали събития да доведат до изходящ поток на ресурси от Групата 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 датата на консолидирания баланс 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 Групата 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 Групата.
- Настоящи задължения, произтичащи от минали събития, които не са признати в консолидирания финансов 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 в консолидирания финансов отчет за периода, през който е настъпила промяната.

Условните вземания не се признават в консолидирания финансов отчет.

Като условни активи в Групата 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 Групата.

Условните активи не се признават в консолидирания финансов отчет. 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 Групата 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.

#### **6.19. Значими преценки на ръководството при прилагане на счетоводната политика**

При изготвянето на консолидирания финансов 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 консолидираните финансови 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.

#### **6.20. 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.

##### **6.20.1. Полезен живот на амортизируеми активи**

Ръководството преразглежда полезния живот на амортизируемите активи периодично.

Към 31 декември 2020 г. ръководството на Компанията майка определя полезния живот на активите, който представлява очакваният срок на ползване на активите. Действителният полезен живот може да се различава от направената оценка поради техническо и морално изхабяване, предимно на софтуерни продукти и компютърно оборудване.

#### **6.20.2. 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 Групата 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.

#### **6.20.3. 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.

#### **6.20.4. Обезценка на кредити и вземания**

Групата 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.

#### **6.20.5. Провизии**

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

#### **6.20.6. 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 31.12.2020 г. не са признати отсрочени данъчни активи (пояснителна бележка 26).

### **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.

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

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

Съгласно счетоводната политика на Групата, 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 от предходния отчетен период се преизчислява.

## **8. Финансово управление на риска**

Дейността на Групата е изложена на различни видове рискове по отношение на финансовите си инструменти. Детайлна информация относно финансовите активи и пасиви по категории на Групата е представена в бележка 32.

### **8.1. Валутен риск**

Дейността на Групата 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 консолидирания счетоводен баланс на Групата.

### **8.3. Ликвиден риск**

Ликвидният риск представлява рискът Групата да не може да погаси своите задължения. Групата 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 Групата да варира вследствие на промени на пазарните лихвени проценти.

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

## **9. База за консолидация**

Дъщерните предприятия, включени в консолидацията, са както следва:

Име на дъщерното предприятие	Страна на учредяване	Основна дейност	2020 хил. лева	2020 участие %	2019 хил. лева	2019 участие %
„ТРЕН“ ЕООД	България	Търговия с ел. енергия	5	100%	5	100%

В консолидирания финансов отчет са включени финансовите отчети на дъщерното дружество за отчетен период от 01.01.2020 г. до 29.10.2020 г. (пояснителна бележка 3).

Асоциираните предприятия са консолидирани по метода на собствения капитал (консолидация с един ред, отчитащ дялът в нетните активи на асоциираното предприятие), съгласно

изискванията на СС 28 „Отчитане на инвестициите в асоциирани предприятия“ на база на финансовите отчети на асоциираните предприятия, съставен за същия отчетен период.

### **III. ПОЯСНИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ КЪМ КОНСОЛИДИРАНИЯ ФИНАНСОВ ОТЧЕТ**

#### **10. Нетни приходи от продажби**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b> реклафициран
Приходи от инфраструктурни такси	62 461	57 469
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	38 977	38 165
Приходи от продажби на стоки (ел. енергия)	3 884	8 706
Приходи от други услуги	14 575	12 697
<b>Общо:</b>	<b>119 897</b>	<b>117 037</b>

#### **10.1. Приходи от инфраструктурни такси**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Приходи от преминаване	47 917	55 677
Приходи от използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия	14 544	1 792
<b>Общо:</b>	<b>62 461</b>	<b>57 469</b>

Най-значителен дял в размера на приходите от инфраструктурни такси е от дружествата от група „ХОЛДИНГ БДЖ” ЕАД 77,56%, в това число: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД 47,75%; „БДЖ-Товарни превози” ЕООД 29,81%. Голям дял от другите превозвачи имат „БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО” ЕООД 6,16%.

#### **10.2 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 издала на Компанията майка 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 Компанията майка сключи и необходимите по закон договори с енергийните дружества. По този начин от 01.01.2013 г. Компанията майка практически стартира дейността „разпределение на тягова електрическа енергия” съгласно издадената Лицензия №Л-327-19/17.05.2010 г.

Във връзка с влизане в сила на новата методика за определяне на инфраструктурните такси, в която електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия е въведена и определена като компонент от таксата за достъп и използване, е подадено заявление от Компанията майка до КЕВР за промяна на цената. С решение №Ц-20/01.07.2019 г. на КЕВР е определена нова цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт. С решение №Ц-30/01.07.2020 г. на КЕВР цената е актуализирана.

#### **10.3. Приходи от продажба на стоки**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Приходи от продажби на стоки (ел. енергия)	3 884	8 706
<b>Общо:</b>	<b>3 884</b>	<b>8 706</b>

Приходите от продажба на стоки представляват продажба на електрическа енергия въз основа на Лицензия за търговия с електрическа енергия, предоставена от КЕВР. Себестойността на продадената ел. енергия за 2020 г. възлиза на 3 761 хил. лв. (2019 г.: 8 340 хил. лв.) и е включена на ред „Балансова стойност на продадени активи“ в консолидирания отчет за приходите и разходите. Във връзка с решение на УС на Компанията майка от 11.06.2020 г. и заповед № ПД-137 от 17.07.2020 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е подадено заявление за прекратяване на лицензия за дейност „търговия с електрическа енергия“, която е прекратена с решение на КЕВР от 25.09.2020 г.

#### **10.4. Приходи от други услуги**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b> рекласифициран
Приходи от предоставени на превозвачи услуги Наредба 41	5 190	5 129
Приходи от дезинфекционни станции	2 991	2 943
Приходи от заявен и неизползван капацитет Наредба 41	2 971	900*
Приходи от ремонтни дейности и други услуги	1 869	2 257
Приходи от кантарни участъци	815	796
Приходи от съхранение на ВВЗ	739	672
<b>Общо:</b>	<b>14 575</b>	<b>12 697</b>

\*С цел по-точно представяне на приходите от инфраструктурни такси, приходите от заявен и неизползван капацитет се представят от 2020 г. в приходи от други услуги, като за сравнимия период същите са рекласифицирани. Рекласифицирането не засяга консолидирания отчет за приходите и разходите, а пояснява рекласификация в детайлната информация на пояснителните бележки.

#### **11. Други приходи**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Приходи от финансираня	303 486	340 338
Приходи от продажба на активи	4 230	3 981
Други приходи	12 107	12 523
<b>Общо:</b>	<b>319 823</b>	<b>356 842</b>

##### **11.1. Приходи от финансираня**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Финансираня, свързани с покриване на разходи	171 383	199 041
Финансираня, свързани с нетекущи активи	131 615	139 493
Финансираня, свързани с текущи активи	488	1 804
<b>Общо:</b>	<b>303 486</b>	<b>340 338</b>

Приходите, 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, 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.

На основание на Договора между Република България и Компанията майка и одобрената от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура със Закона за Държавния бюджет на Република България за 2020 г., (обн. ДВ, бр.100 от 20.12.2019 г.) и ПМС № 381 от 30.12.2019 г. за изпълнение на ДБ, (обн. ДВ, бр. 2 от 07.01.2020 г.) на Групата са предоставени, при условия и по ред, определени с договора по чл. 25, ал. 1 от ЗЖТ капиталов трансфер в размер на 120 000 хил. лв. и 145 000 хил. лв. субсидия, намалена до размер на 144 961 хил. лв., съгласно условията на Договора с държавата.

