„Холдинг БДЖ” ЕАД

План за оздравяване и развитие на Групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД за периода 2015 - 2022 г.

март, 2015 г., София

Въведение

„Холдинг БДЖ” ЕАД е стратегическо предприятие за РБългария. Редица важни индустриални сектори зависят от товарната транспортна услуга, осъществявана от „БДЖ – Товарни превози” ЕООД, а чрез „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД се провежда изключително важната социална политика на държавата по отношение на осигуряване на достъпен масов транспорт за широки слоеве от населението.

Държавната политика без приемственост през изминалите десетилетия и неустойчивият модел на управление на дружеството доведоха до драматично влошаване на състоянието на българските железници във всеки един аспект. Настоящият План за оздравяване и развитие на „Холдинг БДЖ” ЕАД има за цел да очертае дългосрочна рамка за провеждането на последователна държавна политика в сектора, нейните конкретни инструменти, както и възможните сценарии за развитие при определени изходни допускания. Приемането на настоящия документ от заинтересованите институции и последователното прилагане на посочените в него стратегии и мерки, ще спомогне в средносрочен и дългосрочен хоризонт да бъде преодоляна кризата чрез поставяне на дейността на железопътния превозвач на стабилна финансова основа и съответно ще осигури неговата модернизация, повишаване на производителността, ефективността и качеството на предлаганите транспортни услуги, което е от изключително значение за обществото и икономиката на страната.

Изключително важно е да отбележим, че всички заложени мерки трябва да бъдат внедрени, за да се осигури успехът на този план. Между тях има важни взаимовръзки и синергии, които ще се нарушат, ако някоя мярка бъде отменена, защото е непопулярна или прекалено болезнена.

Този документ е създаден и с цел да бъде подложен на публичен дебат. Решенията, които са заложени в него, изискват широк консенсус от всички страни, които имат залог в успеха на БДЖ. Готови сме да обсъдим всички конструктивни и трезви предложения.

На вниманието на всички недобронамерени участници в предстоящия дебат, предлагаме следната история:

За вълка и заека

Вървял си заека из гората. Ненадейно, пред него изскочил вълкът и изръмжал: – Заек, дай една цигара! Заекът му подал цигара, вълкът я погледнал и казал: – Абе, Заек, ти що ме цакаш с филтър? И го напердашил.

На следващия ден, вълкът пак пресрещнал заека и му казал: – Заек, дай една цигара! Заекът му подал цигара без филтър, вълкът я погледнал и изръмжал: – Абе, Заек, ти що ме цакаш без филтър? И пак го напердашил.

На третия ден, вълкът отново пресрещнал заека с думите: – Заек, дай една цигара! Заекът извадил две предвидливо приготвени цигари и попитал: – С филтър или без? Вълкът го погледнал, изкривил муцуна заядливо и изръмжал: – Абе, Заек, ти що си с шапка!...

…и пак го напердашил.

Този план бе изготвен съвместно от:

„Холдинг БДЖ" ЕАД:

Владимир Владимиров – Изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ" ЕАД
MBA, Moore School of Business University of South Carolina – Колумбия, САЩ, Wirtshaftsuniversität Wien – Виена, Австрия
Chartered Certified Accountant – Association of Chartered Certified Accountants (ACCA), Лондон, Великобритания
Магистър „Международни икономически отношения", Университет за национално и световно стопанство, София
Следдипломна квалификация „Финансов мениджмънт", Университет за национално и световно стопанство, София

Велик Занчев – Председател на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ" ЕАД
Магистър „Финанси", Университет за национално и световно стопанство, София

Филип Алексиев – Зам.-председател на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ" ЕАД, Директор „Финанси"
Магистър „Счетоводство и финансов контрол", Университет за национално и световно стопанство, София

Димитър Михайлов – Главен счетоводител на „Холдинг БДЖ" ЕАД
Магистър „Банков мениджмънт", Икономически университет, Варна

Мариана Шалева – отдел „Планиране и анализ на финансови резултати"
Професионален бакалавър „Счетоводство и контрол", Висше транспортно училище „Тодор Каблешков", София

Ивета Христова – отдел „Планиране и анализ на финансови резултати"
Бакалавър „Счетоводство и контрол", Великотърновски университет „Св. Св. Кирил и Методий", Велико Търново

Елена Василева – Ръководител сектор „Връзки с обществеността"
Магистър „Икономика и управление на масмедиите", „Връзки с обществеността", Университет за национално и световно стопанство, София

Доротея Чешанкова – Ръководител отдел „Одит"
Магистър „Финанси", Университет за национално и световно стопанство, София
The Institute of Internal Auditors-Accreditation in Internal Quality Assessment/Validation
Stockholm University – Institute of International Education, Master of Social Science with a Major in Comparative and International Education

Дария Илиева – Ръководител отдел „Продажба на активи"
Магистър инж. „Електронна техника и микроелектроника", Технически университет, Русе
Следдипломна квалификация „Стопански бизнес и мениджмънт"

Христо Стефанов – консултант
Bachelor of Arts, Economics, Stanford University, California, USA
MBA, London Business School, United Kingdom

„БДЖ – Товарни превози” ЕООД:

инж. Любомир Илиев – Управител
Executive MBA in Marketing – University of Sheffield, UK
Level 7 Diploma – Chartered Management Institute, UK
Магистър „Международни икономически отношения”, Стопанска академия „Д. А. Ценов”, Свищов
Магистър „Технология на машиностроенето”, Технически университет, София

Любен Нанов – Директор „Финанси и администрация”
Executive MBA in Finance – University of Sheffield, UK
Level 7 Diploma – CMI, Chartered Management Institute, UK
Бакалавър „Счетоводство и контрол”, Икономически университет, Варна

Екатерина Савова – Главен счетоводител
Магистър „Финанси”, Югозападен университет „Неофит Рилски”, Благоевград

Красимира Илиева – Началник отдел „Планиране и анализ на финансовите резултати”
Магистър „Икономика на транспорта”, Университет за национално и световно стопанство, София

Биляна Христова – отдел „Планиране и анализ на финансовите резултати”
Магистър „Бизнес администрация”, „Бизнес финанси”, Международно висше бизнес училище, Ботевград

Елза Стоянова – отдел „Планиране и анализ на финансовите резултати”
Магистър „Икономика и организация на вътрешната търговия”, Университет за национално и световно стопанство, София

Надя Ганева – Ръководител отдел „Информационни технологии”
Магистър „Експлоатация на жп транспорт”, Технически университет, София

Людмил Александров – Директор „Маркетинг и продажби”
Магистър „Икономика и управление на транспорта”, Университет за национално и световно стопанство, София

Меглена Ралчева - Василева – Ръководител отдел „Пазар и ценова политика”, и.д. Зам.-директор „Маркетинг и продажби”
Магистър „Технология и организация на жп транспорта”, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, София

Нина Петрова – отдел „Пазар и ценова политика”
Магистър „Икономика на транспорта”, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, София

Ангел Стоянов – Директор „Експлоатация”
Магистър „Вагоностроене и вагонни стопанства”, Московский институт инженеров транспорта, Москва
Следдипломна квалификация „Мениджмънт в транспорта”

Стефан Сергиев – Ръководител отдел „Оперативно управление на превозите”
Бакалавър „Технология и организация на жп транспорта”, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, София

Димитър Димитров – отдел „Оперативно управление на превозите”
Магистър „Технология и организация на жп транспорта”, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, София

Бойко Стоилов – Зам.-директор „Локомотиви”
Магистър „Електроенергетика”, Технически университет, София

Венцислав Славков – Ръководител отдел „Ремонт на локомотиви”
Магистър „Транспортна техника”, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, София

Владимир Веселинов – отдел „Експлоатация на локомотиви”
Магистър „Електротехника и електрообзавеждане”, Технически университет, Русе

Райна Накиева – Ръководител отдел „Ремонт на товарни вагони”
Магистър „Машинен инжинер”, Технически университет, София
„Логистика и мениджмънт”, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, София

Йордан Периолски – Ръководител отдел „Експлоатация на товарни вагони”
Магистър „Електрически машини и апарати”, Технически университет, Варна

Красимир Костадинов – отдел „Експлоатация на товарни вагони”
Магистър „Железопътна техника – вагони”, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, София

Евгени Стефанов – Ръководител отдел „Човешки ресурси”
Магистър „Икономика и управление на транспорта”, Университет за национално и световно стопанство, София

„БДЖ – Пътнически превози” ЕООД:

Димитър Костадинов – Управител
Магистър „Маркетинг”, Университет за национално и световно стопанство, София
Магистър „Социална педагогика“, Софийски университет „Св. Климент Охридски”, София

Йордан Недев – Директор „Финанси и администрация”
Бакалавър „Икономика”, Софийски университет „Св. Климент Охридски”, Стопански факултет, София
Master in Finance, London Business School, Великобритания

Лъчезар Донев – Ръководител отдел „Финансов мениджмънт”
Магистър „Икономика и управление в енергетиката, инфраструктурата и комуналните услуги”, Софийски университет „Св. Климент Охридски”, София
Certified in International Comparative Management, University of Tennessee, College of Business, USA

Екатерина Стоянова – Ръководител отдел „Планиране и анализ на финансовите резултати”
Магистър „Икономика и управление на транспорта”, Университет за национално и световно стопанство, София

Татяна Стефанова – отдел „Планиране и анализ на финансовите резултати"
Магистър „Икономика и управление на транспорта", Университет за национално и световно стопанство, София
Светлана Михайлова – отдел „Планиране и анализ на финансовите резултати"
Магистър „Икономика и управление на транспорта", Университет за национално и световно стопанство, София

Надя Чифличка – отдел „Планиране и анализ на финансовите резултати"
Магистър „Икономика и управление на транспорта", Университет за национално и световно стопанство, София

инж. Христема Василева – Ръководител отдел „Планиране и анализ на договора по ЗОУ"
Магистър „Експлоатация на железопътен транспорт", Технически университет, София

Галина Мирчева – Ръководител отдел „Човешки ресурси"
Магистър „Икономика и управление на индустрията", Стопанска академия „Д. А. Ценов", Свищов

инж. Христо Нанков – Директор „Подвижен железопътен състав"
Магистър „Железопътна техника", Висше транспортно училище „Тодор Каблешков", София

Мирослав Андонов – Ръководител отдел „Билетоиздаване и контрол"
Магистър „Бизнес икономика", Пловдивски университет „Паисий Хилендарски", Пловдив

Морис Талви – отдел „Билетоиздаване и контрол"
Магистър „Технология и организация на железопътния транспорт", Технически университет, София

Иван Иванов – Ръководител отдел „Информационни технологии"
Магистър „Стопански и финансов контрол", Стопанска академия „Д. А. Ценов", Свищов

инж. Иван Чавдаров – Ръководител сектор „Недвижимо имущество и жп съоръжения"
Магистър „Технология на машиностроенето и металорежещи машини", Технически университет, София

инж. Марияна Тумпалова – Ръководител сектор „Движимо имущество"
Магистър „Подвижен железопътен състав", Технически университет, София

инж. Тодор Тодоров – Ръководител отдел „Недвижимо и движимо имущество"
Магистър „ПГС", ВНВСУ „Ген. Благой Иванов", София

Антоанета Гълъбова – Ръководител отдел „Маркетинг и продукти"
Магистър „Икономика и организация на МТС", Университет за национално и световно стопанство, София

Димитрина Съйкова – Ръководител сектор „Маркетингов анализ, прогнози и реклама"
Магистър „Маркетинг", Университет за национално и световно стопанство, София

Илия Марков – Директор „Маркетинг и продажби"
MBA, University of Michigan, Stephen M. Ross School of Business
Bachelor of Arts, International Relations & Politics, University of Essex

инж. Анка Петрова – Ръководител отдел „Ремонти на тягов подвижен състав”
Магистър „Подвижен железопътен състав”, Технически университет, София

инж. Николай Ангелов – Ръководител отдел „Ремонт на пътнически вагони”
Магистър „Подемно-транспортни и строителни машини и системи”, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, София

инж. Георги Георгиев – Директор „Експлоатация”
Магистър „Икономика на транспортна фирма”, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, София

инж. Георги Димитров – Ръководител отдел „Експлоатация на ПЖПС”
Магистър „Транспортна техника и технологии”, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, София

инж. Анатолий Атанасов – Ръководител отдел „Превозна дейност”
Магистър „Технология и управление на транспорта”, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, София

Съдържание:

1. Анализ на дейността на Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2002 – 2014 г., на консолидирана база
Страница 10

2. План за оздравяване и развитие на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за 2015 – 2022 г., на индивидуална база
Страница 44

3. План за оздравяване и развитие на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД за 2015 – 2022 г., на индивидуална база
Страница 181

4. План за оздравяване и развитие на „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2015 – 2022 г., на индивидуална база
Страница 414

5. Бизнес план на Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2015 – 2022 г., на консолидирана база
Страница 464

Анализ на дейността на Групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД за 2002 – 2014 г.

на консолидирана база

Март, 2015 г.

Съдържание

1. Обществено значение на железопътния транспорт 12

2. Кратка историческа ретроспекция на етапите на преструктириране на Българските Държавни железници и анализ за периода 2002 – 2013 г. 13

3. Финансов анализ на групата „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2002 - 2013 г. 18

4. Анализ на постигнатите резултати за 2014 г. 28

5. Изводи от финансовия анализ 43

1. Обществено значение на железопътния транспорт

Когато се определя политиката на държавата и нейната визия за дългосрочното развитие на железницата трябва да се имат предвид основните функции и предимства на железопътния транспорт, а именно:

- Социално-икономическа функция – Осигуряване на достъпен превоз на най-уязвимите социални групи от населението на страната. Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД е един от най-големите работодатели, като към началото на 2015 г. по отчетни данни заетият персонал е 10 125 служители.
- Екологична функция – Железопътният транспорт е с най-ниско относително въздействие върху околната среда спрямо другите видове сухоземен транспорт. Над 68% от железопътната мрежа в РБългария е електрифицирана, т.е. като резултат имаме намалени вредни емисии в атмосферата при превоза на пътници и товари.
- Сигурност и безопасност на превозите – Статистически железопътният транспорт е с най-малко аварии и катастрофи, в сравнение с другите видове сухопътен транспорт.

Сред основните изисквания при присъединяване на РБългария към ЕС беше създаването на условия за интегриране на българската с европейската транспортна система. Известни са изискванията към техниката, инфраструктурата, технологиите, човешкия, социалния, екологичния и други фактори в областта на жп транспорта, както и необходимостта от извеждането им на нивото на усъвършенстващите се европейски стандарти.

Въпреки съществуващите нюанси в различните държави от ЕС, те последователно провеждат стратегически осмислена и координирана общоевропейска железопътна политика.

В основата са общите разбирания за значимостта на националните железопътни системи както за икономиката, така и за други важни за държавата фактори от социален, екологичен и политически характер. Повишаването на конкурентоспособността зае основно място в стратегиите и практическите действия на регулаторните органи и европейските железопътни компании. В тази насока се осъществиха и редица мерки за комерсиализацията на всички дейности в тази сфера чрез прилагане на гъвкави форми за достъп до жп инфраструктурата на частни местни и чужди жп оператори, за създаване на смесени дружества с други видове транспорт за съвместни превози и услуги и т.н.

Либерализацията на пазара на железопътните товарни превози в РБългария е факт от 2007 г., вследствие на който започнаха да оперират и частни железопътни товарни оператори. Конкуренцията постепенно води до повишаване на качеството на предлаганите услуги и относително намаляване на превозните цени, а това ще създаде условия за постепенно обръщане на тенденцията за прехвърляне на товари от железопътния към автомобилния трафик. От началото на 2010 г. транспортният железопътен пазар е отворен и за пътнически железопътни превози, но в нашата страна все още оперира само „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.

Анализите на натрупания опит дадоха възможност на ЕС много по-съдържателно да формулира изискванията пред страните-кандидатки. В периода, предхождащ приемането им в ЕС, страните от

т.нар. „десятка” успяха да покрият изискванията за мащабни реформи на националните си железници – инфраструктура, модернизиране на парка, както и на самото им управление. С целенасочени усилия на държавата и железниците беше постигнато успешно и максимално усвояване на предоставените за целта значителни средства от предприсъединителните и други фондове. Ясно се формулираха и приоритетите, свързани с радикални промени в управлението на държавните железници и реалната им комерсиализация.

РБългария има една от най-добре развитите железопътни мрежи в Европа и най-голям дял електрифицирана мрежа (над 68% от текущия железен път е електрифициран). Страната ни има едни от най-добрите специалисти в жп сектора и участва наравно с експерти в работни групи в международни организации и т.н. Но независимо от всичко това винаги е липсвала дългосрочна визия и устойчив подход за решаване на многобройните проблеми на железницата, съответно поради бюджетни ограничения предвидената финансова подкрепа е била недостатъчна, и финансовото стабилизиране на този подотрасъл е било отлагано. Отговорите винаги са били, че в една бедна държава не може да има богата железница. Всичко обаче е въпрос на приоритети и държавна политика.