### 11.2. Приходи от продажба на активи

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Приходи от продажба на материални запаси	2 305	1 857
Приходи от продажба на нетекущи активи	1 925	2 124
<b>Общо:</b>	<b>4 230</b>	<b>3 981</b>

Себестойността на продадените активи през 2020 г. е включена на ред „Балансова стойност на продадени активи“ в консолидирания отчет за приходите и разходите.

### 11.3. Други приходи

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Приходи от заведени втора употреба материали/скрап от брак/ликвидация	4 436	4 299
Приходи от наеми	3 420	3 583
Приходи от глоби и неустойки	2 457	2 881
Приходи от получени провизирани вземания	514	670
Други	1 280	1 090
<b>Общо:</b>	<b>12 107</b>	<b>12 523</b>

През 2020 г. постъпват 514 хил. лв. (2019: 670 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.

### 12. Разходи за материали

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Материали и резервни части	(40 017)	(32 740)
Електроенергия	(8 999)	(9 873)
Гориво	(4 321)	(5 643)
Вода*	(348)	(349)*
Топлоенергия	(341)	(248)
<b>Общо:</b>	<b>(54 026)</b>	<b>(48 853)</b>

\*Във връзка с въведена Система за планиране и управление на ресурсите (SAP-ERP) от началото на 2020 г. са рекласифицирани посочените позиции в разходите.

### 13. Разходи за външни услуги

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b> реклафициран
Ремонти и текущо поддържане на ЖИ	(8 889)	(15 793)
Транспортни услуги и карти	(7 836)	(8 855)
Охрана	(5 959)	(5 066)
Абонаментни услуги	(4 503)	(3 221)
Почистване	(3 663)	(3 287)
Застраховки	(2 956)	(1 603)
Данък сгради, такса смет и други	(1 677)	(1 572)
Лабораторни услуги, експертизи, измерване и фискализиране	(1 147)	(479)
Правна защита, юридическа помощ	(854)	-
Такси	(544)	(730)
Наеми	(491)	(452)
Граждански договори	(405)	(500)
Телефонни и пощенски услуги	(302)	(293)
Курсове за обучение	(172)	(1 088)
Други	(1 503)	(2 719)
<b>Общо:</b>	<b>(40 901)</b>	<b>(45 658)</b>

### 14. Възнаграждения на персонала

#### 14.1. Разходи за персонала

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Възнаграждения	(156 279)	(147 359)
Компенсирани отпуски	(1 415)	(1 906)
Изменение на провизията за обезщетения при пенсиониране	(6 262)	(6 558)
<b>Разходи за възнаграждения</b>	<b>(163 956)</b>	<b>(155 823)</b>
<b>Разходи за социални осигуровки и надбавки</b>	<b>(46 237)</b>	<b>(45 387)</b>
<i>в т.ч. осигуровки, свързани с отпуски</i>	<i>(18 197)</i>	<i>(17 444)</i>
<b>Общо:</b>	<b>(210 193)</b>	<b>(201 210)</b>

Средносписъчният брой на персонала на Групата за 2020 г. е 10 908 бр. (2019 г.: 11 043 бр.)

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

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Актюерски (печалби)/загуби от промени в финансовите предположения	260	(656)
Актюерски (печалби)/загуби от промени във демографските предположения	(364)	183
<b>Общо актюерски (печалби)/загуби:</b>	<b>(104)</b>	<b>(473)</b>
Разходи за текущ трудов стаж	(6 158)	(6 085)
<b>Общо изменение на провизия за обезщетения при пенсиониране:</b>	<b>(6 262)</b>	<b>(6 558)</b>
Разходи за лихви	(47)	(45)
<b>Общо разходи по планове с дефинирани доходи, признати в ОПР</b>	<b>(6 309)</b>	<b>(6 603)</b>

Актюерската печалба/загуба и разходите за трудов стаж се признават като текущ разход и са включени в отчета за приходи и разходи на ред „Разходи за персонала“.

Разходите за лихви, свързани с пенсионните задължения са включени в отчета 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“.

#### ***14.2. Задължения за обезщетения при пенсиониране***

При прекратяване на трудовото правоотношение в Компанията майка, 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 Групата на актюерски рискове като лихвен риск, риск от промяна в продължителността на живота и инфлационен риск.

##### *Лихвен риск*

Настоящата стойност на задълженията по планове с дефинирани доходи е изчислена с дисконтов процент, определен на база на публикуваните от БНБ данни за дългосрочния лихвен процент (доходност от Бенчмарк държавни облигации) в края на 2020 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 Групата.

##### *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 31.12.2020 г. се очаква да бъдат уредени през следващи отчетни периоди и са представени в консолидирания счетоводен баланс на ред „Провизии за пенсии и други подобни задължения“.

За определяне на задълженията за обезщетения при пенсиониране Групата 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 2021-2030 г.

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

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Задължения за дефинирани доходи към 1 януари</b>	22 325	19 182
Разходи за лихви	47	45
Разход за текущ стаж	6 158	6 085
Изплатени суми за пенсионирани през годината	(3 722)	(3 460)
Преоценки - актюерски (печалби)/загуби от промени в демографските предположения	364	(183)
Преоценки - актюерски (печалби)/загуби от промени във финансовите предположения	(260)	656
<b>Задължения за дефинирани доходи към 31 декември</b>	<b>24 912</b>	<b>22 325</b>
от тях: нефинансирани	24 912	22 325

Използвани са следните актюерски допускания:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Дисконтиращ лихвен процент	0,019%	0,2167%
Бъдещо увеличение на заплати и възнаграждения	5% за 2021 и 1,5% за следващите години	8% за 2020 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%	5%

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 2020 г.:

**Промени в значими актюерски предположения**

*В хиляди лева*

<b>Лихвен процент</b>	<b>Увеличение с 0.25%</b>	<b>Намаление с 0.25%</b>
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2020 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(274)	274
<b>Промяна в степените на отпаданията</b>	<b>Увеличение с 1%</b>	<b>Намаление с 1%</b>
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2020 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(1 171)	1 171
<b>Промяна в степените на смъртност</b>	<b>Увеличение с 25%</b>	<b>Намаление с 25%</b>
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2020 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(212)	212

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.

#### 15. Други разходи за дейността

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Изгубени съдебни дела	(22 306)	(70)
Балансова стойност на продадените активи	(5 864)	(10 468)
Работно и униформено облекло	(1 841)	(3 362)
Брак на дълготрайни активи	(1 793)	(3 209)
Внесени в бюджета 50% от получени наеми	(1 595)	(1 751)
Командировки	(651)	(960)
Неустойки по договори	(568)	(1 625)
Нанесени щети	(293)	(36)
Ликвидация на ДМА	(21)	(1 637)
Обезценка на търговски вземания	-	(207)
Други разходи за дейността	<u>(2 289)</u>	<u>(2 159)</u>
<b>Общо:</b>	<b><u>(37 221)</u></b>	<b><u>(25 484)</u></b>

Съгласно чл. 94 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2020 година, Компанията майка 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 2020 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>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Балансова стойност на продадени стоки – ел.енергия	(3 761)	(8 340)
Балансова стойност на продадени материални запаси	(1 779)	(1 823)
Балансова стойност на продадени ДМА	<u>(324)</u>	<u>(305)</u>
<b>Общо:</b>	<b><u>(5 864)</u></b>	<b><u>(10 468)</u></b>

#### 16. Финансови приходи и финансови разходи

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Финансови приходи</b>		
Приходи от съучастия – дивиденди	152	84
Положителна промяна в справедливата стойност на финансови активи	-	1
<b>Общо:</b>	<b><u>152</u></b>	<b><u>85</u></b>

Приходите от съучастия представляват приходи от дивиденди получени през 2020 г. от ЗАД „Алианс България” в размер на 152 хил. лв. (2019: 84 хил. лв.).