Съживяването на железопътния товарен транспорт е в центъра на приоритетите на Европейската транспортна политика по причина на неговата икономичност, ефективност и способност да щади околната среда. Българското общество и държава също трябва да определят по категоричен начин своето отношение, визия и стратегия за нейното реализиране.

2. Кратка историческа ретроспекция на етапите на преструктуриране на Българските Държавни железници и анализ за периода 2002 – 2013 г.

2002 г.

В съответствие с промени в Законазажелезопътниятранспорт (ЗЖТ), считаноот 01.01.2002 г.,Националнакомпания „Българскидържавнижелезници” (НК „БДЖ”) е разделенана:

- **Национална компания „Железопътна инфраструктура” (НКЖИ)**, която става правоприемник на активите и пасивите на НК „БДЖ” по баланс към 30.11.2001 г., в частта на железопътната инфраструктура.
- **„Български държавни железници” ЕАД („БДЖ” ЕАД)**, която става правоприемник на активите и пасивите на НК „БДЖ” по баланс към 30.11.2001 г., в частта на железопътните превози на пътници и товари. Едноличен собственик на капитала на „БДЖ” ЕАД е българската държава, като правата се упражняват от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

2007 г.

През 2007 г. Чрез преобразуване и отделяне от „БДЖ” ЕАД са учредении регистрирани три дъщерни дружества:

- **„БДЖ – Пътнически превози” ЕООД**
- **„БДЖ – Товарни превози” ЕООД**
- **„БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)” ЕООД**

Всички дружества са 100% собственост на „БДЖ” ЕАД.

„БДЖ” ЕАД е собственик на товарните и пътническите вагони, както и на локомотивите, с които се извършват железопътните превози.

„БДЖ” ЕАД отдава под наем подвижен железопътен състав на дъщерните си дружества като по този начин реализира приходи.

Капиталните ремонти и модернизацията на подвижния състав се извършва от „БДЖ” ЕАД, а текущото поддържане е за сметка на дъщерните дружества – наематели на подвижния железопътен състав.

Към момента на преобразуването през 2007 г. „БДЖ” ЕАД остава длъжник по всички натрупани краткосрочни и дългосрочни задължения. Предвижда се „БДЖ” ЕАД да обслужва задълженията с получените средства от отдаването под наем на вагони, локомотиви и мотрисни влакове, приходи от извършване на услуги на поделенията и продажба на неоперативни активи.

2010 – 2012 г.

От 24 септември 2010 г. „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)” ЕООД се преобразува, чрез вливане в „Холдинг БДЖ” ЕАД.

С Протоколно Решение № 151/ 22.10.2011 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията наименованието на компанията е променено от „Български държавни железници” ЕАД на „Холдинг Български държавни железници” ЕАД.

До 23.05.2011 г. „Холдинг БДЖ” ЕАД отдава под наем подвижен железопътен състав на дъщерните си дружества за осъществяване на извършваните от тях товарни и пътнически превози и предоставяне на локомотивна тяга, като по този начин реализира приходи. С извършеното преобразуване на „Холдинг БДЖ” ЕАД е прехвърлена собствеността на товарни и пътнически вагони, както и локомотиви, на дъщерните дружества „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД, необходими за осъществяваната от тях дейност – предоставяне на товарни и пътнически жп превози в страната и чужбина.

Към момента на преобразуването през 2011 г. „Холдинг БДЖ” ЕАД остава длъжник по всички натрупани краткосрочни и дългосрочни задължения, с изключение на тези, които са възникнали по договори, сключени от съответните поделения на „Холдинг БДЖ” ЕАД, които при преобразуването преминават към дъщерните дружества.

„Холдинг БДЖ” ЕАД остава собственик на всички неоперативни активи, които дружеството притежава към момента на преобразуването и извършва всички сделки на управление и разпореждане с тези активи.

„Холдинг БДЖ” ЕАД извършва социалната дейност, свързана с осигуряване на отдих и почивка на собствените си работници и служители, както и на работниците и служителите от дъщерните си дружества в почивните бази, които при преобразуването през 2007 г. са останали собственост на дружеството.

В таблицата по-долу са представени на консолидирана база основните финансови и оперативни показатели за дейността на Групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД в съответствие с одитираните отчети за периода 2002 – 2013 г.

Следва да се има предвид, че през годините счетоводно са отчетени ефектите от редица еднократни сделки и събития, както и увеличаване на финансирането от страна на държавата по Договора за ЗОУ, които до голяма степен „изкривяват” на макро ниво картината на финансовите резултати на Групата през въпросния период. По-важните еднократни ефекти са посочени в синтезирания анализ, следващ таблицата.

Таблица 1: Най-важни финансови и обемни показатели на Групата „Холдинг БДЖ” ЕАД за 2002 – 2014 г.

Консолидирани показатели в хил. лева	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Финансови показатели												
Приходи - Общо	397 660	419 441	417 641	433 789	477 916	546 397	546 338	436 184	418 762	438 022	401 029	384 966
в т. ч. Приходи от продажби	327 660	339 441	357 800	351 789	378 653	422 372	396 484	265 550	258 762	268 022	231 029	214 966
Компенсации по договор за ЗОУ	70 000	80 000	59 841	82 000	99 263	124 025	149 854	170 634	160 000	170 000	170 000	170 000
Оперативни разходи	439 304	434 489	398 227	428 439	442 731	459 225	471 439	388 435	367 250	397 286	333 568	310 519
EBITDA	**-41 644**	**-15 048**	**19 414**	**5 350**	**35 185**	**87 172**	**74 899**	**47 749**	**51 512**	**40 736**	**67 461**	**74 447**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	697	782	656	551	1 175	1 599	1 623	1 447	1 806	1 234	2 132	5 602
Разходи за амортизации	26 551	30702	32683	35 872	43 993	51 367	65 649	93 120	80 408	77 300	99 438	104 211
в т,ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*697*	*782*	*656*	*551*	*1 175*	*1 599*	*1 623*	*1 447*	*1 805*	*1 234*	*2 132*	*5 602*
EBIT	**-67 498**	**-44 968**	**-12 613**	**-29 971**	**-7 633**	**37 404**	**10 873**	**-43 924**	**-27 090**	**-35 330**	**-29 845**	**-24 162**
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)												**7 250**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**17 740**	**7 287**	**4 199**	**15 225**	**7 026**	**28 771**	**12 697**	**1 472**	**1 430**	**-766**	**13 911**	**7 205**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	*22 603*	*14 296*	*7 785*	*23 138*	*13 046*	*38 838*	*15 175*	*2 475*	*2 332*	*5 175*	*15 430*	*8 997*
Себестойност на продадени ДМА и КМА	*-4 863*	*-7 009*	*-3 586*	*-7 913*	*-6 020*	*-10 067*	*-2 478*	*-1 003*	*-902*	*-5 941*	*-1 519*	*-1 792*
Финансови разходи	4 052	3903	-2059	-13 507	-12 783	-21 382	-34 368	-25 540	-19 718	-15 832	-17 804	-13 100
Печалба преди данъци	**-45 706**	**-33 778**	**-10 473**	**-28 253**	**-13 390**	**44 793**	**-10 798**	**-67 992**	**-45 378**	**-51 928**	**-33 738**	**-22 807**
Данъци	0	0	0	0	0	0	-2 234	-655	998	-2 045	-1 875	6 116
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"												**19 346**
Брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"												*20 008*
Себестойност на продадени активи по схемата "дълг срещу собственост"												*-662*
Нетна печалба	**-45 706**	**-33 778**	**-10 473**	**-28 253**	**-13 390**	**44 793**	**-8 564**	**-67 337**	**-46 376**	**-49 883**	**-31 863**	**-9 577**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**-19 155**	**-3 076**	**22 210**	**7 619**	**30 603**	**96 160**	**57 085**	**25 783**	**34 032**	**27 417**	**67 575**	**94 634**
Собствен капитал	102 645	68 614	35 792	23 201	35 792	228 308	274 663	235 111	176 313	95 293	59 291	49 870
Нетни активи	154 597	107 469	118 698	152 754	118 698	552 569	823 582	767 045	591 060	433 468	335 182	273 228
Активи	317 175	312 021	368 592	466 596	368 592	789 394	1 129 951	1 103 448	1 033 883	932 998	869 143	772 222
Задлъжнялост	196 836	225 961	316 401	417 145	499 244	542 887	842 619	849 366	825 130	778 232	735 463	626 389
Обемни показатели												
Средносписъчен брой на персонала (брой)	36 405*	18 131	17 487	17 979	17 832	17 446	16 888	15 439	13 752	12 989	10 540	10 097
Производителност на 1 лице от персонала		428	447	420	429	409	377	286	324	351	372	360
Превозени тонове (хил.)	18 500	20 070	20 387	20 298	21 183	20 175	17 590	10 633	10 778	11 607	9 770	8 861
Нетотонкилометри (млн.)	4 628	5 274	5 212	5 163	5 225	4 711	4 031	2 266	2 352	2 497	2 043	1 806
Превозени пътници, (хил. пътника)	33 719	35 206	38 283	33 748	34 113	33 283	33 758	31 360	30 115	29 308	26 523	26 071
Пътниккилометри, (млн.)	2 528	2 478	2 606	2 389	2 422	2 423	2 335	2 144	2 105	2 068	1 876	1 826

Източник: дружествата от Групата „Холдинг БДЖ” ЕАД

От приложената по-горе таблица се вижда, че след 2006 г., като се вземат предвид посочените по-горе ефекти от еднократни сделки и събития, се наблюдава тенденция за влошаване на основните показатели, включително устойчиво намаляване на превозените пътници и товари, както и на производителността на персонала. Периодът 2008 – 2009 г. е повратен за железницата със своя рязък спад на всички основни показатели. Комбинираният негативен ефект от липсата на приемственост по отношение на държавната политика в областта на железопътния транспорт, недофинсирането от страна на държавата на Договора за ЗОУ, разразилата се икономическа криза, фалитът на най-големия товародател – „Кремиковци" АД, забавеното оптимизиране на дейността и неустойчивият модел на управление, доведоха БДЖ до свръхзадлъжнялост и практическа невъзможност да се разплаща със своите кредитори и контрагенти към онзи момент. Под риск беше поставено дори и нормалното извършване на оперативната дейност на компанията поради липса на достатъчно средства за техническа поддръжка и обновяване на подвижния състав.

Предвид тежкото финансово положение и свръхзадлъжнялостта на Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД през 2010 г. беше даден старт на така дълго отлаганите мерки за спасяване на националния железопътен превозвач. За целта беше изготвен „План за преструктуриране и финансово стабилизиране на „Холдинг БДЖ" ЕАД", който послужи като основа на предприетите решителни реформи в Групата през периода 2010 – 2012 г. Следва да се има предвид, че този период съвпада с най-дълбоката част от икономическата криза и в случай, че реформите не бяха предприети, то цената за обществото, изразяваща се в допълнителни финансови загуби и прекъсване на транспортната услуга, щеше да бъде значително по-висока.

През разглеждания период в „Холдинг БДЖ" ЕАД бяха започнати и осъществени четири основни типа реформи:

Първата реформа беше свързана с преструктурирането на Групата, което се реализира чрез съсредоточаване на търговската и оперативната дейност в две абсолютно самостоятелни едно от друго дружества – „БДЖ – Товарни превози" ЕООД и „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Всички оперативни активи и персонал от „шапката" на „Холдинг БДЖ" ЕАД бяха прехвърлени в двете дружества и те започнаха да развиват напълно самостоятелно и независимо едно от друго своята дейност на пазарен принцип.

Втората реформа беше и продължава да е свързана с оптимизиране на всички оперативни, производствени и търговски дейности и процеси в двете дружества и в холдинговата „шапка". Целта беше да се повиши ефективността чрез чувствително намаляване на разходите и максимизиране на приходите. В това отношение през 2010 г. бяха постигнати сериозни успехи, която практически е и първата година на реформи в БДЖ.

Третата реформа беше и продължава да е свързана с катализиране на процеса за решаване на проблема със свръхзадлъжнялостта на железопътната компания, която е била генерирана в миналото. Започнаха активни преговори с основните финансови кредитори, като целта бе постигане на взаимно приемливо споразумение за разсрочване и преструктуриране на задълженията на Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД.

Четвъртата реформа беше и продължава да е свързана с актуализиране и изпълнение на инвестиционната програма за развитие на БДЖ. Без осигуряване на средства за инвестиции в нов подвижен състав компанията не само няма да е в състояние да се развива като съвременен и конкурентоспособен превозвач, но и все по трудно, ако не и невъзможно, ще бъде да изпълнява и важните социални функции, възложени й от държавата със ЗОУ договора.

По повод провежданите реформи беше постигнато споразумение със Световната банка за съответната финансова подкрепа, като нейните експерти високо оцениха предвидените мерки в „Плана за преструктуриране и финансово стабилизиране на „Холдинг БДЖ" ЕАД", но поради причини извън компанията не се стигна до подписване на споразумението.

В „Плана за преструктуриране и финансово стабилизиране на „Холдинг БДЖ" ЕАД" бяха набелязани и изпълнени общо за периода 2010 – 2012 г. 157 мерки. През 2010 г. бяха реализирани 77 мерки, през 2011 г. – 67 мерки, а през 2012 г. – 13 мерки. Ефектът от тяхното изпълнение продължава и през следващите години, което е видно от следващия анализ на основните финансови и оперативни показатели на Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД за периода 2002 – 2013 г.

Синтезираният анализ на основните финансови показатели за разглеждания период показва следното:

3. Финансов анализ на групата „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2002 – 2013 г.

3.1. Приходи от продажби

Фигура 1: Приходи от продажби на Групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
година	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
хил. лева	327,660	339,441	357,800	351,789	378,653	386,899	396,484	265,550	258,762	268,022	231,029	214,966

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

Консолидираните собствени приходи от продажби намаляват през целия анализиран период, като между 2002 – 2013 г. спадът е с 34%.

Основните причини са следните:

1. Намаляване на обема на превозените товари с 52% и съответно тонкилометровата работа с 61%. Основните **външни и вътрешни** фактори и причини, обуславящи тази тендеция, са следните:

   - Затварянето на „Кремиковци" АД – един от основните товародатели от десетилетия насам. „Кремиковци" АД заемаше около 20-25% от обемите превозвани товари от „Холдинг БДЖ" ЕАД;
   - Нарастваща конкуренция от страна на частните железопътни превозвачи;
   - Икономическата криза намали чувствително деловата активност и движението на товари;
   - Спад на железопътният транспорт, като дял от сухопътния транспорт, вследствие на намалената конкурентоспособност и неустойчивия модел на управление. От 2005 г. пазарният дял от сухопътния транспорт като извършена работа (млн. тонкм) на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД спада от 24% на 5,7%;
   - Постепенната промяна в структурата на българската икономика. РБългария все по-малко залага на тежката индустрия, което съответно води до намаляване на товарите, подходящи за превоз с железопътен транспорт – намаляват превозите на суровини, машини и съоръжения, каменни въглища, горива, строителни материали и др.

2. Намаляване на превозените пътници с 23% и пътниккилометровата работа с 28% - основните **външни и вътрешни** фактори и причини, обуславящи тази тендеция, са следните:

- Намалената покупателна способност на населението и съответно ограничаване на мобилността на широки слоеве на него;
- Рязко влошеното качество на тяговия и подвижен железопътен състав водят до ниско качество на предлаганите услуги и намалена конкурентоспособност;
- Силно влошеното състояние на железопътната инфраструктура и многобройните прекъсвания на движението на влаковете в различни жп участъци водят до много ниски средни скорости на влаковите композиции, както и честа необходимост от трансбордиране (превоз на пътници с автобуси), което значително влияе в негативен план върху качеството на предлаганите транспортни услуги и конкурентоспособността;
- Силно влошеният имидж на БДЖ и съотвено на железопътния транспорт отблъсква т.нар. „средна класа" и свежда клиентите предимно до социално слаби и нископлатежоспособни слоеве от населението;
- Поради влошената конкурентоспособност се наблюдава непрекъснат спад на пазарният дял на железопътния транспорт. От 2006 г. пазарният дял от сухопътния транспорт като извършена работа (млн. пътниккм) на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД спада от 15,8% на 13,2 %.

3.2. Финансирания от държавата по повод изпълнение на Договорите за ЗОУ

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД (преди това неговите юридически предшественици) получава компенсации за изпълнение на Договор за задължение за обществени услуги. Тези средства нарастват през годините и от 70 000 хил. лв. през 2002 г. достигат до 170 000 хил. лв. през 2013 г., като особено рязко се увеличава финансирането в краткия период между 2007 и 2009 г., и въпреки това за 2009 г. е отчетена най-голямата загуба в новата история на БДЖ – почти 68 хил. лв. Като цяло обаче, независимо от увеличението на държавните средства през годините, е налице значително недокомпенсиране на пътническите превози, обект на ЗОУ със съответните силно негативни последствия за състоянието на железницата.

Възложените обществени превозни дейности и счетоводната калкулация на разходите за тях, които подлежат на компенсация от страна на държавата в Договора за извършване на обществена превозна услуга от 2004 г. до 2010 г., както и този от 2002 г. до 2004 г., не са се различавали по същество от залегналите в нотифицирания от ЕК договор по ЗОУ от 2009 г. Ако пълното компенсиране е било извършвано своевременно, то по всяка вероятност финансовото състояние на дружеството през годините не би било толкова тежко и необходимостта от заемни средства щеше да бъде далеч по-малка.

Съгласно справката недокомпенсираните суми за периода 2002 – 2010 г. са в размер на 306 163 хил. лв.

Таблица 2: Най-важни финансови и обемни показатели на Групата „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2002 – 2014 г.

Година	Компенсация за изпълнение на задължението за превоз по Договора, **хил. лева**		
	Изчислена компенсация спрямо условията на Договора	Отпуснати	Недокомпенсиране
2002 г.	121 125	70 000	-51 125
2003 г.	106 060	80 000	-26 060
2004 г.	77 488	59 841	-17 647
2005 г.	128 237	82 000	-46 237
2006 г.	148 268	99 263	-49 005
2007 г.	144 090	124 000	-20 090
2008 г.	195 500	150 000	-45 500
2009 г.	209 445	171 000	-38 445
2010 г.	172 054	160 000	-12 054
общо:	**1 302 267**	**996 104**	**-306 163**

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

Отделен въпрос е наличието на утежнена разходна част в нереформираната железница, за което обществото с право може да повдигне въпроса дали е целесъобразно да бъде покривана в пълен рамер от страна на данъкоплатците.

3.3. Оперативни разходи

Фигура 2: Оперативни разходи на Групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
година	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
хил. лева	439,304	434,489	398,227	428,439	442,731	459,225	471,439	388,435	367,250	397,286	333,568	310,519

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

Консолидираните разходи за дейността за периода 2002 – 2013 г. се понижават с 29%, като намалението им е по-малко от това на приходите (-34%) вследствие най-вече на дълго отлаганите през годините до 2010 г. реформи.

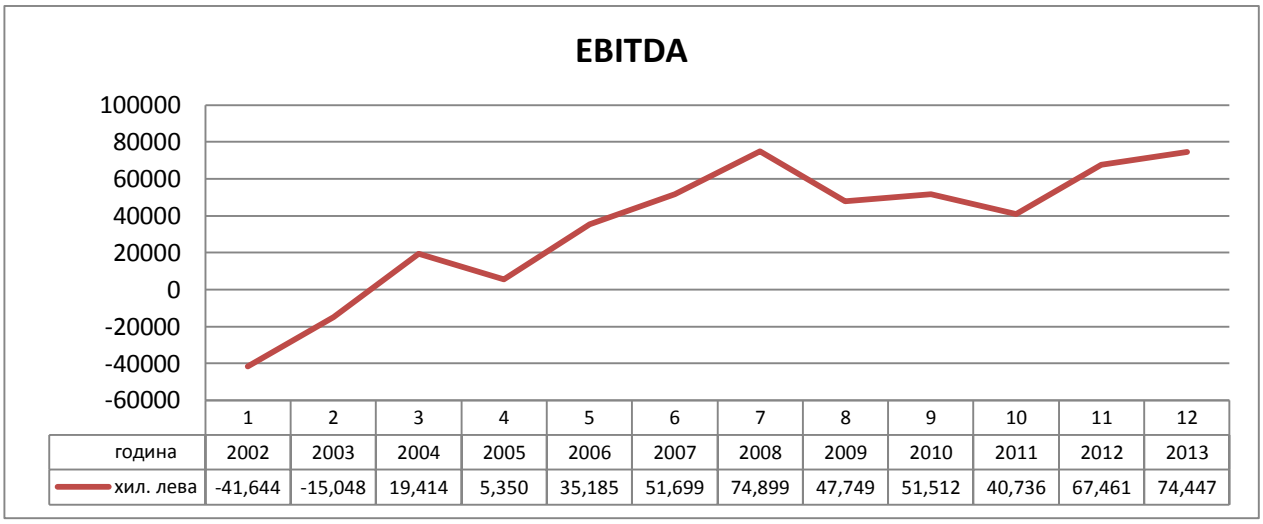
Основните причини са следните:

- Невъзможността да се намалят адекватно разходите в съответствие с намалените обеми превози, както и високия размер на постоянните разходи, наследство от историческия превозвач. По-голям капацитет от ДМА (транспортни средства, сгради, терени, складови бази и др.) отколкото е необходим за неколкократно намаления обем работа. Персоналът също е бил оптимизиран с голямо закъснение спрямо намаляващия обем работа през годините;
- Ръст на инфлацията през 2002 – 2009 г. За разглеждания период (м. декември 2002 г. към м. декември 2009 г.) отчетената инфлация е 51,8%;
- Увеличени цени на енергийните ресурси през изследвания период. Електроенергията за трафични нужди е увеличена с над 71%, течните горива с 67,25%, топлинната енергия с 57% и др.

Спадът на приходите и непропроционалното намаление на разходите води до влошаване на всички показатели за рентабилност. Все пак, вследствие на предприетите мерки между 2010 и 2013 г. тенденцията се обръща и темпът на спад на разходите - 15% е по-висок от този на приходите - 8%.

3.4. EBITDA

Фигура 3: EBITDA на Групата „Холдинг БДЖ” ЕАД



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
година	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
хил. лева	-41,644	-15,048	19,414	5,350	35,185	51,699	74,899	47,749	51,512	40,736	67,461	74,447

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ” ЕАД

Показателят се повишава до 2007 г. вследствие на увеличаващато се финансиране от страна на държавата за дейностите по Договора за ЗОУ, както и на споменатите еднократни ефекти. От 2008 г. до 2011 г. се наблюдава рязък спад вследствие на посочените по-горе субективни и обективни фактори и след това до 2013 г. отново показателят се подобрява, вече като резултат на предприетите реформи и мерки за оптимизация.

3.5. Финансов резултат

Финансовото положение на „Холдинг БДЖ” ЕАД се влошава значително през периода 2002 – 2013г. От една страна поради икономическата криза, и от друга – поради неустойчивия модел на управление и липса на приемственост в държавната политика. За целият анализиран период единствено през 2007 г. се отчита положителен финансов резултат от 44 793 хил. лв. поради еднократни ефекти. (През 2007 г. са реализирани брутни приходи от продажба на ДМА и КМА в размер на 38 838 хил. лв., получени са глоби и неустойки от външни организации на стойност 7 281 хил. лв., както и са отписани задължения на „Холдинг БДЖ” ЕАД в размер на 28 192 хил. лв). Във финансовият резултат по години е

отразено върнатото ДДС върху финансиранията, което е било удържано през годините. Първоначално върху размерът на финансиранията е начисляван и внасян ДДС. В последствие след доказване на характера на компенсациите, а именно, че това са средства за покриване на разходите, които извършва пътническият превозвач, съгласно Договор с държавата за осъществяване на превози, обект на задължения за обществена услуга, не се начислява ДДС. Размерът на възстановения, неправилно начислен ДДС е отразен допълнително със задна дата по съответните години във финансовия резултат (от ноември 2004 г. до 2009 г.). /С ревизионен акт №380/13.12.2010 г. е възстановен ДДС за периода 01.12.2004 – 30.04.2007 г. в размер на 36 877 166,66 лв. и с Ревизионен акт №199/28.09.2009 г. е възстановен ДДС за периода 01.05.2007 – 31.10.2008 г. в размер на 35 166 666,66 лв./. През 2013 г. пък са отразени приходи с еднократен характер от неустойки в размер на 7 250 хил. лв. и нетен резултат от сделка от типа „дълг срещу собственост" с Национална компания „Железопътна инфраструктура" в размер на 19 346 хил. лв.

Фигура 4: Финансов резултат на Групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
година	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
хил. лева	-45,706	-33,778	-10,473	-28,253	-13,390	44,793	-8,564	-67,337	-46,376	-49,883	-31,863	-9,577

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

В графиката по-долу са елиминирани посочените по-горе еднократни ефекти през 2007 и 2013 г., оказали влияние върху отчетените за анализирания период консолидирани финансови резултати на Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД.

Фигура 5: Финансов резултат по години, без еднократни ефекти, на Групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

3.6. Трудови ресурси

*Средносписъчният брой на персонала за целия анализиран период е несъпоставим, тъй като числеността през 2002 г. включва персонала на Национална компания „Железопътна инфраструктура".

През 2003 г. средносписъчният брой на персонала е 18 131 броя. През 2013 г. той е намален с 8 034 броя, а производителността на едно заето лице, измерена в приведени тонкилометри намалява с цели 16%.

Фигура 6: Численост на Групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

Източник: дружествата от групата Холдинг БДЖ ЕАД

3.7. Производителност

През 2013 г. производителността на 1 лице от персонала е 360 хил. пътниккм, докато през 2003 г. е била 428 хил. пътниккм, т.е. намалението е 16%. Рязък спад на производителността на персонала се наблюдава в кризисните 2008 и 2009 г., когато тогавашният мениджмънт не съумява да предприеме бързи и адекватни мерки за адаптиране на Групата на БДЖ към рязко влошената външна среда, включително и за оптимизиране на броя на служителите в съответствие със сериозния спад в обема на работа. След предприетите реформи и мерки за оптимизация през периода 2010 – 2012 г. се наблюдава плавен ръст на производителността на труда, но все още тя не може да достигне предкризисните нива.

Фигура 7: Производителност на Групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
година	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
хил.пътниккм		428	447	420	429	409	377	286	324	351	372	360

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

Забележка: Производителността през 2002 г. е несъпоставима и затова не е показана, тъй като числеността на персонала включва и персонала на Национална компания „Железопътна инфраструктура".

3.8. Задлъжнялост и взаимоотношения с кредиторите

Фигура 8: Задлъжнялост на Групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
година	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
хил. лева	196,836	225,961	316,401	417,145	499,244	542,887	842,619	849,366	825,130	778,232	735,463	626,389

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

През годините основната част от кредитите са послужили за доставка на нов тягов и подвижен железопътен състав, рециклирането и модернизацията на съществуващия парк и са позволили на дружествата от Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД да осъществяват нормалната си експлоатационна дейност през анализирания период. Част от тях са отишли и за покриване на просрочени задължения и генерираните загуби през разглеждания период.

Задлъжнялостта на „Холдинг БДЖ" ЕАД се увеличава от 196 836 хил. лв. през 2002 г. до849 366 хил. лв. през 2009 г., т.е. увеличението е 652 530 хил. лв. или приблизително 431%. Този процес на увеличение на задлъжнялостта се случва на фона на стагниращи/спадащи продажби на Групата.

До 2009 г. заемите към финансовите институции са обслужвани редовно, включително частично за сметка на натрупване на просрочия към основни доставчици и държавния бюджет. От 2010 г. поради резкия спад от предходните години, „Холдинг БДЖ" ЕАД започна да генерира и значителни просрочия към своите финансови кредитори.

Може да се направи извод, че през периода 2008 – 2009 г. компанията образно прекрачва границата, отвъд която може с наличните ресурси и собствени възможности, да обслужва своите падежиращи и просрочени задължения. От 2010 г. задлъжнялостта започва да намалява като в края на 2013 г. е с 24% по-ниска и достига до 626 389 хил. лв.

3.9. Заключение

Въпреки ясно изразените като цяло негативни тенденции в състоянието и финансовите и оперативни показатели на Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД през анализирания период, вследствие на извършените и започнатите реформи в периода 2010 – 2013 г. бяха постигнати следните няколко важни резултата:

1) През последните години се наблюдава известно подобрение на финансовите резултати и беше постигната относителна финансова стабилизация на Групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД – загубата намалява от пика си през 2009 г. от над 67 млн. лв. до 36 млн. лв. през 2013 г. (след отчитане на еднократните ефекти). Това позволи в последните години да бъдат нормализирани разплащанията по текущите разчети с контрагентите и кредиторите;
2) Задълженията на Групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД, включително просрочените, продължиха постепенно да намаляват. Задълженията намаляват от над 849 млн. лв. до 626 млн. лв.;
3) Дейността на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД беше поставена на пазарна основа. Повишена беше ефективността и производителността;
4) Бяха извършени дълго отлагани ремонти и модернизация на част от подвижния състав;
5) Беше въведена по-ефективна система за вътрешен контрол, което ограничи възможностите за злоупотреби и неефективно изразходване на средства и ресурси.

4. Анализ на постигнатите резултати за 2014 г.

През 2014 г. отново се наблюдава сериозно влошаване на по-голямата част от основните показатели за дейността на Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД. Причините отново се коренят в липсата на приемственост и неустойчивия модел на управление. През есента на 2013 г. на практика беше спряно прилагането на повечето от започнатите в периода 2010 – 2012 г. реформи в сектора, което съответно се отрази и на резултатите на Групата за 2014 г. Приватизацията на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД беше замразена с криворазбрани социални аргументи, което доведе до продължаващо влошаване на състоянието на дружеството и съответно намаляване на неговата стойност като бизнес; бяха възстановени част от спрените преди това крайно неефективни (поради много малкия брой пътници) влакове; спря оптимизацията на персонала, като даже неговият брой нарастна предимно за сметка на административни длъжности; създадени/възстановени бяха редица административни звена с чисто бюрократични и често дублиращи се в рамките на Групата функции; бяха подписани нови Колективни трудови договори, в които абсолютно необосновано беше договорено значително увеличаване на разходите за персонала, както и бяха въведени сериозни ограничения относно правото на работодателя да извършва оптимизация на заетите, съобразно обема от работа и производствената необходимост и т.н.

В следващата таблица са представени основните обемни и икономически показатели и резултати на Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД на база предварителните финансови отчети за 2014 г.,като за съпоставимост са представени и резултатите от 2009 г. насам:

Таблица 3: Основни финансови и обемни показатели на групата „Холдинг БДЖ ЕАД” за 2009 – 2014 г.

в хил. лева	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Финансови показатели						
Приходи - Общо	436 184	418 762	438 022	401 029	384 966	376 126
в т. ч. Приходи от продажби	265 550	258 762	268 022	231 029	214 966	204 795
Компенсации по Договор за ЗОУ	170 634	160 000	170 000	170 000	170 000	171 331
Оперативни разходи	388 435	367 250	397 286	333 568	310 519	331 417
в т. ч. Обезценка на активи	7 281	2 284	3 826	1 955	3 138	15 023
EBITDA	**47 749**	**51 512**	**40 736**	**67 461**	**74 447**	**44 709**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	1 447	1 806	1 234	2 132	5 602	18 448
Разходи за амортизации	93 120	80 408	77 300	99 438	104 211	108 374
в т,ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	1 447	1 805	1 234	2 132	5 602	18 448
EBIT	**-43 924**	**-27 090**	**-35 330**	**-29 845**	**-24 162**	**-45 217**
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)					7 250	
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	1 472	1 430	-766	13 911	7 205	2 402
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	2 475	2 332	5 175	15 430	8 997	2 987
Себестойност на продадени ДМА и КМА	-1 003	-902	-5 941	-1 519	-1 792	-585
Финансови разходи	-25 540	-19 718	-15 832	-17 804	-13 100	-11 373
Печалба преди данъци	**-67 992**	**-45 378**	**-51 928**	**-33 738**	**-22 807**	**-54 188**
Данъци	-655	998	-2 045	-1 875	6 116	
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"					19 346	
Брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"					20 008	
Себестойност на продадени активи по схемата "дълг срещу собственост"					-662	
Нетна печалба	**-67 337**	**-46 376**	**-49 883**	**-31 863**	**-9 577**	**-54 188**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**25 783**	**34 032**	**27 417**	**67 575**	**94 634**	**54 186**
Собствен капитал	**235 111**	**176 313**	**95 293**	**59 291**	**49 870**	**-6 327**
Нетни активи	**767 045**	**591 060**	**433 468**	**335 182**	**273 228**	**85 265**
Активи	**1 103 448**	**1 033 883**	**932 998**	**869 143**	**772 222**	**658 258**
Задлъжнялост	**849 366**	**825 130**	**778 232**	**735 463**	**626 389**	**565 184**
Обемни показатели						
Средносписъчен брой на персонала (брой)	15 439	13 752	12 989	10 540	10 097	10 125
Производителност на 1 лице от персонала	286	324	351	372	360	344
Превозени тонове (хил.)	10 633	10 778	11 607	9 770	8 861	8 658
Нетотонкилометри (млн.)	2 266	2 352	2 497	2 043	1 806	1 778
Превозени пътници (хил. пътника)	31 360	30 115	29 308	26 523	26 071	24 627

Пътниккилометри(млн.)	2 144	2 105	2 068	1 876	1 826	1 702

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ” ЕАД

4.1. Приходи от продажби

Фигура 9: Приходи от продажби на Групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби на „БДЖ" ЕАД – Група намаляват от 384 966 хил. лв. през 2013 г. на 376 126 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 8 840 хил. лв. Причината за намалението на приходите от продажби се дължи основно на намаления обем превозени пътници и товари.