<b>Финансови разходи</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<i>В хиляди лева</i>		
Разходи за лихви по планове с дефинирани доходи	(47)	(45)
Отрицателна промяна в справедливата стойност на финансови активи	(4)	(3)
Отрицателни разлики от промяна на валутни курсове	(4)	(1)
Други финансови разходи	(4)	(4)
<b>Общо:</b>	<b>(59)</b>	<b>(53)</b>

#### 17. Данъчно облагане

В консолидирания финансов отчет е представен текущ разход за данък, представляващ общ разход за корпоративен данък и отсрочени данъци от индивидуалните отчети на дружествата от Групата.

Съгласно изискванията на данъчните закони на Република България, данъчните задължения се определят на база на индивидуалните финансови отчети на юридическите лица.

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Текущ разход за корпоративен данък	(5)	(29)
Ефект от отсрочени данъци	2 619	2 882

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 2020 г. е 10% (2019 г.: 10%) на база на индивидуалните финансови отчети на Компанията майка и дъщерното дружество.

Съответните данъчни периоди 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 Групата не са известни обстоятелства, които биха могли да доведат до възникване на допълнителни съществени задължения в тази област. Бележка 26 предоставя информация за отсрочените данъчни активи и пасиви, включваща стойностите, признати директно в Неразпределена печалба.

#### 18. Нематериални активи

<b>2020</b>	<b>Софтуер</b>	<b>Патенти и лицензи</b>	<b>Други</b>	<b>Общо</b>
<i>В хиляди лева</i>				
<b>Отчетна стойност</b>				
Салдо към 01.01.2020 г.	10 593	67	86	10 746
Придобити	31	-	-	31
Отписани	(92)	(15)	(1)	(108)
<b>Салдо към 31.12.2020 г.</b>	<b>10 532</b>	<b>52</b>	<b>85</b>	<b>10 669</b>
<b>Амортизации</b>				
Салдо към 01.01.2020 г.	8 494	49	70	8 613
Амортизация за периода	634	8	4	646

Отписани през периода	(91)	(5)	(1)	(97)
<b>Салдо към 31.12.2020 г.</b>	<b>9 037</b>	<b>52</b>	<b>73</b>	<b>9 162</b>
<b>Балансова стойност</b>				
Салдо към 01.01.2020 г.	2 099	18	16	2 133
<b>Салдо към 31.12.2020 г.</b>	<b>1 495</b>	<b>-</b>	<b>12</b>	<b>1 507</b>

**2019**

*В хиляди лева*

**Отчетна стойност**

	Софтуер	Патенти и лицензи	Други	Общо
Салдо към 01.01.2019 г.	8 891	67	86	9 044
Придобити	1 732	-	-	1 732
Отписани	(30)	-	-	(30)
<b>Салдо към 31.12.2019 г.</b>	<b>10 593</b>	<b>67</b>	<b>86</b>	<b>10 746</b>

**Амортизации**

Салдо към 01.01.2019 г.	7 783	39	64	7 886
Амортизация за периода	741	10	6	757
Отписани през периода	(30)	-	-	(30)
<b>Салдо към 31.12.2019 г.</b>	<b>8 494</b>	<b>49</b>	<b>70</b>	<b>8 613</b>

**Балансова стойност**

Салдо към 01.01.2019 г.	1 108	28	22	1 158
<b>Салдо към 31.12.2019 г.</b>	<b>2 099</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>2 133</b>

## 19. Дълготрайни материални активи

**2020**

*В хиляди лева*

	Земи	Сгради	Машини и оборудване	Съоръжения	Тран- спортни средства	Други	Предоста- вени аванси	ДМА в процес на изграждане	Общо
<b>Отчетна стойност</b>									
Салдо към 01.01.2020 г.	318 218	139 805	396 441	3 719 159	36 720	14 839	116 255	403 970	5 145 407
Придобити	1 894	18	66	10 299	1 404	697	136 491	222 363	373 232
Отписани	(447)	(641)	(870)	(9 613)	(403)	(128)	-	(3 919)	(16 021)
Рекласифицирани	(19)	52	-	(33)	-	-	-	-	-
Трансфери	-	10 541	6 692	100 618	-	-	-	(117 851)	-
<b>Салдо към 31.12.2020 г.</b>	<b>319 646</b>	<b>149 775</b>	<b>402 329</b>	<b>3 820 430</b>	<b>37 721</b>	<b>15 408</b>	<b>252 746</b>	<b>504 563</b>	<b>5 502 618</b>

**Амортизации и загуби от обезценка**

Салдо към 01.01.2020 г.	-	39 342	148 650	943 288	23 861	8 754	-	-	1 163 895
Амортизация за периода	-	6 228	32 129	151 272	1 799	1 408	-	-	192 836
Отписани през периода	-	(242)	(803)	(3 489)	(403)	(124)	-	-	(5 061)
<b>Салдо към 31.12.2020 г.</b>	<b>-</b>	<b>45 328</b>	<b>179 976</b>	<b>1 091 071</b>	<b>25 257</b>	<b>10 038</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 351 670</b>

**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
<b>Салдо към 31.12.2020 г.</b>	<b>319 646</b>	<b>104 447</b>	<b>222 353</b>	<b>2 729 359</b>	<b>12 464</b>	<b>5 370</b>	<b>252 746</b>	<b>504 563</b>	<b>4 150 948</b>

**2019**

*В хиляди лева*

	Земи	Сгради	Машини и оборудване	Съоръжения	Транспортни средства	Други	Предоставени аванси	ДМА в процес на изграждане	Общо
<b>Отчетна стойност</b>									
Салдо към 01.01.2019 г.	318 353	137 825	366 601	3 635 547	32 882	14 789	22 153	395 832	4 923 982
Придобити	88	5	7 782	-	3 235	645	94 102	142 704	248 561
Отписани	(223)	(531)	(484)	(11 018)	(179)	(595)	-	(14 106)	(27 136)
Рекласифицирани	-	-	(782)	-	782	-	-	-	-
Трансфери	-	2 506	23 324	94 630	-	-	-	(120 460)	-
Салдо към 31.12.2019 г.	<b>318 218</b>	<b>139 805</b>	<b>396 441</b>	<b>3 719 159</b>	<b>36 720</b>	<b>14 839</b>	<b>116 255</b>	<b>403 970</b>	<b>5 145 407</b>
<b>Амортизации и загуби от обезценка</b>									
Салдо към 01.01.2019 г.	-	33 468	119 260	795 872	22 012	7 915	-	-	978 527
Амортизация за периода	-	6 267	30 085	151 652	1 742	1 433	-	-	191 179
Отписани през периода	-	(393)	(417)	(4 236)	(171)	(594)	-	-	(5 811)
Рекласифицирани	-	-	(278)	-	278	-	-	-	-
Салдо към 31.12.2019 г.	-	<b>39 342</b>	<b>148 650</b>	<b>943 288</b>	<b>23 861</b>	<b>8 754</b>	-	-	<b>1 163 895</b>
<b>Балансова стойност</b>									
Салдо към 01.01.2019 г.	318 353	104 357	247 341	2 839 675	10 870	6 874	22 153	395 832	3 945 455
Салдо към 31.12.2019 г.	<b>318 218</b>	<b>100 463</b>	<b>247 791</b>	<b>2 775 871</b>	<b>12 859</b>	<b>6 085</b>	<b>116 255</b>	<b>403 970</b>	<b>3 981 512</b>

Дълготрайните материални активи включват земи, сгради, съоръжения, транспортни средства, стопански инвентар, компютърна техника и други, които са необходими за текущата дейност на Групата 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 дълготрайни материални активи, предоставени от собственика на капитала на концесия:

- „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, информационните технологии и съобщенията. Общата балансовата стойност на тези активи е 17 417 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 са отчитат като отделни дълготрайни материални активи.