Приходи от пътнически превози

Приходите от превоз на пътници намаляват от 73 900 хил. лв. през 2013 г. на 68 180 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 5 720 хил. лв.

Приходи от товарни превози

Нетните приходи от превозени товари и спомагателни дейности намаляват от 129 657 хил. лв. през 2013 г. на 123 002 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 6 655 хил. лв.:

- Приходи от превоз на товари – 121 518 хил. лв. В сравнение с 2013 г. се отчита намаление на приходите в размер на 6 939 хил. лв.;
- Приходи от товаро-разтоварна дейност – 100 хил. лв. В сравнение с 2013 г. се отчита намаление на приходите в размер на 22 хил. лв.;
- Приходи от спедиция – 52 хил. лв. В сравнение с 2013 г. се отчита намаление на приходите в размер на 15 хил. лв.;
- Други приходи от експлоатационна дейност – 1 332 хил. лв. В сравнение с 2013 г. се отчита увеличение на приходите в размер на 277 хил. лв.

Основните причини са продължаващото намаляване на всички основни обемни показатели и при пътническите и при товарните превози, както при сравнение на резултатите за 2014 г. спрямо 2013 г., така и за целия анализиран период от 2009 г. насам:

1) Намаляване на обема на превозените товари за 2014 г. спрямо 2013 г. с 2,3% и съответно тонкилометровата работа с 1,5%. За периода 2009 – 2014 г. спадът на на превозените товари е 14% и съответно на тонкилометровата работа с 22%. Основните **външни и вътрешни** фактори и причини, обуславящи тази тендеция, са следните:

   - Нарастваща конкуренция от страна на частните железопътни превозвачи;
   - Икономическата криза продължава чувствително да подтиска деловата активност и съответно движението на товари;
   - Спад на железопътният транспорт, като дял от сухопътния транспорт, вследствие на намалената конкурентоспособност и неустойчивия модел на управление. От 2009 г. пазарният дял като извършена работа (млн. тонкм) на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД спада от 11,0% на 5,7% през 2013 г.(липсват данни за 2014 г.).
   - Продължаващата постепенна промяна в структурата на българската икономика. РБългария все по-малко залага на тежката индустрия, което съответно води до намаляване на товарите, подходящи за превоз с железопътен транспорт – намаляват превозите на суровини, машини и съоръжения, каменни въглища, горива, строителни материали и др.

2) Намаляване на превозените пътници за 2014 г. спрямо 2013 г. с 5,5% и съответно на пътниккилометровата работа с 6,8%. За периода 2009 – 2014 г. спадът на на превозените пътници е 21% и съответно на пътниккилометровата работа с 21%. Основните **външни и вътрешни фактори** и причини, обуславящи тази тендеция, са следните:

   - Ниската покупателна способност на населението, която не може осезаемо да се възстанови от икономическата криза и свързаните с нея високи нива на безработица;
   - Рязко влошеното качество на тяговия и подвижен железопътен състав водят до ниско качество на предлаганите услуги и намалена конкурентоспособност;
   - Силно влошеното състояние на железопътната инфраструктура и многобройните прекъсвания на движението на влаковете в различни жп участъци в страната водят до много ниски средни скорости на влаковите композиции, както и честа необходимост от трансбордиране (превоз с автобуси), което значително влияе в негативен план върху качеството на предлаганите транспортни услуги и конкурентоспособността;
   - Силно влошеният имидж и ниското качество на предлаганата транспортна услуга от БДЖ отблъскват т.нар. „средна класа" и свежда клиентите предимно до социално слаби и нископлатежоспособни слоеве от населението;
   - Поради влошената конкурентоспособност се наблюдава непрекъснат спад на пазарният дял на железопътния транспорт. Пазарният дял като извършена работа (млн. пътниккм) на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД спада от 17,0% през 2009 г. на 13,2 % през 2014 г. (по прогнозни данни).

<u>Други приходи</u>

„Други приходи” намаляват от 48 739 хил. лв. през 2013 г. на 16 600 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 32 139 хил. лв.

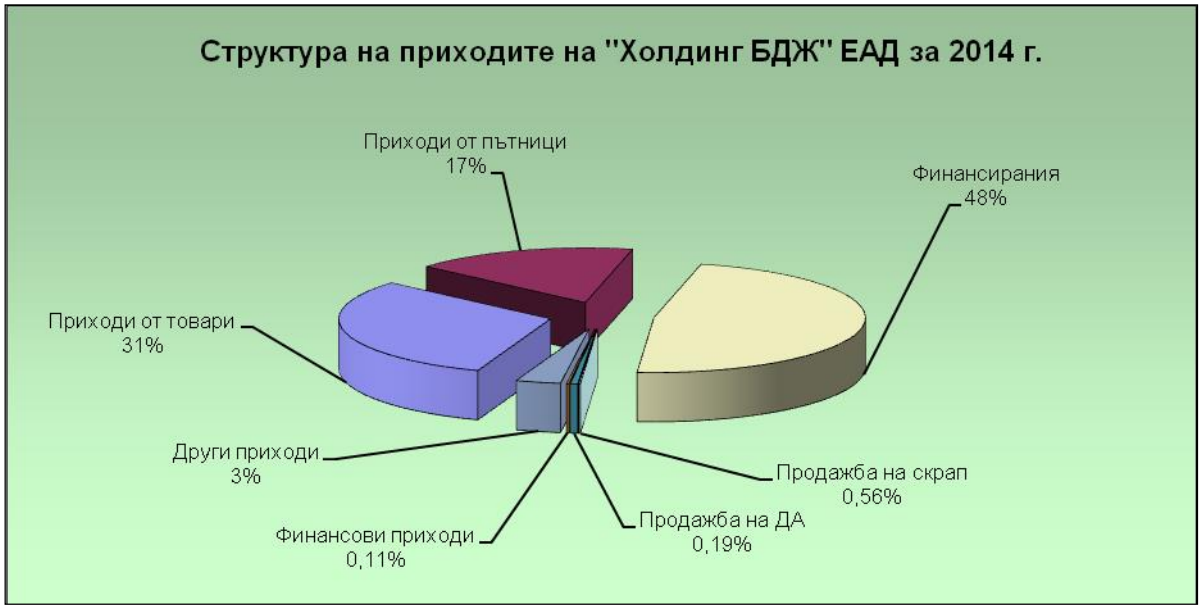
Намаление в „други приходи” се наблюдава при:

- Приходи от продажба на подвижен състав – През 2014 г. са реализирани приходи от продажби на вагони в размер на 199 хил. лв., т.е. намалението спрямо 2013 г. е 5 643 хил. лв.;
- Приходи от продажба на ДА – През 2014 г. са реализирани приходи от продажби на ДА в размер на 561 хил. лв., т.е. намалението спрямо 2013 г. е 21 598 хил. лв.;
- Други приходи от дейността – През 2014 г. са реализирани „други приходи от дейността” в размер на 6 934 хил. лв., т.е. намалението спрямо 2013 г. е 8 386 хил. лв. В състава на „други приходи от дейността” влизат: приходи от почивни станции от външни клиенти (намалени с 23 хил. лв.), приходи от общежития и резервни стаи (намалени с 43 хил. лв.), други приходи от глоби и неустойки от външни организации /Тювасаш/ – намалени със 7 552 хил. лв.

Увеличение в „други приходи” се наблюдава при:

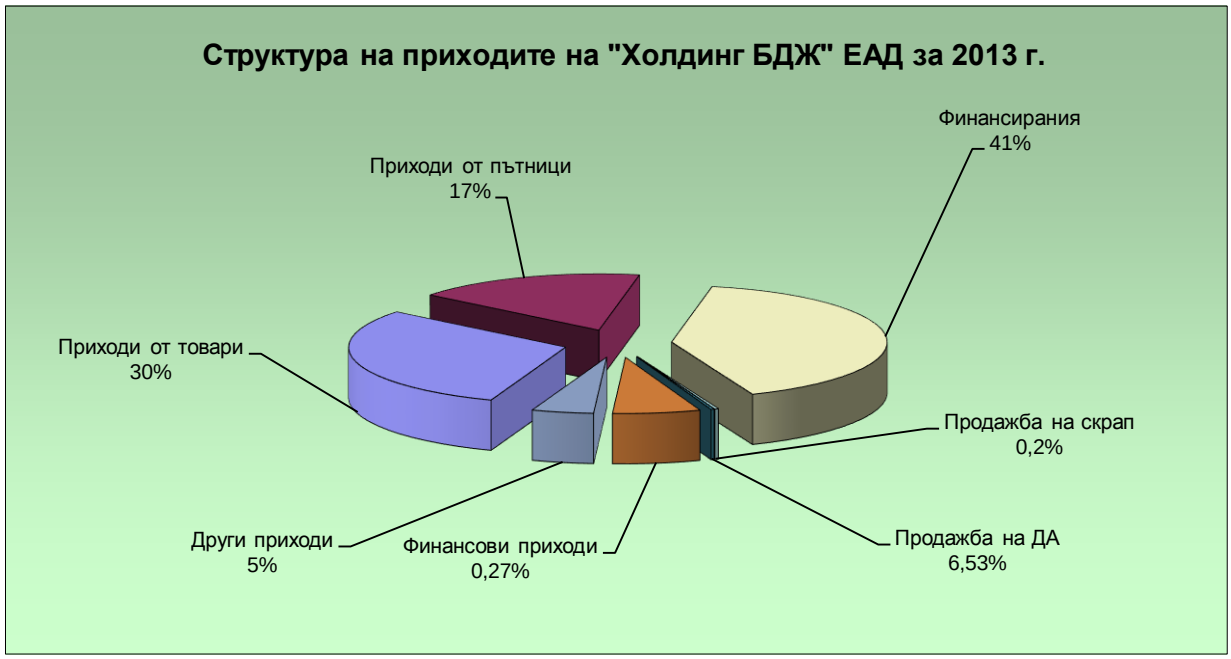
- Приходи от продажба на скрап – През 2014 г. са реализирани приходи от продажба на скрап в размер на 1 756 хил. лв., т.е. увеличението спрямо 2013 г. е 790 хил. лв.;
- Приходи от продажба на КМА – Приходите от продажби на КМА се увеличават от 38 хил. лв. през 2013 г. на 471 хил. лв. през 2014 г., т.е. увеличението е 433 хил. лв.;
- Приходи от наем на подвижен състав (локомотиви и вагони) от външни клиенти – През 2014 г. са реализирани приходи от наем на подвижен състав (локомотиви и вагони) от външни клиенти в размер на 1 437 хил. лв., т.е. увеличението спрямо 2013 г. е 1 196 хил. лв.;
- Приходи от наем на ДА от външни клиенти – През 2014 г. са реализирани приходи от наем на ДА от външни клиенти в размер на 1 003 хил. лв, т.е. увеличението спрямо 2013 г. е 110 хил. лв.;
- Такси от ЧЖПА за вагони – През 2014 г. са реализирани приходи от такси от ЧЖПА за вагони в размер на 4 239 хил. лв., т.е. увеличението спрямо 2013 г. е 957 хил. лв.;
- Заприходени материали втора употреба – Увеличението през 2014 г. е 1 169 хил. лв.

Фигура 10: Структура на приходите на Групата „Холдинг БДЖ” ЕАД за 2014 г.



Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

Фигура 11: Структура на приходите на Групата „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2013 г.



Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

4.2. Финансирания от държавата по повод изпълнение на Договора за ЗОУ

През 2014 г. „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е получило 171 331 хил. лв. от държавния бюджет по повод изпълнение на Договора за ЗОУ, което е с 1 331 хил. лв. повече в сравнение с 2013 г. Следва да се отбележи, че предвид възникналите проблеми с държавния бюджет през

2014 г., първоначално гласуваното финансиране по това направление от 179 875 хил. лв. с решение на предходното Народното събрание в края на неговия мандат беше реално намалено с 8 544 хил. лв. Това неизбежно доведе до сериозни затруднения в нормалната дейност на дружеството и натрупването на просрочия към доставчици в края на годината. За пореден път компанията беше принудена да работи и изпълнява социални функции без да бъде компенсирана справедливо, съгласно действащия договор с държавата.

Фигура 12: Компенсации по договора за ЗОУ за 2009 – 2014 г.

	1	2	3	4	5	6
година	2009	2010	2011	2012	2013	2014
хил. лева	170,634	160,000	170,000	170,000	170,000	171,331

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

4.3. Оперативни разходи

Фигура 13: Оперативни разходи на групата „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2009 – 2014 г.

	1	2	3	4	5	6
година	2009	2010	2011	2012	2013	2014
хил. лева	388,435	367,250	397,286	333,568	310,519	331,417

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

Оперативните разходи се увеличават от 310 519 хил. лв. през 2013 г. на 331 417 хил. лв. през 2014 г., т.е. увеличението е 20 898 хил. лв.

Основните разходни пера, които се увеличават, са следните:

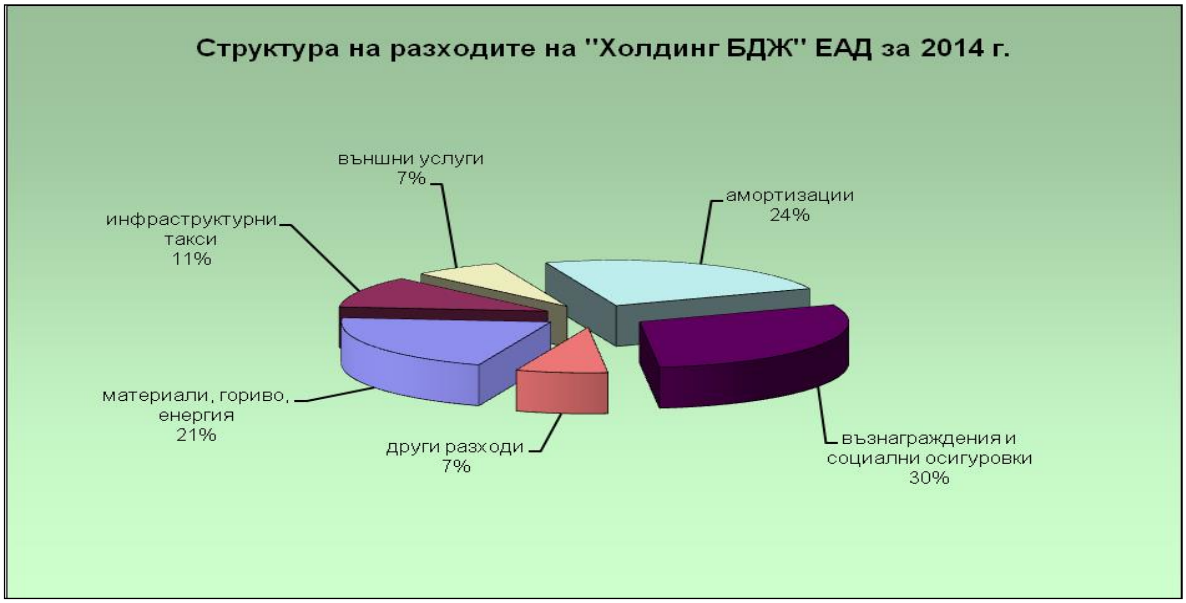
- **Разходи за електроенергия** – През 2014 г. разходите за електроенергия се увеличават с 13 318 хил. лв. спрямо отчетените през 2013 г. Ефектът се дължи кумулативно на два фактора: изменение в обема на работа и цената. През 2014 г. се отчита увеличение на обема бруто тонкилометрова работа в пътническото движение с електрическа тяга в резултат на завишен брой и състави на влакове. На основание приета с ПМС нова методика за изчисляване на инфраструктурните такси е отпаднала частта от инфраструктурните такси, представляваща такса за енергетични съоръжения, като за сметка на това е увеличена събираната от Национална компания „Железопътна инфраструктура" такса за ЕРП от 90 лв. на 158,19 лв./ MWh;
- **Разходи за труд** (възнаграждения и социални осигурвки) – През 2014 г. разходите заперсонал се увеличават с 12 636 хил. лв. спрямо тези през 2013 г. Общото увеличение на разходите за персонал е в резултат на извършена актуализация на основните работни заплати в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД в края на 2013 г., от естественото увеличение на възнагражденията за прослужено време и възраст, изменението на основните заплати на основните категории работници от м. април 2014 г. вследствие на приетите с новите Колективни трудови договори основни заплати. Увеличението на средствата за работна заплата се дължи и на изплатените обезщетения на освободените работници и служители. При прекратяване на трудовите правоотношения със служители през 2014 г. са начислени 4 581 хил. лв.
- **Разходи за обезценка на активи** – През 2014 г. разходите за обезценка на активи се увеличават с 11 885 хил. лв. спрямо тези през 2013 г.

Основните разходни пера, които се намаляват, са следните:

- **Разходите за инфраструктурни такси** – През 2014 г. разходите за инфраструктурни такси намаляват с 12 068 хил. лв. спрямо тези през 2013 г. Това се дължи на споменатата по-горе променена методика за изчисляване на инфраструктурните такси;
- **Лихви за просрочени плащания** – През 2014 г. разходите за лихви за просрочени плащания намаляват с 3 461 хил. лв. спрямо тези през 2013 г. Това се дължи на спад в лихвените проценти и намаляване на задълженията към кредиторите.

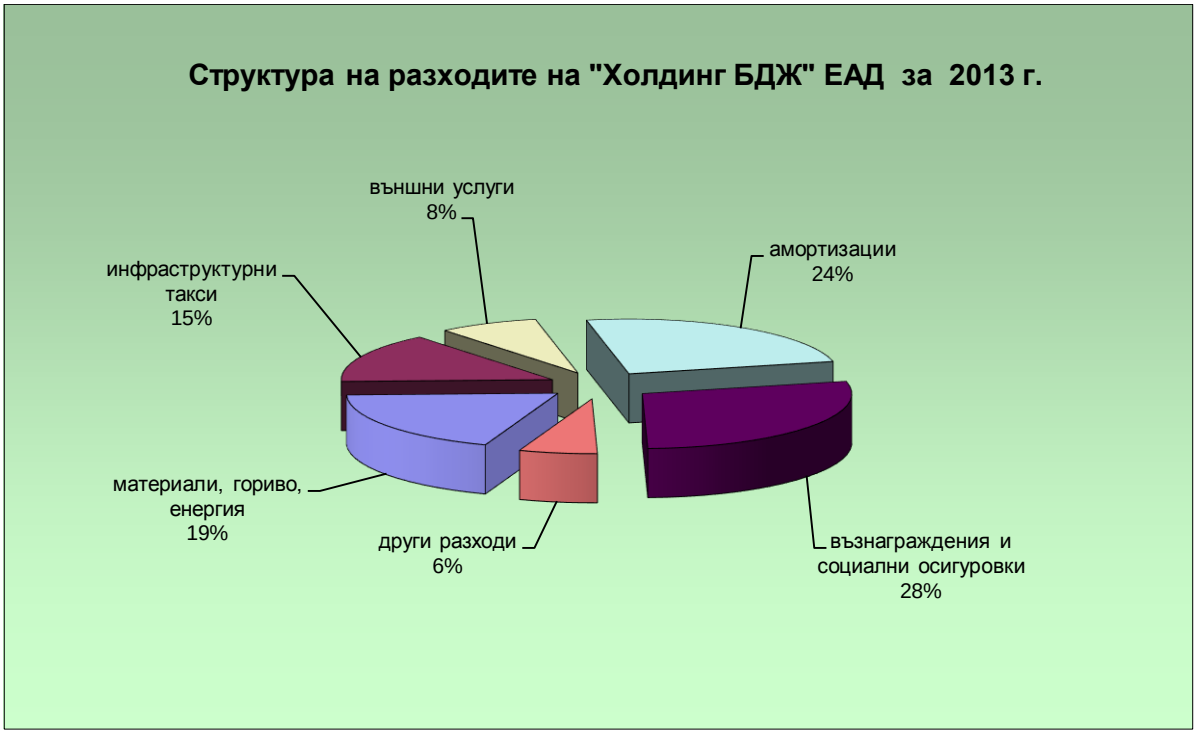
В долните графики са показани относителния дял на консолидираните разходи по икономически елементи за 2013 и 2014 г. на „Холдинг БДЖ" ЕАД.

Фигура 14: Структура на разходите на групата „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2014 г.



Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ” ЕАД

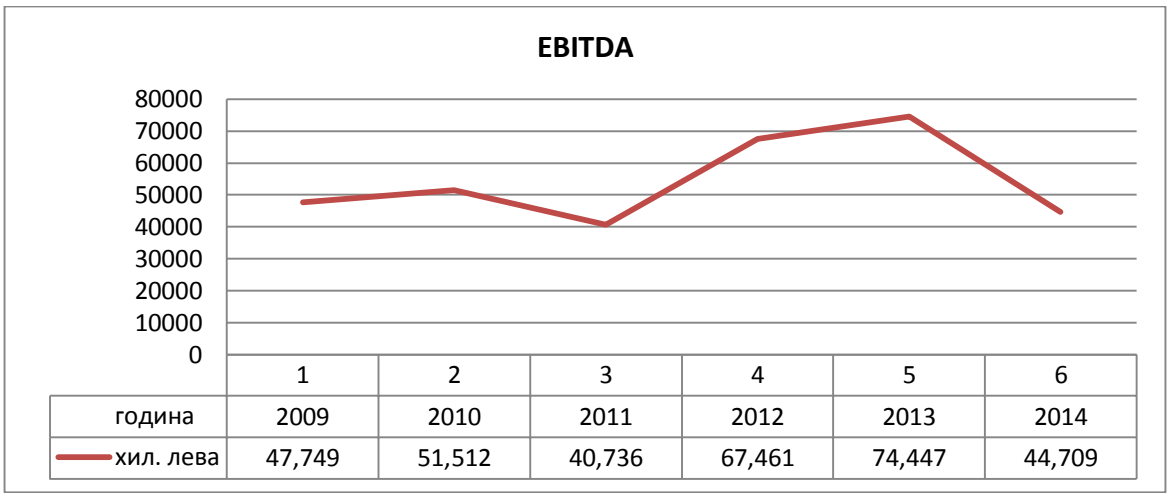
Фигура 15: Структура на разходите на групата „Холдинг БДЖ” ЕАД за 2013 г.



Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ” ЕАД

4.4. EBITDA

Фигура 16: EBITDA на групата „Холдинг БДЖ” ЕАД за 2009 – 2014 г.



	1	2	3	4	5	6
година	2009	2010	2011	2012	2013	2014
хил. лева	47,749	51,512	40,736	67,461	74,447	44,709

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

Показателят значително се влошава през 2014 г. в сравнение с 2013 г., а и в сравнение с годините до 2009 г. назад. Дори и да бъде елиминиран ефекта от обезценките на активи, показателят за 2014 г. значително се влошава в сравнение с предходните две години поради проявилите се вследствие на спрелите реформи негативни тенденции в приходната и разходната част на Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД през 2014 г.

4.5. Финансов резултат

Фигура 17: Финансов резултат на групата „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2009 – 2014 г.

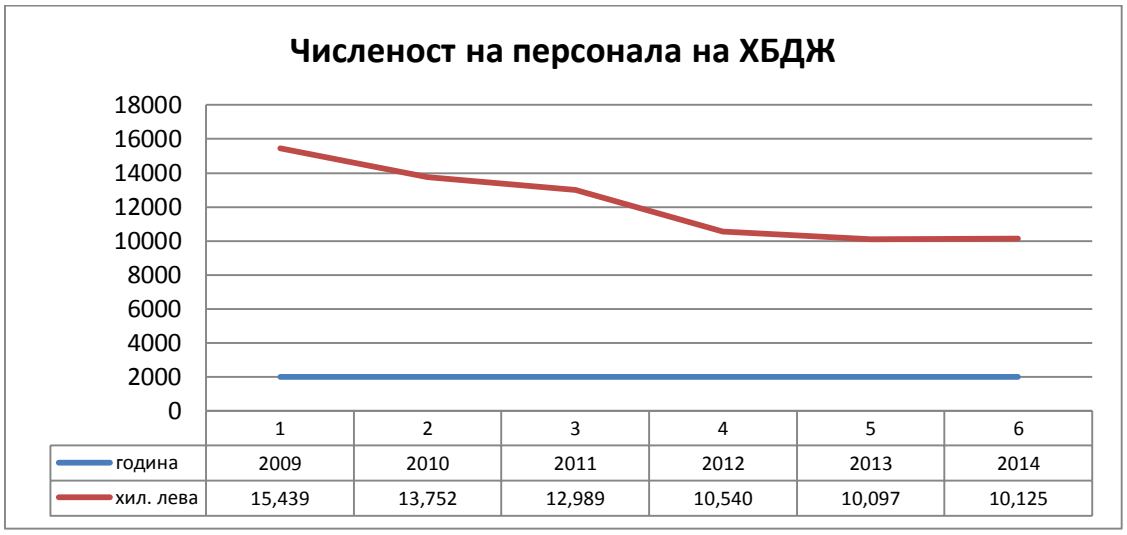
	1	2	3	4	5	6
година	2009	2010	2011	2012	2013	2014
хил. лева	-67,337	-46,376	-49,883	-31,863	-9,577	-55,775

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

Финансовият резултат на „Холдинг БДЖ" ЕАД – Група за 2014г. е загуба в размер на 55 775 хил. лв. и се влошава с цели 46 198 хил. лв. спрямо 2013 г., когато е отчетена загуба в размер на 9 577 хил. лв. Дори и да се елиминират ефектите от счетоводните обезценки на активи; приходите с еднократен характер и печалбата от продажбата на активи на НК „ЖИ" по схемата „дълг срещу собственост", то анализът на сравнимите резултати отново показва сериозно влошаване на състоянието и показателите на Групата. През 2013 г. модифицираният резултат е загуба в размер на 33 035 хил. лв., а през 2014 г. – загуба в размер на 40 732 хил. лв.

4.6. Трудови ресурси

Фигура 18: Численост на персонала на групата „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2009 – 2014 г.



	1	2	3	4	5	6
година	2009	2010	2011	2012	2013	2014
хил. лева	15,439	13,752	12,989	10,540	10,097	10,125

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ" ЕАД

През втората половина на 2013 г. и през 2014 г. беше спрян постепенният процес на оптимизация на персонала, като неговият брой даже нарастна предимно за сметка на административни длъжности. Създадени/възстановени бяха редица административни звена с чисто бюрократични и често дублиращи се в рамките на Групата функции. В противоречие с икономическата логика, финансовото състояние на Групата и перспективите за нейното развитие, през пролетта на 2014 г. бяха подписани нови Колективни трудови договори, в които абсолютно необосновано беше договорено значително увеличаване на разходите за персонала, както и бяха въведени сериозни ограничения относно правото на работодателя да извършва оптимизация на заетите, съобразно обема от работа и производствената необходимост.

Средносписъчният брой на персонала през 2014 г. е 10 125 броя при 10 097 през 2013 г.

Средната месечна брутна работна заплата в „Холдинг БДЖ" ЕАД – Група нараства напълно необосновано през 2014 г. до 900 лв. при 769 лв. през 2013 г. Трудовите възнаграждения на персонала са изплащани редовно и средствата за социални осигуровки са внасяни навреме.

Таблица 4: Численост на персонала и трудови възнаграждения в групата „Холдинг БДЖ” ЕАД за 2013 – 2014 г.

Показатели	мярка	2013	2014	2014/2013	%
Възнаграждения на персонала	хил. лева	93 295	102 329	9 034	10%
Средносписъчен брой на персонала	брой	10 097	10 125	28	0,28%
Средномес. брутна работна заплата (без обезщетения)	лева	769	900	131	17%
Социални осигуровки и надбавки	хил. лева	26 164	29 766	3 602	14%

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ” ЕАД

4.7. Задлъжнялост и взаимоотношения с кредиторите

Фигура 19: Задлъжнялост на групата „Холдинг БДЖ” ЕАД за 2009 – 2014 г.

Източник: дружествата от групата „Холдинг БДЖ” ЕАД

Пикът на задлъжнялостта на Групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД е достигнат през 2009 г. със задължения, доближаващи 850 млн. лв. От тогава започва един процес на намаляване на задлъжнялостта, като в края на 2014 г. общите задължения спадат до малко над 565 млн. лв. През периода 2011 – 2012 г., вследствие на предприетите оздравителни мерки, „Холдинг БДЖ” ЕАД успява да генерира свободни парични потоци, за да намалява постепенно своите задължения. Този процес продължава и през 2013 и 2014 г., като през въпросните две години към кредиторите на Групата вече са насочени и средствата, предвидени първоначално за инвестиции в нов подвижен състав, както и е сключена сделка по схемата „дълг срещу собственост” с Национална компания „Железопътна инфраструктура”.

Таблица 5: Справка за задълженията на групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД към 31.12.2014 г.

		Холдинг БДЖ ЕАД - Група			Холдинг БДЖ ЕАД			БДЖ - Пътнически превози ЕООД			БДЖ - Товарни превози ЕООД		
№ по	Задължения	Просрочени	Текущи	Общо	Просрочени	Текущи	Общо	Просрочени	Текущи	Общо	Просрочени	Текущи	Общо
I	Към финансови институции	223,477,139	137,746,993	361,224,132	223,477,139	137,746,993	361,224,132	0	0	0	0	0	0
1	*в т.ч. обезпечени с ДМА, финансови лизинги*	*223,477,139*	*137,101,585*	*360,578,724*	*223,477,139*	*137,101,585*	*360,578,724*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
1.1.	KFW IPEX BANK	65,879,076	72,404,738	138,283,814	65,879,076	72,404,738	138,283,814			0			0
1.2.	II - ри облигационен заем	154,187,308	0	154,187,308	154,187,308		154,187,308			0			0
1.3.	EUROFIMA	0	58,674,900	58,674,900		58,674,900	58,674,900			0			0
1.4.	I - ви облигационен заем	2,126,680	0	2,126,680	2,126,680		2,126,680			0			0
1.5.	Първа инвестиционна банка АД	1,284,075	6,021,947	7,306,023	1,284,075	6,021,947	7,306,023			0			0
2	*в т.ч. обезпечени с предоставена държавна гара*	*0*	*645,408*	*645,408*	*0*	*645,408*	*645,408*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
2.1.	Международна банка за възстановяване и развити	0	645,408	645,408	0	645,408	645,408	0		0	0		0
II	Търговски задължения	97,481,880	16,460,374	113,942,254	32,075,403	2,699,906	34,775,309	2,841,207	7,442,679	10,283,886	62,565,270	6,317,789	68,883,058
	в т.ч.:												0
1	ДП "НК ЖИ"	82,873,045	7,836,730	90,709,775	26,548,931	18,000	26,566,931	668,423	4,978,317	5,646,740	55,655,691	2,840,413	58,496,104
	в т.ч.: тягова електроенергия						0			0	1,144,198	1,271,519	2,415,717
2	Чужди жп администрации	7,388,609	1,360,966	8,749,574	983,227	4,250	987,477	1,080,018	35,919	1,115,937	5,325,364	1,320,797	6,646,160
3	Други	7,220,226	7,262,678	14,482,904	4,543,245	2,677,656	7,220,901	1,092,766	2,428,443	3,521,209	1,584,215	2,156,579	3,740,794
	в т.ч.:												
3.1.	доставка на гориво и гориво - смазочни материали	687,037	1,893,754	2,580,791		0	0	268,109	724,305	992,414	418,928	1,169,449	1,588,377
3.2.	тягова ел.енергия и ел.енергия за други нужди	1,312,747	2,785,319	4,098,066	1,311,864	2,580,543	3,892,407	883	186,830	187,713	0	17,946	17,946
3.3.	доставка на материали, резервни части	1,824,289	434,853	2,259,142	1,396,826	0	1,396,826	241,863	218,593	460,456	185,600	216,260	401,860
3.4.	ремонт на тягов подвижен състав	1,590,789	337,797	1,928,586	1,295,721	0	1,295,721	295,068	337,797	632,865	0		
3.5.	охрана от външни организации, МВР и Пожарна	274,544	769,105	1,043,649	273,259	0	273,259	1,285	268,876	270,161	0	500,229	500,229
3.6.	текуща поддръжка на ДМВ и ЕМВ	0	0	0		0	0			0			0
III	Получени аванси от клиенти	0	989,634	989,635	0	907,525	907,525		53,763	53,763	0	28,346	28,347
													0
IV	Към персонала и осигурителни предприятия	382,946	22,582,912	22,965,858	0	543,674	543,674		13,448,475	13,448,475	382,946	8,590,763	8,973,709
													0
V	Данъчни задължения	0	2,160,684	2,160,684	0	353,157	353,157		609,204	609,204		1,198,323	1,198,323
													0
VI	Други задължения	35,255,601	10,870,817	46,126,418	34,415,828	6,158,222	40,574,050		2,857,147	2,857,147	839,773	1,855,448	2,695,221
	в т.ч.:												0
1	*Министерството на финансите - Частни държавни вземания, във връзка с активирана държавна гаранция за изплащане на падежи по заеми*	34,415,828	0	34,415,828	34,415,828		34,415,828			0			0
2	*Начислени лихви по получени заеми*	0	3,074,917	3,074,917		3,074,917	3,074,917			0			0
3	*Разчети по получени гаранции от контрагенти*	0	3,755,060	3,755,060		1,418,673	1,418,673		760,644	760,644		1,575,743	1,575,743
													0
VII	Пасиви по отсрочени данъци	0	17,338,707	17,338,707	0	969,385	969,385	0	12,285,313	12,285,313	0	4,084,009	4,084,009
													0
VIII	Провизии	0	434,433	434,433	0	10,066	10,066	0	120,676	120,676	0	303,691	303,691
	ВСИЧКО:	356,597,567	208,584,554	565,182,121	289,968,370	149,388,928	439,357,298	2,841,207	36,817,257	39,658,464	63,787,990	22,378,369	86,166,359

Таблица 6: Детайлна справка за задълженията към финансови институции на групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД към 31.12.2014 г.