За определяне на остатъчната стойност на активите е използван методът на ликвидационната стойност.

Към 31.12.2020 г. са бракувани дълготрайни материални активи с отчетна стойност 11 489 хил. лв. (2019 г.: 12 620 хил. лв.) и балансова стойност 6 519 хил. лв. (2019 г.: 6 902 хил. лв.). За бракуваните преоценени в предходни периоди дълготрайни материални активи е извършено намаление на преоценъчния резерв с 4 726 хил. лв. (2019 г.: 3 692 хил. лв.), съгласно приложимия СС 16.

Към 31.12.2020 г. отчетната стойност на 100% амортизираните активи, които продължават да се използват в дейността на Групата е в размер на 169 165 хил. лв. (2019 г.: 154 416 хил. лв.).

Групата не разполага с документи за собственост за част от представените в консолидирания счетоводен баланс недвижими имоти (земя и сгради). Групата продължава процеса на осигуряване на надлежни документи за собственост за земя с балансова стойност в размер на 76 371 хил. лв. към 31.12.2020 г. (2019 г.: 74 958 хил. лв.) и сгради с балансова стойност в размер на 12 397 хил. лв. към 31.12.2020 г. (2019 г.: 10 630 хил. лв.)

## 20. Инвестиции в асоциирани и други предприятия (малцинствени участия)

<i>В хиляди лева</i>	<b>Вид дейност</b>	<b>Дял %</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>20.1. Асоциирани предприятия</b>				
<b>“фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД</b>	Производство на стрелки	49%		
Към 1 януари			3 263	3 703
Дял в печалбата (загубата)			1 458	355
Получени дивиденди			(355)	(795)
Към 31 декември			<u>4 366</u>	<u>3 263</u>
<b>"Зона за обществен достъп - Бургас" АД</b>	Проектиране, изграждане и експлоатиране на интермодален терминал	20%		
Към 1 януари			19	19
Дял в печалбата (загубата)			-	-
Към 31 декември			<u>19</u>	<u>19</u>
<b>20.2. Други инвестиции в предприятия</b>				
<b>ЗАД “Алианц България”</b>	Застрахователно дружество	2,796%		
Към 1 януари			742	742
Към 31 декември			<u>742</u>	<u>742</u>
<b>Общо инвестиции:</b>			<u><u>5 127</u></u>	<u><u>4 464</u></u>

Асоциираните предприятия са представени в консолидирания финансов отчет на Групата по метода на собствения капитал. Датата на финансовите отчети на асоциираните предприятия е 31 декември. През 2020 г. от ЗАД „Алианц България” е получен дивидент в размер на 152 хил.

лв. (2019: 84 хил. лв.). Акциите в другите предприятия – малцинствени участия не се търгуват на публична фондова борса, поради което справедливата им стойност не може да бъде установена.

**31 декември 2020 г.**

*В хиляди лева*

	Страна на учредяване	% дялово участие	Активи	Пасиви	Приходи	Печалба/ (загуба)	Печалба/ (загуба), полагаща се на Групата
„Фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	България	49%	19 180	10 523	27 008	2 975	1 458
„Зона за обществен достъп - Бургас” АД	България	20%	202	69	6	3	-
							<b>1 458</b>

Данните за активи, пасиви, приходи и финансови резултати за „Зона за обществен достъп - Бургас” АД са от последните налични финансови отчети към 31.12.2019 г.

**31 декември 2019 г.**

*В хиляди лева*

	Страна на учредяване	% дялово участие	Активи	Пасиви	Приходи	Печалба/ (загуба)	Печалба/ (загуба), полагаща се на Групата
„Фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	България	49%	19 205	12 830	18 448	724	355
„Зона за обществен достъп - Бургас” АД	България	20%	-	-	-	-	-
							<b>355</b>

Групата няма условни задължения или други поети ангажименти, свързани с нейните инвестиции в асоциирани предприятия.

**21. Материални запаси**

*В хиляди лева*

	2020	2019
Материали и консумативи	63 412	68 953
Готова продукция	237	184
<b>Общо:</b>	<b>63 649</b>	<b>69 137</b>

**21.1. Материали и консумативи**

*В хиляди лева*

	2020	2019
Основни материали	22 183	26 419
Материални отпадъци (скрап)	13 274	13 025
Материали втора употреба	12 187	12 771
Основни резервни части и резервно оборудване	9 015	9 106
Горивни и смазочни материали	1 845	2 034
Други	4 908	5 598
<b>Общо:</b>	<b>63 412</b>	<b>68 953</b>

Материалните запаси с балансова стойност 63 412 хил. лв. към 31.12.2020 г. (31.12.2019 г.: 68 953 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 31.12.2020 г. е 36 003 хил. лв. (31.12.2019 г.: 35 675 хил. лв.), разпределени в следните групи:

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Основни материали	18 092	17 041
Материали втора употреба	12 187	12 771
Основни резервни части и резервно оборудване	5 368	5 488
Други материали – финансирани	356	375
<b>Общо:</b>	<b>36 003</b>	<b>35 675</b>

Материални запаси към 31 декември 2020 г. не са предоставяни като обезпечение на задължения.

## **22. Вземания**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Вземания от клиенти и доставчици	95 067	98 250
Вземания, свързани с асоциирани предприятия (бележка 30.2.1)	1	-
Други вземания	18 387	18 584
<b>Общо:</b>	<b>113 455</b>	<b>116 834</b>
<i>в т.ч. финансови активи (бележка 31.1)</i>	<i>95 504</i>	<i>98 339</i>

### **22.1. Вземания от клиенти и доставчици**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Вземания от свързани лица под общ контрол	87 611	91 118
Вземания от други клиенти	7 416	6 879
Обезценка на вземания от други клиенти	(215)	(215)
Вземания от доставчици (аванси)	255	468
<b>Общо:</b>	<b>95 067</b>	<b>98 250</b>

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 31.12.2020 г. най-големият длъжник е „Холдинг БДЖ“ ЕАД и неговите дружества с 87 437 хил. лв. или 91,97% от общо търговските вземания от клиенти и доставчици, като сумите са както следва: вземанията от „Холдинг БДЖ“ ЕАД възлизат в размер на 20 977 хил. лв., вземанията от „БДЖ-ТП“ ЕООД – в размер на 57 336 хил. лв. и „БДЖ-ПП“ ЕООД – в размер на 9 124 хил. лв., включващи вземания от инфраструктурни такси, спомагателни и допълнителни услуги за дезинфекция, мерене и други.

Към 31.12.2020 г. Компанията майка представя вземания в размер на 61 231 хил. лв., за които има сключени споразумения с „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ-ТП“ ЕООД за разсрочено плащане с матуритет: изискуемост над една година с балансова стойност 58 163 хил. лв. (за 2019 г.: 70 213 хил. лв.) и изискуемост до една година с балансова стойност 3 068 хил. лв. (за 2019 г.: 3 792 хил. лв.), които се изпълняват съгласно договореностите.

## 22.2. Други вземания

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Данъци за възстановяване	11 137	8 526
Съдебни вземания	4 117	4 090
Вземания по оперативни програми	691	557
Други вземания	2 442	5 411
<b>Общо:</b>	<b>18 387</b>	<b>18 584</b>

### 22.2.1. Съдебни вземания

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Вземания по съдебни спорове	1 498	1 885
Присъдени вземания	4 450	4 036
Обезценка на съдебни и присъдени вземания	(1 831)	(1 831)
<b>Общо:</b>	<b>4 117</b>	<b>4 090</b>

### 22.2.2. Други вземания

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Блокирани парични средства в КТБ АД	4 737	5 251
Други дебитори	1 857	4 341
Дадени гаранции	834	1 427
Вземания по липси и начети	68	68
Други	107	
Обезценка на други вземания	(5 161)	(5 676)
<b>Общо:</b>	<b>2 442</b>	<b>5 411</b>

На ред „Обезценка на други вземания“ е включена сумата в размер на 4 737 хил. лв., представляваща обезценка на блокирани парични средства в КТБ АД и сумата в размер на 424 хил. лв., представляваща обезценка на вземания, свързани с кражби.

През 2020 г. постъпват 514 хил. лв. (2019: 670 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>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Салдо към 1 януари	7 722	8 206
Разход за обезценка	-	207
Отписани суми (несъбираеми)	(1)	(21)
Събрани суми	(514)	(670)
<b>Салдо към 31 декември</b>	<b>7 207</b>	<b>7 722</b>

Анализ на необезценените просрочени търговски и други вземания е представен в пояснителна бележка 32.2.

## 23. Краткосрочни инвестиции

В консолидирания счетоводен баланс са представени краткосрочни инвестиции, представляващи инвестиции във финансови активи – ценни книжа, оценени по справедлива стойност 24 хил. лв.

Към датата на финансовия отчет ценните книжа са оценени на база последна сключена сделка на БФБ към 31 декември 2020 година – последна борсова сесия за 2020 година.

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Краткосрочни инвестиции:</b>		
Финансови активи, държани за търгуване (Загуба)/ Печалба от промяна на справедливата стойност	21 <u>(4)</u>	24 <u>(3)</u>
<b>Общо:</b>	<b><u>17</u></b>	<b><u>21</u></b>

#### **24. Пари и парични еквиваленти**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Парични средства в брой	37	47
Парични средства по банкови сметки	<u>49 420</u>	<u>127 362</u>
<b>Общо:</b>	<b><u>49 457</u></b>	<b><u>127 409</u></b>

##### **24.1. Парични средства в брой**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Каса в лева	30	41
Каса във валута	4	4
Ваучери за храна	<u>3</u>	<u>2</u>
<b>Общо:</b>	<b><u>37</u></b>	<b><u>47</u></b>

##### **24.2. Парични средства по банкови сметки**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Разплащателна сметка в левове	49 383	126 672
Специални банкови сметки	-	653
Разплащателна сметка във валута	<u>37</u>	<u>37</u>
<b>Общо:</b>	<b><u>49 420</u></b>	<b><u>127 362</u></b>

С цел по-ефективно управление на паричните средства и ежедневен контрол, всички разплащания на Компанията майка и нейните структурни звена са включени в системата на електронни бюджетни разплащания (СЕБРА) като отделна първостепенна система за чужди средства на принципала – Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) чрез сметки в Българска народна банка (БНБ). Титуляр на сметките в БНБ е МТИТС.

За целите на изпълнение на условията на проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, Компанията майка 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 МТИТС, който финализира разплащанията.

По този ред през 2020 г. Компанията майка е уредила задължения към свои доставчици по проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ в размер на 130 782 хил. лв. (2019 год. – 55 850 хил. лв.). Тези средства не са включени в консолидирания отчет за паричните потоци за съответните периоди (пояснителна бележка 29).

## 25. Собствен капитал

### 25.1. Основен капитал

Към 31 декември 2020 г. основният капитал на Групата е в размер на 100 000 хил. лв. Едноличен собственик на капитала е държавата, чийто права се упражняват от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

### 25.2. Допълнителни резерви

Допълнителните резерви са възникнали като балансираща стойност при отделянето на Компанията майка от Национална компания „Български държавни железници”, (Разделителен протокол към 31 декември 2001 г.). Размерът към 31.12.2020 г. е 382 763 хил. лв. (31.12.2019 г.: 372 323 хил. лв.). През 2020 г. за сметка на допълнителните резерви са:

- получени безвъзмездно предоставени нетекущи активи на стойност 10 651 хил. лв. съгласно:
  - Решение №155 от 15.03.2018 г. на МС и Решение на УС №03-02/20 от 21.02.2020 г.;
  - С писмо №0416/5-002<sup>17</sup> от 17.08.2018 г. на Областния управител на Област София и Решение на УС №12-05/20 от 21.05.2020 г.;
  - Решение №693 от 01.10.2020 г. на МС и Решение на УС №27-12/20 от 17.12.2020 г.;
  - Решение №788 от 30.10.2020 г. на МС и Решение на УС №02-01/21 от 21.01.2021 г.;
- отписани нетекущи активи на стойност 211 хил. лв. съгласно:
  - Решение №620 от 06.09.2020 г. на МС и Решения на УС №12-05/20 от 21.05.2020 г. и 19-08/20 от 19.08.2020 г.

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

### 25.3. Преоценъчен резерв

В хиляди лева	2020	2019
Салдо към 1 януари	1 437 874	1 446 807
Освободен преоценъчен резерв на отписани (бракувани) активи	(4 726)	(3 692)
Данъчен ефект от отписания преоценъчен резерв	472	369
Прехвърляне на преоценъчен резерв на отписани активи в неразпределена печалба	(5 780)	(5 610)
<b>Салдо към 31 декември</b>	<b>1 427 840</b>	<b>1 437 874</b>

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 19 и 26).

## 26. Отсрочени данъчни пасиви и активи

Ефективната данъчна ставка за целите на изчислението на отсрочените данъчни пасиви и пасиви за 2020 г. и сравнимия период 2019 г. е 10%.

### 26.1. Отсрочени данъчни пасиви

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Към 1 януари	99 482	102 733
Отписан отсрочен данъчен пасив	(472)	(369)
Промяна на отсрочен данъчен пасив от освободен преоценъчен резерв	(2 619)	(2 882)
<b>Към 31 декември</b>	<b>96 391</b>	<b>99 482</b>

Признатите отсрочени данъчни пасиви са свързани с разликата между счетоводната и данъчна балансова стойност на дълготрайните материални активи към края на отчетния период.