Банка	Валута	Договориран кредит	31.12.2014 година									
			Краткосрочни задължения						дългосрочни задължения след		общ размер	
			текущи с падеж 2014 г.		просрочени задължения		Общо		2014 г.			
			валута	лева	валута	лева	валута	лева	валута	лева	валута	лева
KFW BANK 85 % EMB	EUR	123,400,000.00	€ 12,340,000.00	24,134,942.20 лв	€ 21,857,076.85	42,748,726.62 лв	€ 34,197,076.85	66,883,668.82 лв	€ 24,679,954.77	48,269,795.94 лв	€ 58,877,031.62	115,153,464.75 лв
KFW BANK 15 % EMB	EUR	19,720,000.00	€ 0.00	0.00 лв	€ 4,409,389.43	8,624,016.13 лв	€ 4,409,389.43	8,624,016.13 лв	€ 0.00	0.00 лв	€ 4,409,389.43	8,624,016.13 лв
KFW IPEX инвестиции	EUR	13,355,952.24	€ 0.00	0.00 лв	€ 7,416,970.20	14,506,332.83 лв	€ 7,416,970.20	14,506,332.83 лв	€ 0.00	0.00 лв	€ 7,416,970.20	14,506,332.83 лв
Световна Банка	USD	83,469.66	$4,407.91	7,080.91 лв	$0.00	0.00 лв	$4,407.91	7,080.91 лв	$0.00	0.00 лв	$4,407.91	7,080.91 лв
Световна Банка	EUR	6,345,467.68	€ 326,371.28	638,326.74 лв	€ 0.00	0.00 лв	€ 326,371.28	638,326.74 лв	€ 0.00	0.00 лв	€ 326,371.28	638,326.74 лв
I-ви облиг.кредит	EUR	30,000,000.00	€ 0.00	0.00 лв	€ 1,087,354.20	2,126,679.96 лв	€ 1,087,354.20	2,126,679.96 лв	€ 0.00	0.00 лв	€ 1,087,354.20	2,126,679.96 лв
EUROFIMA 1	EUR	10,000,000.00	€ 10,000,000.00	19,558,300.00 лв	€ 0.00	0.00 лв	€ 10,000,000.00	19,558,300.00 лв	€ 0.00	0.00 лв	€ 10,000,000.00	19,558,300.00 лв
EUROFIMA 2	EUR	20,000,000.00	€ 0.00	0.00 лв	€ 0.00	0.00 лв	€ 0.00	0.00 лв	€ 20,000,000.00	39,116,600.00 лв	€ 20,000,000.00	39,116,600.00 лв
II-ри облиг.кредит	EUR	120,000,000.00	€ 0.00	0.00 лв	€ 78,834,718.84	154,187,308.15 лв	€ 78,834,718.84	154,187,308.15 лв	€ 0.00	0.00 лв	€ 78,834,718.84	154,187,308.15 лв
ПИБ - цесия	EUR	8,036,000.00	€ 928,970.98	1,816,909.31 лв	€ 656,537.33	1,284,075.41 лв	€ 1,585,508.31	3,100,984.72 лв	€ 2,150,001.69	4,205,037.81 лв	€ 3,735,510.00	7,306,022.52 лв
				46,155,559.16 лв		**223,477,139.09 лв**		**269,632,698.25 лв**		**91,591,433.74 лв**		**361,224,132.00 лв**

Въпреки значителното намаляване на задълженията на Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД през анализирания период, проблемът с нейната свръхзадлъжнялост далеч не е решен. Напротив, независимо, че преговорите с кредиторите продължиха интензивно, до момента няма постигнато съгласие за взаимно приемливо разсрочване/преструктуриране на задълженията на компанията. През периода 2013 – 2014 г. от българска страна бяха отправени няколко конкретни писмени предложения до основните финансови кредитори под формата на „търм шийтове" (term sheets) за разсрочване/преструктуриране на задълженията на Групата. Проведени бяха и множество срещи в различен формат, с цел постигане на взаимно приемливо споразумение. До края на 2014 г. не беше постигнато съгласие между страните. В процеса на преговорите, финансовите кредитори са изразили принципно съгласие, че са склонни на разсрочване на задълженията, но поставят условия за изплащане в кратък срок на просрочията и за „твърд" ангажимент от страна на държавата, че едно бъдещо споразумение ще се изпълнява без отклонение от българска страна. Тук следва да се има предвид, че и двете условия са трудно изпълними – плащането на суми по просрочията от порядъка на 130 – 140 млн. лв. в рамките на няколко месеца не са във възможностите на компанията и на държавния бюджет, а по отношение на т.нар. „твърд" ангажимент от страна на българската държава, българската позиция винаги е била, че държавна гаранция или друг аналогичен ангажимент не може да бъде поет поради редица правни и финансови съображения.

Последните действия, предприети от кредиторите, са следните:

- На 03.11.2014 г. Облигационерите обявиха т.нар. „предсрочна изискуемост" на заема, който е в размер на 158,867 млн. лв.;
- На 07.11.2014 г. KFW IPEX Bank наложи запор по част от банковите сметки на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД за сума приблизително в размер на 8,669 млн. лв.

С писма от 10.11.2014 г. и 14.11.2014 г. KFW IPEX Bank и Облигационерите изразяват принципна готовност за продължаване на диалога, но и предупреждават, че ще продължат с принудителните мерки в случай, че не се постигне съгласие в скоро време.

5. Изводи от финансовия анализ

Можем да обобщим, че отлагането на трудните и непопулярни решения за продължаване на реформите в Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД в края на 2013 г. и 2014 г. с нищо не допринесоха за решаване на наболелите проблеми на железницата. Сериозното влошаване на всички основни оперативни и финансови показатели през миналата година изискват поемането на отговорност и бързи и решителни действия от страна на мениджмънта на компанията и държавното ръководство. В тази връзка е наложително оформянето на ясна визия за бъдещето и разработването и последователното практическо прилагане на дългосрочна и устойчива стратегия за стабилизиране, финансово оздравяване, модернизиране и развитие на „Холдинг БДЖ" ЕАД от страна на държавата, което единствено може да гарантира успеха на този стратегически подотрасъл за българската икономика и общество.

"БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ" ЕООД
ЦЕНТРАЛНО УПРАВЛЕНИЕ

ул. "Ив.Вазов" №3, гр.София 1080
тел. +359 2 932 45 05
факс: +359 2 987 79 83

www.bdz.bg
bdzcargo@bdz.bg

П Л А Н

за оздравяване и развитие на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за периода 2015 – 2022 г.

на индивидуална база

София, март 2015 г.

С Ъ Д Ъ Р Ж А Н И Е

1 РЕЗЮМЕ 47

2 ФИНАНСОВ АНАЛИЗ НА „БДЖ - ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ" ЕООД (2007 – 2014) ПО ПОД ПЕРИОДИ 51

1.1. Кратко описание на дейността – история, собственост, преобразувания 51
1.2. Финансов анализ на „БДЖ - Товарни превози" ЕООД (2007 – 2014 г.) 52

3 АНАЛИЗ НА ВЪНШНАТА СРЕДА НА ДРУЖЕСТВОТО 70

3.1 PESTEL анализ 70
3.2 Анализ на петте сили 72
3.3 Влияние на прекъсванията на движението на влаковете поради ремонтни дейности по железопътната инфраструктура върху финансовото състояние на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД 74

4 АНАЛИЗ НА ВЪТРЕШНАТА СРЕДА 79

4.1 SWOT анализ 79
4.2 Анализ на 7-те П-та (7P Analysis) 80

5 ZERO-BASED BUDGET 85

5.1 Формиране на приходите за 2015 г. 86
5.2 Бюджет за дейностите по гарите 87
5.3 Бюджет за експлоатацията на локомотиви 89
5.4 Бюджет за ремонт на локомотиви 91
5.5 Бюджет по труда в дейност „Ремонт на локомотиви " 2015 г. 92
5.6 Бюджет на необходимия вагонен парк 95
5.7 Бюджет ремонт на товарни вагони 98
5.8 Бюджет за администрация 104

6 ОПЦИИ ЗА ДРУЖЕСТВОТО 106

6.1 Поддържане на статуквото 107
6.2 Закриване на дружеството 107
6.3 Реформа, стабилизиране и развитие 108

7 СТРАТЕГИЯ ЗА РАЗВИТИЕ 109

7.1 Мисия 109
7.2 Визия 109
7.3 Стратегия 109
7.4 Оперативен подход 114

8 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА СТРУКТУРНИ ПРОМЕНИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР 116

8.1 Предложение 1: Прехвърляне и съсредоточаване на гаровата маневрена дейност в инфраструктурния оператор 116
8.2 Предложение 2: Прехвърляне и съсредоточаване на гаровата ревизорска дейност в инфраструктурния оператор 118
8.3 Предложение 3: Промяна в ролите и функциите на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация" и Национална компания „Железопътна инфраструктура" 119

9 МЕРКИ ЗА ОЗДРАВЯВАНЕ И РАЗВИТИЕ ЗА ПЕРИОДА 2015 – 2022 Г. : 121

9.1 Мерки за оптимизация на процеси и дейности 122
9.2 Мерки за оптимизация на активите и пасивите 124
9.3 Инвестиции 129

11 ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА ЗА ПЕРИОДА 2016 – 2022 Г. 132

11.1 Реалистичен сценарий: 132
11.2 Оптимистичен сценарий 134
11.3 Песимистичен сценарий: 136

12 БИЗНЕС ПЛАН 2015 Г. 139

12.1 Обемни показатели и приходи 139
12.2 Инвестиции 2015 140

12.3 Финансови показатели 2015 г. 141

13 БЮДЖЕТ И КОМЕНТАР НА ФАЗА НА СТАБИЛИЗИРАНЕ 149

13.1 Макроикономическа рамка за периода 2015 – 2022 г. 149
13.2 Допускания при различните сценарии 151
13.3 Варианти на развитие за периода 2016 – 2022 г. 151
13.4 Песимистичен сценарий за периода 2016 – 2022 г. 151
13.5 Реалистичен сценарий 161
13.6 Оптимистичен сценарий 172

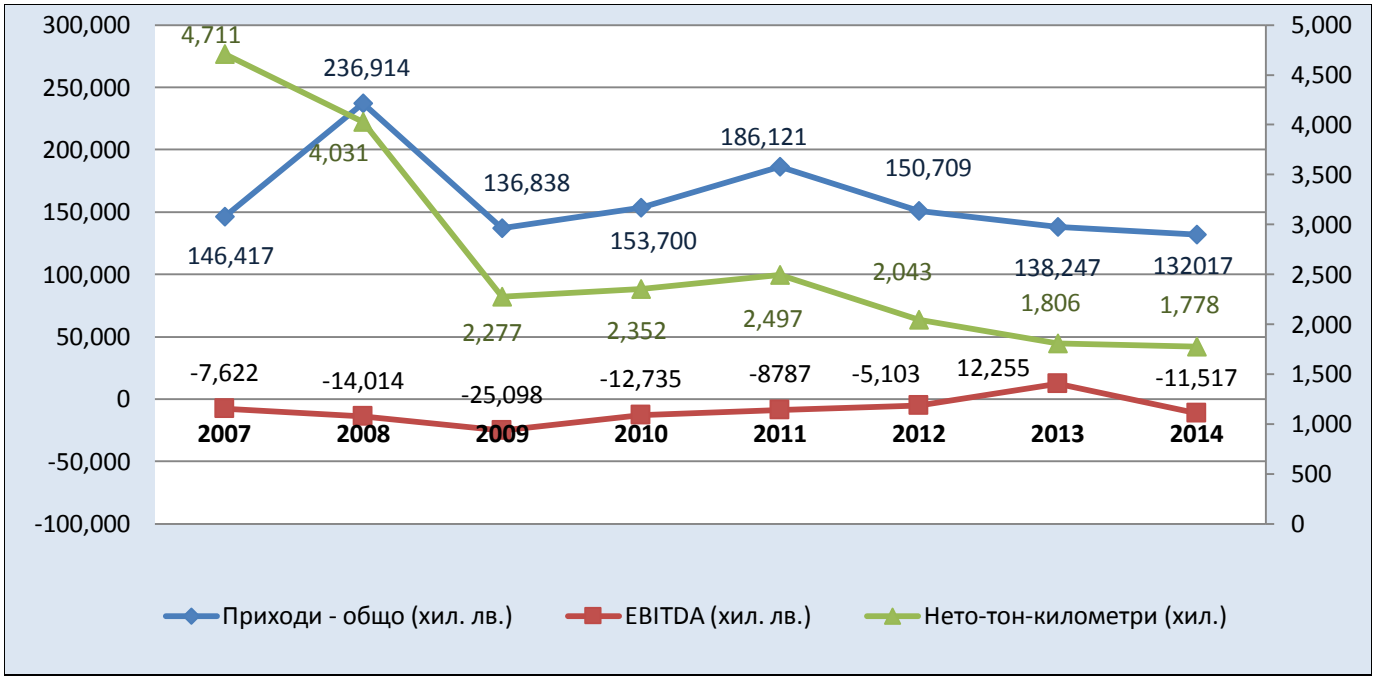
1 Резюме

Този документ е създаден от мениджърският екип на БДЖ, за да даде точна представа за състоянието на дружеството и за пазарната обстановка, да очертае ясна стратегия и бизнес план за развитие, както и да потърси конкретно съдействие от всички институции и организации, които имат залог в успеха на компанията. В случай, че мениджърският екип не получи подобно съдействие, очертаният бизнес план не би могъл да бъде изпълнен.

„БДЖ – Товарни превози" ЕООД е в тежко финансово състояние. Дружеството има кратка, осемгодишна история, изпълнена с негативни финансови резултати.

Общата натрупана загуба за този осемгодишен период е в размер на близо 113 млн. лв. От 2007 до 2009 г. дружеството е управлявано чрез неустойчив бизнес модел, при който приходите и разходите се определят по административен и непрозрачен начин. Това намалява видимостта върху състоянието на бизнеса и възпрепятства вземането на обективни управленски решения. Като резултат, през 2009 г. при приходи от 137 млн. лв., „БДЖ – Товарни превози" ЕООД генерира оперативна загуба в размер на 25 млн. лв. (показател печалба/загуба преди лихви, данъци и амортизации - EBITDA).

Фигура 1 Основни бизнес показатели на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД



Източник: Данните са взети от счетоводните отчети на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

От 2010 до 2013 г. следва период на реформи, през който се премахва предишният неустойчив бизнес модел и разходите започват да се контролират спрямо приходите. През 2011 г. компанията успява да обърне тенденцията за ежегодно свиване на обема работа, като увеличава превозените тонкилометри. Като резултат, през 2013 г. дружеството постепенно успява да излезе на оперативна печалба (EBITDA).

През 2014 г. реформите спират. При намаляващи обеми на работа приходите спадат, но разходите се увеличават отново и дружеството се връща на оперативна загуба, а неговият собствен капитал се свива с почти една трета, за да достигне 54 млн. лв.