### 26.2. Непризнати отсрочени данъчни активи

Непризнатите отсрочени данъчни активи са свързани със следните временни разлики:

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
	Данъчен актив	Данъчен актив
Начисления към персонала и други физически лица	468	592
Обезценка на търговски и други вземания	1	24
	<b>469</b>	<b>616</b>

### 27. Оперативен лизинг

#### Компанията като лизингополучател:

Лизинговите плащания, признати като разход за периода, възлизат на 491 хил. лв. (2019 г.: 452 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 Групата.

Договорите за оперативен лизинг на Групата 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 Групата са отдавани под наем по договори за оперативен лизинг.

Приходите от наеми за 2020 г., възлизащи на 3 422 хил. лв. (2019 г.: 3 586 хил. лв.), са включени в консолидирания отчет за приходите и разходите на ред „Други приходи”. Компанията майка внася 50% от получените приходи от наеми в държавния бюджет съгласно Закона за държавния бюджет на Република България. Не са признавани условни наеми.

### 28. Задължения

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Задължения към доставчици	12 959	14 100
Задължения, свързани с асоциирани предприятия (бележка 30.2.3)	14	3 202
Получени аванси	-	14
Други задължения	43 181	28 311
<b>Общо:</b>	<b>56 154</b>	<b>45 627</b>
<i>в т.ч. финансови пасиви (бележка 31.2)</i>	<i>20 807</i>	<i>26 873</i>

Задълженията към 31.12.2020 г. към асоциирани предприятия в размер на 14 хил. лв. (2019 г.: 3 202 хил. лв.) представляват закупени стрелкови части и други материали от „Фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД.

### **28.1. Задължения към доставчици**

*В хиляди лева*

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Задължения към свързани предприятия под общ контрол	4 650	1 559
Задължения към други доставчици	8 309	12 541
<b>Общо:</b>	<b>12 959</b>	<b>14 100</b>

### **28.2. Други задължения**

*В хиляди лева*

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Задължения по съдебни дела	21 662	-
Задължения към персонала	10 195	10 307
Гаранции за изпълнение на договори	7 833	9 557
Задължения за социално осигуряване	279	5 050
Задължения за данъци	1 221	2 300
Други задължения	1 991	1 097
<b>Общо:</b>	<b>43 181</b>	<b>28 311</b>

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

#### **28.2.1. Задължения за данъци**

*В хиляди лева*

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Данъци по ЗДДФЛ	1 080	2 088
Вноски по чл. 90 от Закон за държавния бюджет (50% от получени наеми)	67	78
Данъци по чл. 204 от ЗКПО	65	84
Данъци към общини	7	3
Разчети с НОИ и НАП	2	-
ДДС за внасяне	-	34
Акциз за търговия с ел. енергия	-	11
Данъци върху печалбата	-	2
<b>Общо:</b>	<b>1 221</b>	<b>2 300</b>

#### **28.2.2. Други задължения**

*В хиляди лева*

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Задължения по застраховане	1 072	229
Други кредитори	919	868
<b>Общо:</b>	<b>1 991</b>	<b>1 097</b>

## **29. Финансирания**

Финансиранията са безвъзмездни средства, предоставени от държавата и европейските фондове и представляват отсрочени приходи за бъдещи периоди (балансова стойност на

финансиранията), които се признават систематично за срока на полезния живот на нетекущи активи, придобити с получените безвъзмездни средства и използвани в оперативната дейност на Групата.

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>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Нетекущи:</b>		
Финансирания, свързани с нетекущи амортизируеми активи	2 117 377	2 148 622
Финансирания за нетекущи активи в процес на изграждане	801 115	625 043
Финансирания за текуща дейност	<u>7 643</u>	<u>9 793</u>
<b>Общо:</b>	<b><u>2 926 135</u></b>	<b><u>2 783 458</u></b>

**29.1. Движение през периода по източници на финансиране, представени в консолидираните счетоводен баланс и отчет за приходите и разходите**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Към 1 януари</b>	<b><u>2 783 458</u></b>	<b><u>2 532 584</u></b>
Получени от държавния бюджет	264 961	264 889
Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (пояснителна бележка 24.2)	130 782	64 812
Механизъм за свързване на Европа	37 261	55 071
Възстановени/(Платени) финансираня от/(на) УО по ОПТ	7 308	(120)
ПМС за одобряване на неотложни разходи при бедствия	3 164	1 565
Получени от държавния бюджет чрез МТИТС	2 579	208 000
Получени/(Възстановени) ДДС 06/2011	-	(3 133)
Признати в консолидирания отчет за приходите и разходите	(303 486)	(340 338)
Други	<u>108</u>	<u>128</u>
<b>Към 31 декември</b>	<b><u>2 926 135</u></b>	<b><u>2 783 458</u></b>

Групата 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 Групата.

През 2020 г. Групата е получила безвъзмездни средства, предоставени от Държавния бюджет, в размер на 264 961 хил. лв. (2019 г.: 264 889 хил. лв.), от които текуща субсидия за покриване на разходи в размер на 144 961 хил. лв. и 120 000 хил. лв. за капиталов трансфер.

**29.2. Движение през периода по източници на финансиране, представени в консолидирания отчет за паричния поток**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Получени финансираня</b>		
Получени от държавния бюджет за текуща субсидия	144 961	144 889
Получени от държавния бюджет за капиталов трансфер	120 000	120 000
Механизъм за свързване на Европа	37 261	55 140
Получени по Оперативни програми	7 308	6 121
ПМС за одобряване на неотложни разходи при бедствия	3 164	1 565
Получени от държавния бюджет чрез МТИТС	2 579	208 000
Получени/(Възстановени) ДДС 06/2011	-	234
Други	108	128
<b>Общо:</b>	<b>315 381</b>	<b>536 077</b>

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Възстановени финансираня</b>		
Възстановени заемни средства (временна финансова помощ)	-	(213 000)
Възстановени средства ДДС 06/2011	-	(526)
Възстановени средства Оперативни програми	-	(120)
Възстановени средства на Механизъм за свързване на Европа	-	(69)
Други възстановени финансираня	-	(1)
<b>Общо:</b>	<b>-</b>	<b>(213 716)</b>

**30. Свързани лица**

**30.1. Сделки със свързани предприятия**

**30.1.1. Сделки с асоциирани и други свързани предприятия**

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Продажба на стоки и услуги</b>	<b>6</b>	<b>8</b>
продажба на услуги на „фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	6	8
<b>Покупки на стоки и услуги</b>	<b>4 557</b>	<b>3 624</b>
покупки на стоки от „фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	4 503	3 574
покупки на услуги от „фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	54	50
Разпределени дивиденди от „фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД	355	795
Разпределени дивиденди от ЗАД „Алианц България“	152	84

### 30.1.2. Сделки с други свързани лица под общ контрол

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Продажба на стоки и услуги</b>	<b>95 301</b>	<b>95 347</b>
Холдинг БДЖ ЕАД	234	248
БДЖ-Пътнически превози ЕООД	53 474	54 355
БДЖ-Товарни превози ЕООД	41 298	40 408
ТСВ ЕАД	295	336
<b>Покупки на стоки и услуги</b>	<b>61 880</b>	<b>29 226</b>
Холдинг БДЖ ЕАД	2 025	299
БДЖ-Пътнически превози ЕООД	5 595	5 706
БДЖ-Товарни превози ЕООД	10 460	3 760
ТСВ ЕАД	43 800	19 461

### 30.1.3. Сделки с ключов управленски персонал

Ключовият управленски персонал включва членовете на Управителния съвет, Одитните комитети, Генералния директор и Управителя на Групата. Доходите на ключовия управленски персонал, включително осигуровки, са както следва:

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Заплати и други краткосрочни доходи	232	228
Осигуровки	22	21
<b>Общо:</b>	<b>254</b>	<b>249</b>

### 30.1.4. Безналични сделки

През 2020 г. са подписани споразумения за прихващания на насрещни вземания и задължения със свързани лица под общ контрол на стойност 11 350 хил. лв. (2019 г.: 3 683 хил. лв.). Дъщерното дружество „ТРЕН“ ЕООД е уредило свои задължения към доставчик на ел. енергия в размер на 677 хил. лв. чрез прихващане на свои вземания от „БДЖ – ТП“ ЕООД.

### 30.2. Разчети със свързани предприятия

Вземания и задължения от свързани лица под общ контрол, с принципал МТИТС, 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 консолидирания счетоводен баланс.

#### 30.2.1. Вземания от асоциирани предприятия

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
„фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	1	-
<b>Общо вземания от асоциирани предприятия:</b>	<b>1</b>	<b>-</b>

### 30.2.2. Вземания от свързани лица под общ контрол

В хиляди лева	2020	2019
Холдинг БДЖ ЕАД	20 977	23 507
в т. ч. изискуеми над 1 г.	20 769	23 305
БДЖ-Пътнически превози ЕООД	9 124	7 572
БДЖ-Товарни превози ЕООД	57 336	59 871
в т. ч. изискуеми над 1 г.	37 394	46 908
ТСВ ЕАД	174	168
<b>Общо вземания от свързани лица под общ контрол</b>	<b>87 611</b>	<b>91 118</b>
в т. ч. изискуеми над 1 г.	58 163	69 026

### 30.2.3. Задължения към асоциирани предприятия

В хиляди лева	2020	2019
„фьосталпине Рейлуей Системс България” ООД	14	3 202
<b>Общо задължения към асоциирани предприятия:</b>	<b>14</b>	<b>3 202</b>

### 30.2.4. Задължения към свързани лица под общ контрол

В хиляди лева	2020	2019
Холдинг БДЖ ЕАД	-	9
БДЖ-Пътнически превози ЕООД	3 465	1 054
БДЖ-Товарни превози ЕООД	436	341
ТСВ ЕАД	749	155
<b>Общо задължения към свързани лица под общ контрол</b>	<b>4 650</b>	<b>1 559</b>

## 31. Категории финансови активи и пасиви

Балансовите стойности на финансовите активи и пасиви на Групата могат да бъдат представени в следните категории:

### 31.1. Финансови активи

Финансови активи са:

В хиляди лева	Бележка	2020	2019
Финансови активи на разположение за продажба	20, 23	759	763
Кредити и вземания:			
Вземания	22	95 504	98 339
Пари и парични еквиваленти	24	49 457	127 362
<b>Общо финансови активи:</b>		<b>145 720</b>	<b>226 511</b>

Ред „Вземания“ включва финансови активи, както следва:

от ред „Вземания“	2020	2019
В хиляди лева		
Вземания от свързани лица под общ контрол	87 611	91 118
Вземания от други клиенти	7 416	6 879
Вземания по оперативни програми	691	557
Вземания, свързани с асоциирани предприятия	1	-
Обезценка на вземания от други клиенти	(215)	(215)
<b>Общо вземания – финансови :</b>	<b>95 504</b>	<b>98 339</b>

### 31.2. Финансови пасиви

#### Финансови пасиви са:

<i>В хиляди лева</i>	2020	2019
Финансови пасиви, отчитани по амортизирана стойност:		
Търговски задължения	12 959	14 100
Задължения свързани с гаранции	7 833	9 557
<i>в т.ч. над 1 г.</i>	2 653	1 578
Задължения свързани с асоциирани и смесени предприятия	14	3 202
<b>Общо финансови пасиви:</b>	<b>20 806</b>	<b>26 873</b>
<i>в т.ч. над 1 г.</i>	2 653	1 578

В бележка 6.11 е предоставена информация относно счетоводната политика за всяка категория финансови инструменти. Описание на политиката и целите за управление на риска на Групата относно финансовите инструменти е представено в бележка 32.

### 32. Рискове, свързани с финансовите инструменти

#### Цели и политика на ръководството по отношение управление на риска

Групата е изложена на различни видове рискове по отношение на финансовите си инструменти. Детайлна информация относно финансовите активи и пасиви по категории на Групата е представена в бележка 31. Най-значимите финансови рискове, на които е изложена Групата са пазарен риск, кредитен риск и ликвиден риск.

Управлението на риска на Групата се осъществява от централната администрация на Компанията майка 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. Групата не се занимава активно с търгуването на финансови активи за спекулативни цели, нито пък издава опции.

Най-съществените финансови рискове, на които е изложена Групата, са описани по-долу.

#### 32.1. Анализ на пазарния риск

Вследствие на използването на финансови инструменти Групата 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 Групата.

#### 32.2. Анализ на кредитния риск

Кредитният риск представлява рискът даден контрагент да не заплати задължението си към Групата. Групата е изложена на този риск във връзка с различни финансови инструменти, като напр. при възникване на вземания от клиенти, депозирани на средства, инвестиции и други. Излагането на Групата 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>	2020	2019
Групи финансови активи – балансови стойности:		
Финансови активи на разположение за продажба	759	763
Търговски и други вземания	95 504	98 339
Пари и парични еквиваленти	49 457	127 362
<b>Балансова стойност</b>	<b>145 720</b>	<b>226 464</b>

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

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

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

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Непросрочени	14 136	16 932
Просрочени до 90 дни	8 587	10 624
Просрочени между 90 – 180 дни	3 805	1 712
Просрочени между 180 – 365 дни	6 349	609
Просрочени над 365 дни	62 627	68 462
<b>Общо</b>	<b>95 504</b>	<b>98 339</b>

По отношение на търговските и други вземания Компанията майка 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 майка 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 62 627 лв. към 31 декември 2020 г. включват:

- 20 953 хил. лв. – Вземания от „Холдинг БДЖ” ЕАД

За уреждане на финансовите задължения на „Холдинг БДЖ” ЕАД по фактури, издадени от Компанията майка 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 Компанията майка и „Холдинг БДЖ” ЕАД за разсрочено плащане, което се изпълнява съгласно договореностите. Остатък от сумата към 31.12.2020 г. по споразумението е 20 829 хил. лв.

- 40 569 хил. лв. – Вземания от „БДЖ-ТП” ЕООД

За уреждане на финансовите задължения на „БДЖ Товарни превози” ЕООД по фактури, издадени от Компанията майка 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 Компанията майка и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД за разсрочено плащане, което се изпълнява съгласно договореностите. Остатъкът от сумата към 31.12.2020 г. по споразумението е 37 513 хил. лв.

За уреждане на финансовите задължения на „БДЖ Товарни превози” ЕООД по фактури, издадени от Компанията майка през периода от 01.09.2019 г. до 30.11.2019 г. е подписано споразумение на 09.03.2020 г., което се изпълнява, съгласно договореностите. Остатък от сумата към 31.12.2020 г. по споразумението е 2 888 хил. лв.

Договорените парични потоци през 2021 г. по споразуменията са 3 068 хил. лв.

- 662 хил. лв. – Вземания от „БДЖ-ПП” ЕООД
- 443 хил. лв. представляват вземания от други контрагенти над една година, за които Компанията майка предприема действия по събирането им.