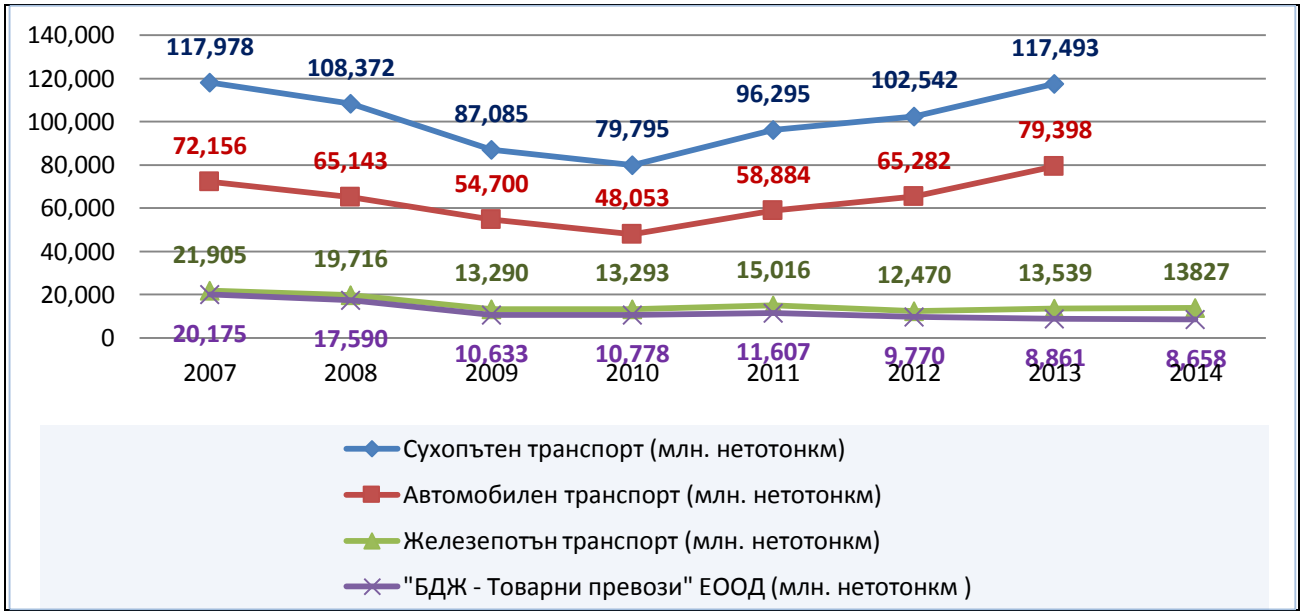
Постоянните загуби ограничават възможността на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД да преследва нормална инвестиционна политика, което е ключов елемент в бизнеса превоз на товари с железопътен транспорт. Тягово-подвижният състав остарява, което води до оперативни проблеми, увеличава разходите за ремонт и влошава качеството на предоставяната на клиентите услуга.

Вътрешните проблеми и неефективността на дружеството са още по-тревожни на фона на изключително динамичната пазарна среда.

Българската икономика променя своя баланс, като постепенно се намалява делът на първичните сектори и на тежката индустрия, които са големи клиенти за товарни превози. Растящите сектори на търговията и услугите ползват относително повече авто-транспорт. Една от причините, е нуждата на тези сектори от интермодална услуга, която да придвижи товара „от врата до врата".

Поради занижения контрол, автомобилният превоз отнема и много типични, като тежест и разстояние, железопътни товари. Общият обем на сухопътния транспорт се увеличава за периода, докато този на железопътния транспорт спада като абсолютни и относителни стойности.

Фигура 2 Пазарни тенденции на пазара за транспорт на товари



Източник: Данните са от НСИ

Още от самото си създаване като самостоятелно дружество „БДЖ – Товарни превози” ЕООД има и преки конкуренти – железопътни превозвачи, които постоянно увеличават своя брой и пазарен дял. Техният фокус е върху най-печелившите продукти: транзитни и блок - влакове, които могат да се извършват без тежката разходна база и активи, които притежава дружеството. Обемите, превозвани от „БДЖ – Товарни превози” ЕООД бележат тенденция на намаляване.

Политическите и социалните фактори също са част от пазарната среда. Дружеството е седмият по големина работодател (през 2012 г.) и същевременно е държавна собственост. Смяната на правителствата води по-често до промяна в приоритетите на компанията, отколкото в бизнес резултатите и пазарните реалности. Понякога това се използва като инструмент за провеждане на социална, индустриална и дори кадрова политика. Тези действия ограничават възможността на ръководството да взема изцяло икономически целесъобразни решения.

Като резултат от високата разходна база, функционално и физически застаряващи оперативни активи, дължащи се на недостатъчни инвестиции, ниска ангажираност на служителите поради остарели механизми на управление, дружеството няма достатъчна гъвкавост, за да се справи с пазарната динамика.

Предприети действия

Като първа и важна стъпка в решаването на този проблем, мениджърският екип изработи Бюджет от нулата на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД. На база на приходния бюджет за 2015 г., всички разходи на дружеството бяха преразгледани, като за всеки един от тях беше определено дали и какъв обем и качество са необходими, за да бъде изпълнен приходният план. Целта е да се откроят ненужните активи и ресурси и да се открият неефективностите, които са довели до раздуването на разходната база.

Изводите от този анализ показват, че дружеството има значителен излишен капацитет и бизнесът има добър потенциал да стане гъвкав и трайно печеливш и да започне да реагира адекватно и проактивно на пазарните реалности.

В европейски план има ясен приоритет върху железопътния транспорт, но той все още не е възприет като политически консенсус в РБългария. Това неминуемо ще се случи, защото ефективността, екологичността и безопасността на железопътния превоз го превръщат в ключов фактор за възстановяване на устойчивия икономически ръст в Европейския съюз и региона. Дружеството има добър потенциал за развитие.

Ясна посока

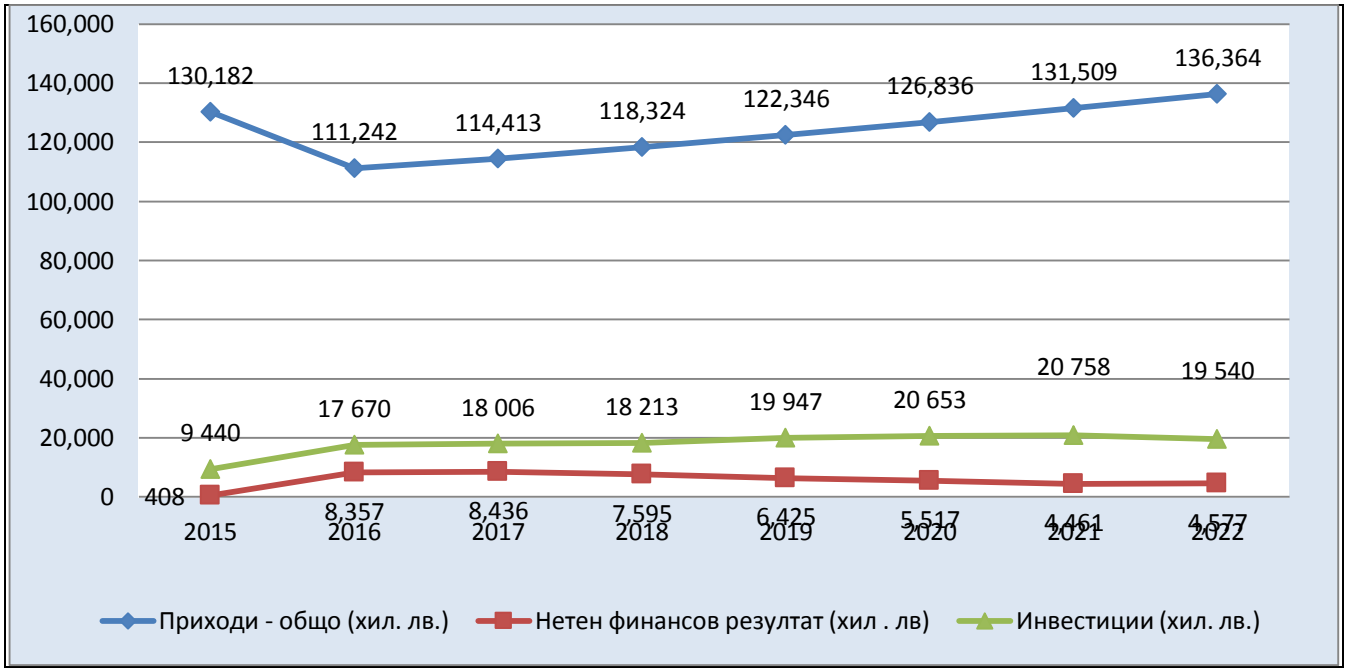
Прилагането на изводите на Бюджета от нулата ще направи бизнеса по-ефективен и гъвкав, но с това работата на мениджърският екип не свършва. Нашите намерения са да преследваме ясна стратегия, базирана на четири ключови ресурса и с предлагане на широко портфолио от продукти към всички видове клиенти на пазара. Тези ресурси не са достъпни за настоящите конкуренти и чрез тях дружеството може да сглобява решения по мярка с висока добавена стойност за отделния клиент. Въпреки, че ще станем по-ефективни, ние не възнамеряваме да се конкурираме с цена, а с предлагане на различен продукт и по-добро обслужване.

Оперативният подход на мениджърския екип ще следва принципите на Цялостно управление на качеството (TQM), които изискват фокус върху клиента; ангажираност на служителите; процесно-ориентирано мислене, за да може да се подобряват непрестанно производителността, качеството и екипната работа; изграждане на реално работеща (а не формална) интегрирана система за управление на качеството ISO 9001; подобряване на вътрешните комуникации, за да се разбере и възприеме правилно стратегията в ежедневната работа на всеки един служител; адекватно проследяване на дейността, за да може да се вземат обективни управленски решения, базирани на факти.

За да бъдат конкретизирани всички тези идеи в числа, на базата на Бюджета от нулата и на избраната стратегия, мениджърският екип разработи мерки и Бизнес план до 2022 г. с три сценария, които да изследват различни допускания. При реалистичния сценарий дружеството е на печалба през 2015 – 2022 г. в размер на 45 777 хил. лв., намалява задлъжнялостта си с 62 585 хил. лв. за периода 2015 – 2022 г. и реализира инвестиции на стойност 144 227 хил. лв.

Изключително важно е да отбележим, че всички заложени мерки трябва да бъдат внедрени, за да се осигури успехът на този план. Между тях има важни взаимовръзки и синергии, които ще се нарушат, ако някоя мярка бъде отменена, защото е непопулярна или прекалено болезнена.

Фигура 3 Основни финансови показатели в реалистичния сценарий от бизнес плана на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД



Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Необходимост от съдействие

Реализирането на този план е невъзможно без ключовото съдействие и подкрепа на следните организации и институции, които имат голям залог в успеха на дружеството:

Политическите партии трябва да постигнат стабилен консенсус за поставяне на приоритет върху железопътния сектор в унисон с транспортната политика на Европейската комисия. Правителствата, които те излъчват, е необходимо да имат консистентно отношение към дружеството и да подкрепят стратегията, която трябва да се налага последователно и независимо от изборните резултати.

Социалните партньори (синдикалните организации в сектора) трябва да погледнат трезво на сериозните финансови проблеми на дружеството и да подходят като бизнес партньор на ръководството при предстоящите тежки управленски решения. Тяхното съдействие е нужно, за да бъде изработен нов Колективен трудов договор (КТД), който да постави бизнеса на здрава основа и да позволи рестартирането на дълбоките реформи.

Кредиторите трябва да спомогнат за договарянето на погасителен план, който няма да подложи на риск успеха на стратегията и бизнес плана на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. Те трябва да подкрепят решителните мерки на управленския екип за оздравяване на дружеството, защото именно тези мерки ще генерират свеж паричен поток и ще отключат пълния бизнес потенциал на компанията.

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията трябва да одобри и осъществи предложените структурни промени в железопътния сектор за прехвърляне на гаровата маневрена и гаровата ревизорска работа към Национална компания „Железопътна инфраструктура" и за засилване на капацитета и правомощията на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация".

Европейската комисия също може да има ключов принос, като одобри нотификацията за държавна помощ, която ще се използва за наложителна финансова подкрепа на дружеството.

Национална компания „Железопътна инфраструктура" (НКЖИ) трябва да положи максимални усилия за бързо завършване на закъсняващите с години ремонтни дейности по жп инфраструктурата в страната и да ускори инвестициите си в ключови трасета, които могат да доведат до увеличаване обема на работа по релации, свързани с международната търговия.

2 Финансов анализ на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД (2007 – 2014 г.) по под периоди

1.1. Кратко описание на дейността – история, собственост, преобразувания

В новата история на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, след промените настъпили в социално-икономическия живот в началото на 90-те години, ясно се очертават три периода на значителни промени и развитие. До 01.01.2002 г. всички основни дейности, свързани с превоза на пътници и товари по железопътната инфраструктура на страната, както и допълнителните дейности по ремонт, товаро-разтоварна дейност, спедиция и поддръжка на подвижния състав, се извършват в една мега структура – Национална компания „Български държавни железници" (НК „БДЖ").

В съответствие с промени в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), **считано от 01.01.2002 г**., Национална компания „Български държавни железници" (НК „БДЖ") е разделена на: **Национална компания „Железопътна инфраструктура" (НК „ЖИ")**, която става правоприемник на активите и пасивите на НК „БДЖ" по баланс към 30.11.2001 г., в частта на железопътната инфраструктура; и **„Български държавни железници" ЕАД („БДЖ" ЕАД),** която става правоприемник на активите и пасивите на НК „БДЖ", по баланс към 30.11.2001 г., в частта на

железопътните превози на пътници и товари. Едноличен собственик на капитала на двете новосъздадени компании е българската държава, като правата се упражняват от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщения.

През 2007г., чрез преобразуване и отделяне от „БДЖ" ЕАД, са учредени три дружества: **„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД; „БДЖ – Товарни превози" ЕООД; „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД**. В периода 2007 – 2011 г., в „БДЖ – Товарни превози" ЕООД се вливат предимно неоперативни активи и персонал. За извършване на своята основна дейност - превоз на товари - дружеството наема подвижен железопътен състав (вагони) от „БДЖ" ЕАД и локомотиви от „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД. Този период се характеризира със сериозна междуфирмена обвързаност, при която „БДЖ" ЕАД отдава под наем подвижен железопътен състав и локомотиви на своите дъщерни дружества за осъществяване на извършваните от тях товарни и пътнически превози.

През м. май 2011 г. се извършва ново преструктуриране, при което „БДЖ" ЕАД се преобразува и влива в „Холдинг БДЖ" ЕАД. Активите на „БДЖ –Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД се вливат в „Холдинг БДЖ" ЕАД и дружеството е закрито. С извършеното преобразуване и създаване на „Холдинг БДЖ" ЕАД всички вагони и локомотиви, необходими за осъществяване на дейностите товарни и пътнически жп превози в страната и чужбина, са прехвърлени на двете дъщерни дружества - „БДЖ – Товарни превози" ЕООД и „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Към момента на преобразуване през 2011 г. „Холдинг БДЖ" ЕАД остава длъжник по всички натрупани краткосрочни и дългосрочни задължения, с изключение на тези, които са възникнали по договори, сключени от съответните дружества за периода 2007 – 2011 г.

1.2. Финансов анализ на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД (2007 – 2014 г.)

2007 – 2009 г.

Бизнес модел

В периода 2007г. – 2009г. в групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД функционира следният бизнес модел.:

1. В активите на новосъздаденото дружество „БДЖ – Товарни превози" ЕООД се прехвърлят само неоперативни активи – земя, сгради и административен персонал. Оперативните активи – вагони и локомотиви остават съответно в „Холдинг БДЖ" ЕАД и „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД.

2. Приходите от дейността се разпределят на административен принцип. Процентът на приходите, които „БДЖ – Товарни превози" ЕООД получава ежегодно за своята дейност, варира от 52,5% за 2007 г., 83,6% за 2008 г. и 80,6% за 2009 г.

3. Разходите се формират в „Холдинг БДЖ" ЕАД и в „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД и се прехвърлят в „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, посредством договори за взаимно извършване на услуги. Взаимоотношенията са институционализирани в поредица договори за организиране на железопътни превози в групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД.