Към датата на съставяне на настоящия финансов отчет Компанията майка 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 2020 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 майка по отношение на тези финансови инструменти.

### 32.3. Анализ на ликвидния риск

Ликвидният риск представлява рискът Групата да не може да погаси своите задължения. Групата 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.

Групата 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 финансирания от държавата.

Към 31 декември 2020 г. падежите на договорните задължения на Групата (съдържащи лихвени плащания, където е приложимо) са обобщени, както следва:

*В хиляди лева*

	<u>Текущи</u> До 1 година	<u>Нетекущи</u> От 1 до 5 години
31 декември 2020 г.		
Търговски и други задължения	18 153	2 653
<b>Общо</b>	<b>18 153</b>	<b>2 653</b>

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

*В хиляди лева*

	<u>Текущи</u> До 1 година	<u>Нетекущи</u> От 1 до 5 години
31 декември 2019 г.		
Търговски и други задължения	25 281	1 578
<b>Общо</b>	<b>25 281</b>	<b>1 578</b>

Стойностите, оповестени в този анализ на падежите на задълженията, представляват недисконтираните парични потоци по договорите, които могат да се различават от балансните стойности на задълженията към отчетната дата.

#### **Финансовите активи като средство за управление на ликвидния риск**

При оценяването и управлението на ликвидния риск Групата 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.

### **33. Политика и процедури за управление на капитала**

Целите на Групата във връзка с управление на капитала са:

- да осигури способността на Групата да продължи да съществува като действащо предприятие;
- да осигури адекватна рентабилност на собствения капитал.

Групата наблюдава капитала на базата на съотношението на собствения капитал към получените заеми.

Групата определя собствения капитал и заемите на основата на балансната им стойност.

Капиталът за представените отчетни периоди може да бъде анализиран, както следва:

<i>В хиляди лева</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Собствен капитал	1 280 733	1 349 776
Общо привлечен капитал (без безвъзмездни средства и отсрочени данъчни пасиви)	81 066	67 952
Пари и парични еквиваленти	<u>(49 457)</u>	<u>(127 409)</u>
<b>Нетен дълг</b>	<b><u>31 609</u></b>	<b><u>(59 457)</u></b>
<b>Съотношение на собствен капитал към привлечен капитал</b>	<b>1:0.16</b>	<b>1:0.20</b>

### **34. Инвестиционна програма**

Според инвестиционната програма, одобрена от Управителния съвет на Групата, за следващата година са планирани следните разходи, финансирани от държавния бюджет и европейските фондове за обекти по Оперативна програма „Транспорт”, Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”, Програма „TEN-T”, Механизъм за свързване на Европа, по които Компанията майка е бенефициент:

<i>В хиляди лева</i>	<b>2021</b>
<b><i>От Държавния бюджет:</i></b>	
<b><u>Основен ремонт на дълготрайни материални активи</u></b>	
Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	35 009
Модернизирани на осигурителни системи и прелезни устройства	20 134
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	1 549
Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	3 075
Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	3 440
Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	31 302
	<b><u>94 509</u></b>

**Придобиване на дълготрайни материални активи**

Доставка на жп механизация	12 391
Доставка на транспортни средства	3 371
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	16 801
Развитие на железопътен възел София: жп участък София-Волюяк	10 000
Собствен принос на 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“	2 788
Собствен принос на НКЖИ за проект "Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември"	140
	45 491

**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 участък Елин Пелин – Костенец, фаза 1	195 212
Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2	124 756
Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София – Перник - Радомир – Гюешево – граница с Република Македония"	12 224
Модернизация на железопътната линия София-Драгоман- граница със Сърбия, участък Волюяк-Драгоман	123 106
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	12 925
Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица	2 454
Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмен период 2021-2027	636
Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	1 717
Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	635
Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	8 857
Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в НКЖИ	1 224
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	1 956
Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани по ОПТТИ	15
Техническа помощ за подготовка на допълнителни проекти по ОПТТИ с бенефициент НКЖИ	100

**ОБЩО ОП "ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА"**

485 817

**От Механизъм за свързване на Европа 2014-2020:**

Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк	91 886
Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин	38 752
Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	72 741
Развитие на жп възел Пловдив	85 418
Техническа помощ за проект "Удвояване на участъци от жп линия Пловдив-Свиленград- граница с Република Турция"	5 908
Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп линията Видин - София железопътен участък Мездра - Медковец"	588
Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	551
Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия"	1 313
Модернизация на Тягови подстанции Враца и Перник	15 047
Техническа помощ за достъп от коридор ОИС до летище Пловдив. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Пловдив	394

**ОБЩО ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2014-2020**

**312 598**

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

Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, Фаза 2	54 658
Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък Перник-Радомир	33 180
Изграждане на системи за трансгранична комуникация на гранични гари	1 200
Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел	55 440

**ОБЩО ПРОЕКТИ ПО ПТС 2021-2027**

**144 478**

**Предстоящи проекти за финансиране по Механизъм за възстановяване и устойчивост**

Модернизация за тягови подстанции и секционни постове по протежение на основната и широкообхватната TEN-T мрежа, с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA	32 784
Цифровизация в железопътния транспорт чрез модернизация на системите за безопасност и енергийната ефективност по жп направления от основната и широкообхватната TEN-T мрежа	32 125
Преустройство и рехабилитация на ключови гарови комплекси и изграждане на интермодален терминал – Горна Оряховица	9 439

**ОБЩО ПРОЕКТИ ПО МВУ**

**74 348**

**ОБЩА СУМА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ**

**1 157 241**

**35. Възнаграждение за одиторски услуги**

Възнаграждението на регистрирания одитор е за независим финансов одит на консолидирания финансов отчет и индивидуалните финансови отчети за Групата. През годината регистрираният одитор не е предоставял други услуги освен независим финансов одит. Настоящото оповестяване е в изпълнение на изискванията на чл. 30 ал. 1 на Закона за счетоводството.

### **36. Условни пасиви**

Към 31 декември 2020 г. срещу Компанията майка има предявени съдебни искове на стойност 4 350 хил. лв., представляващи обезщетения за претърпени имуществени вреди, изхода за които не може да се прогнозира.

Към 31 декември 2020 г. са предявени 42 граждански иска срещу Компанията майка 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 консолидиран финансов отчет изходът по предявените дела не може да се прогнозира, 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 Компанията майка е бенефициент, са наложени финансови корекции, които са в процес на потвърждаване от съответните органи, и за които са възможни парични потоци за уреждането им.

Ръководството на Групата счита, че другите отправени искове по-скоро няма да доведат до разходи за Компанията майка и изходящи парични потоци при уреждането им.

Дъщерното дружество не е страна по съдебни дела към датата на издаване на настоящия консолидиран финансов отчет.

Не са възникнали условни пасиви за Групата по отношение на асоциирани и други свързани предприятия.

### **37. 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 Групата.

Не са възникнали 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.

### **38. Одобрение на консолидирания финансов отчет**

Консолидираният финансов отчет към 31 декември 2020 г. (включително сравнителната информация) е одобрен и приет от Управителния съвет на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” на 23.04.2021 г. и се предоставя на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, упражняващ правата на държавата за одобрение за публикуване.

заличено съгл. чл. 2 ЗЗЛД

инж. Красимир Папукчиев  
Генерален директор



заличено съгл. чл. 2 ЗЗЛД

Лидия Давидова  
Главен счетоводител

Дата на съставяне: 09 април 2021 г.