Практически ръководството на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД има само частичен контрол върху приходната и разходната част на дружеството. Това разрушава връзката приходи-разходи

и прави невъзможно поддържането на разходите в съответствие с приходите. Нещо повече, неефективностите на цялата Група субективно се разпределят и прехвърлят върху дружествата на непазарен принцип. Това се случва посредством цените на услугите и процента на приходите, предоставяни на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

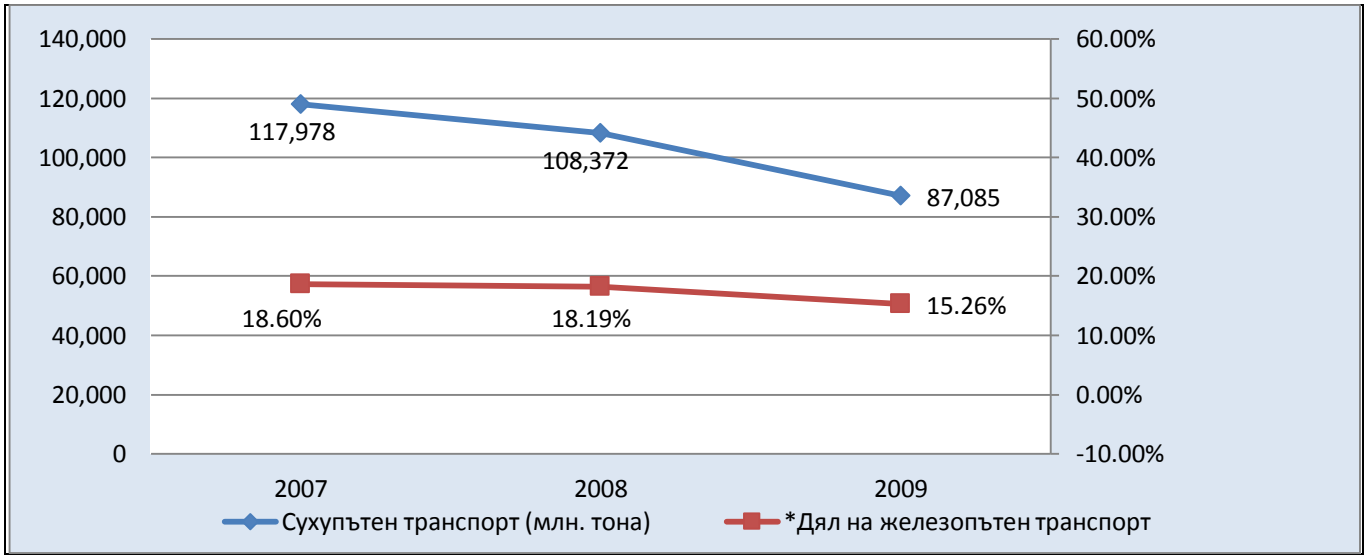
Приходите от продажби намаляват от 146 417 хил. лв. през 2007 г. на 136 838 хил. лв. през 2009 г., т.е. намалението е 9 579 хил. лв. или 6,54%. Съществено влияние върху приходите оказва динамиката на външната среда:

1. Постепенната промяна в структурата на българската икономика. Тежката индустрия намалява като процент от икономиката на РБългария, което съответно води до намаляване на товарите, подходящи за превоз с железопътен транспорт - намаляват превозите на суровини, машини и съоръжения, каменни въглища, нефт, строителни материали и др.

2. Затваряне на „Кремиковци" АД – един от основните товародатели от десетилетия насам, който е осигурявал до 25% от обемите, превозвани от товарния железопътен транспорт до 2008 г.

3. Спад на дела на железопътния транспорт вследствие на намалената конкурентоспособност. Делът на железопътния транспорт спрямо този на сухопътния намалява от 18,60% за 2007 г. на 15,26% за 2009 г., т.е. намалението е 3,34%.

Фигура 4 Дял на железопътния транспорт спрямо сухопътния (2007 – 2009 г.)



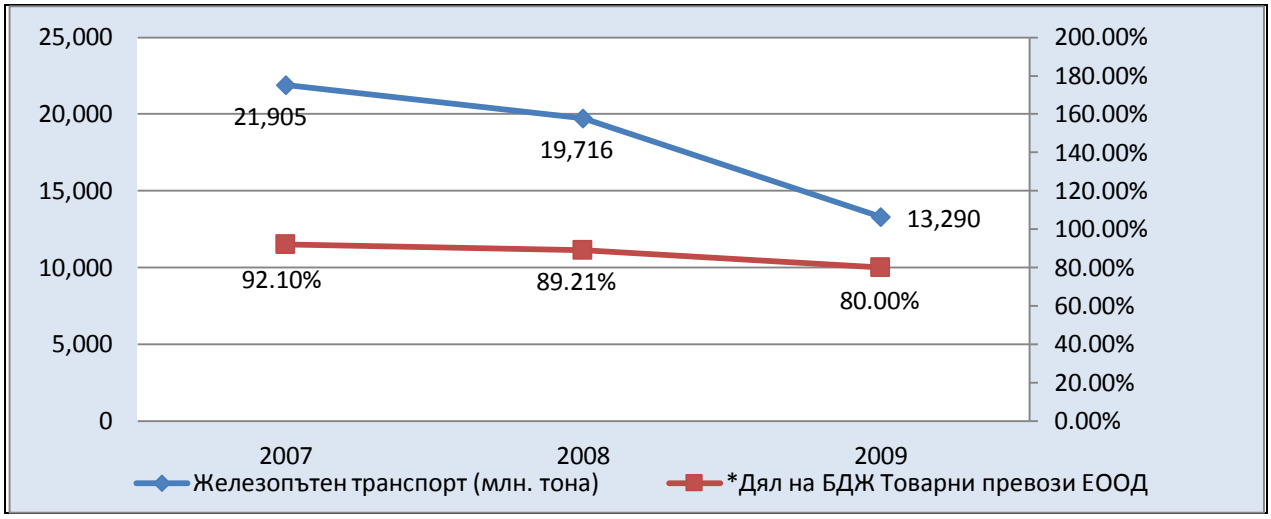
Източник: Данните са от НСИ

*Делът на железопътния транспорт се отчита на дясната скала

4. Нарастваща конкуренция в железопътния транспорт и спад в пазарния дял на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, поради засилената конкуренция от страна на частните железопътни превозвачи. Пазарът на товарни превози с железопътен транспорт в РБългария е либерализиран, в началото на 2007 г. Тогава започват своята дейност две частни железопътни дружества. Това са „Българска железопътна компания" АД и

„Булмаркет – ДМ" ООД. През 2008 г. лиценз получава и Унитранском АД. Пазарният дял на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, спрямо общия железопътен транспорт, намалява от 92,1% през 2007 г. на 80% през 2009 г., т. е. намалението е 12,1%.

Фигура 5 Пазарен дял на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД (2007 – 2009 г.)



Източник: Данните са от НСИ

*Делът на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД се отчита на дясната скала

5. Световната финансова криза намалява чувствително деловата активност и движението на товари.

Оперативните разходи на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД се увеличават от 154 039 хил. лв. за 2007 г. на 161 937 хил. лв. за 2009 г., т.е. увеличението е 7 897 хил. лв. или с 5,13%.

Това се дължи предимно на рекордно увеличение на разходите за възнаграждения и осигуровки от 35 726 хил. лв. през 2007 г. на 49 838 хил. лв. през 2009 г., т.е. увеличението е 14 112 хил. лв. или 39,5%.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации намалява от **-7 622 хил. лв. през 2007 г. на -25 098 хил. лв. през 2009 г.**, т.е. намалението е 17 476 хил. лв. или 229,3%. Намаляването на приходите от продажби, на база намалени обеми товари, е съпътствано от увеличение на оперативните разходи. През разглеждания период е регистрирано намаляване на приходите в размер на 6,54% и увеличение на разходите в размер на 5,13%.

Нетният финансов резултат е негативен (загуба) през целия период. Загубата нараства от -8 198 хил. лв. през 2007 г. до -25 621 хил. лв. през 2009 г., което представлява увеличение със 17 423 хил. лв. или 212,53%.

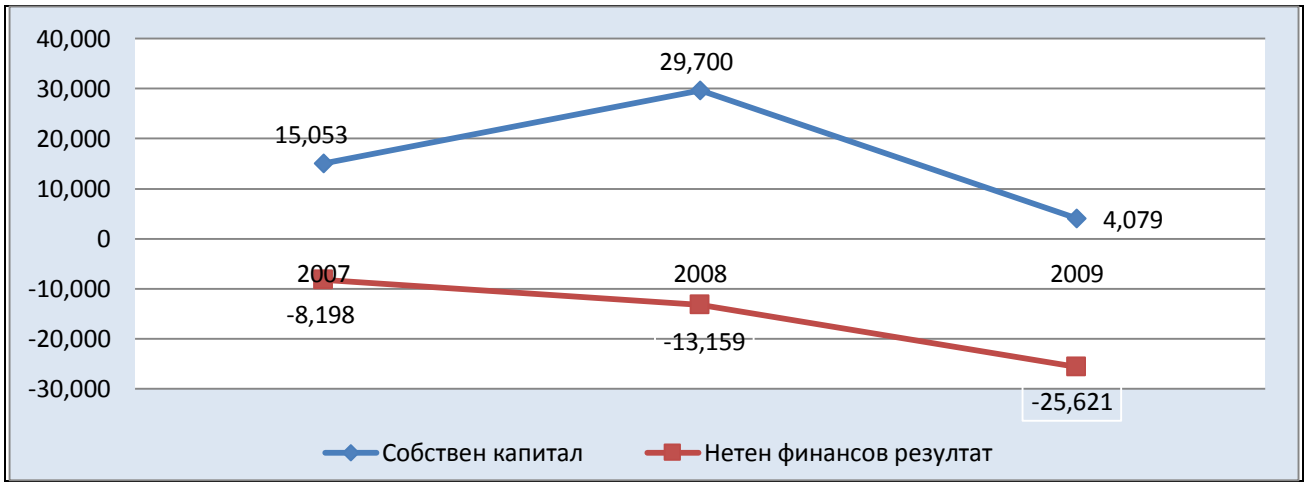
Свободният паричен поток е негативен през целия период, като намалява от -7 566 хил. лв. през 2007 г. до -24 792 хил. лв. през 2009 г., т.е. намалението е 17 226 хил. лв. или 227,7%. Липсата на свеж ресурс оказва негативен характер, като до голяма степен обуславя изоставането в графика за ремонт на локомотиви и товарни вагони в следващия разглеждан под период (2010 – 2013 г.).

Задлъжнялостта се увеличава от 62 918 хил. лв. през 2007 г. на 63 582 хил. лв. през 2009 г., т.е. увеличението е 664 хил. лв. или 1%. Това е вследствие на регистрирания постоянен негативен

финансов резултат, формиралите се отрицателни парични потоци през годините и невъзможността да се управляват адекватно разходите на дружеството. Въпреки, че нарастването на задълженията на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД не бележи голям ръст, то възможността дружеството да ги изплаща намалява драстично. Дружеството задлъжнява през годините основно към свързани лица от групата на „БДЖ" ЕАД.

Собственият капитал намалява от 15 053 хил. лв. през 2007 г. на 4 079 хил. лв. през 2009 г., т.е. намалението е 10 974 хил. лв. или 72,9%. При така наложения бизнес модел за работа в групата на „БДЖ" ЕАД, в активите на новосъздаденото дружество - „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, са прехвърлени само неоперативни активи (земя и сгради, както и голяма част от административния персонал). Драстичното намаление на собствения капитал се дължи на регистрираните през годините загуби. Дружеството е изправено пред сериозен риск от декапитализация.

Фигура 6 Динамика на собствения капитал и нетния финансов резултат



Източник: Данните са от счетоводните отчети на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Коефициенти за:

Рентабилност:

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството намалява от -6% през 2007 г. на -19% през 2009 г., т.е. намалението е 3,16 пъти.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) намалява от -55% през 2007 г. на -635% през 2009 г., т.е. намалението е 105,5 пъти.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/ нетни активи) намалява от -55% през 2007 г. на -635% през 2009 г., т.е. намалението е 11,5 пъти.
- Обръщаемостта на активите (приходи/ДА) намалява от 1614 през 2007 г. на 372 през 2009 г., т.е. намалението е 4,3 пъти.
- Обръщаемостта на ДМА (приходи/ДМА) намалява от 1627 през 2007 г. на 373 през 2009 г., т.е. намалението е 4,4 пъти.

Коефициентите за рентабилност за периода 2007 – 2009 г. се влошават поради намаляващите приходи на дружеството и липсата на мерки за оптимизация на постоянните разходи.

Задлъжнялост:

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо собствения капитал, се увеличава от 418% през 2007 г. на 1559% през 2009 г., т.е. увеличението е 3,73 пъти.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо активите, се увеличава от 80% през 2007 г. на 93% през 2009 г., т.е. увеличението е 16,25%.

Коефициентите за задллъжнялост в дружеството за периода 2007 – 2009 г. отчитат сериозен ръст поради невъзможността да се генерира свободен паричен поток, който да ги обслужва.

Ликвидност:

- Обща ликвидност – Коефициентът на общата ликвидност намалява от 1,09 през 2007 г. на 0,49 през 2009 г., т.е. намалението е 55%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бързата ликвидност намалява от 1,01 през 2007г. на 0,37 през 2009г., т.е. намалението е 63,4%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютната ликвидност намалява от 0,02 през 2007 г. на 0,01 през 2009 г., т.е. намалението е 50%.

Коефициентите за ликвидност трайно спадат под 1, което е признак за риск при обслужването на текущите задължения.

Рентабилност на активите:

- На **1 вагон** (приходи/брой вагони) – Рентабилността на 1 вагон не може да бъде изчислена поради факта, че дружеството не е извършвало дейност със собствени оперативни активи до 2011 г.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив не може да бъде изчислена поради факта, че дружеството не е извършвало дейност със собствени оперативни активи до 2011 г.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице от персонала не може да бъде изчислена коректно от наличната информация. Това се дължи на следните факти**, първо** – дружеството не е получавало 100% от приходите от извършените товарни превози за този период, и **второ** – не е налична информация за общия брой на персонала от другите дружества, ангажиран с тази дейност.

Изводи:

Динамична пазарна среда. „БДЖ – Товарни превози" ЕООД оперира в динамична пазарна среда, която се характеризира с промяна в структурата на българската икономика, значително намаляване на обема превозени товари, затварянето на „Кремиковци" АД, спад на дела на железопътния транспорт от целия сухопътен транспорт, спад на дела на дружеството в железопътния транспорт, либерализацията на пазара от началото на 2007 г., навлизане на нови конкуренти и активизиране на съществуващите превозвачи, като към всичко това се добавя и световната финансова криза от средата на 2007 г.

Неустойчив бизнес модел. За периода 2007 – 2009 г. в „БДЖ – Товарни превози" ЕООД се прехвърлят само неоперативни активи, като оперативните активи остават в „Холдинг БДЖ" ЕАД и „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД. Приходите от дейността се разпределят на административен принцип, а разходите се формират в „Холдинг БДЖ" ЕАД и в „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД и се прехвърлят в „БДЖ – Товарни превози" ЕООД,

посредством договори за взаимно извършване на услуги. Този бизнес модел разрушава връзката приходи-разходи и прави невъзможно поддържането на разходите в съответствие с приходите. Неефективностите на цялата Група субективно се разпределят и прехвърлят върху дружествата на непазарен принцип.

Риск от драстично намаляване на собствения капитал на дружеството в резултат от натрупаните загуби за периода 2007 – 2009 г. в размер на 46 978 хил. лв. Загубите са породени от липсата на визия и стратегия за управление в динамично променяща се среда, както и от отсъствието на решения за елиминирането на ефективностите, наложени от действащия неустойчив бизнес модел. Изменението на капитала на дружеството показва драстично намаление от 15 053 хил. лв. през 2007 г. до 4 079 хил. лв. през 2009 г., т.е. намалението е 10 974 хил. лв. или 72,90%.

2010 – 2013 г.

Съществено за този период е стартиралата през 2010 г. реформа в Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД.

1. Елиминира се неустойчивия бизнес модел. На база на оценка на външната среда, в която оперира дружеството, са предприети конкретни действия за промяна на бизнес модела. От „Холдинг БДЖ" ЕАД се отделят необходимите оперативни активи, нужни за дейността на двете дружества и се вливат в тях. По този начин се премахват субективните зависимости от „Холдинг БДЖ" ЕАД. Отпада и административното разпределение на приходи. „БДЖ – Товарни превози" ЕООД и „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД започват да функционират на пазарен принцип, като самостоятелни търговски дружества.
2. Прилагат се управленски техники за планиране – Бюджет от нула (Zero based budget) и Бюджетиране по дейности (Activity based budget), които дават възможност да се определи свободния капацитет на дружеството. Предприемат се реални действия за оптимизация на неговата дейност.
3. Приет е нов пазарно-ориентиран Колективен трудов договор. Промените, заложени в него, дават възможност на ръководството да извършва оптимизации на база на обема работа.
4. С протокол №: ПД-162/16.09.2011 г. Съветът на директорите на „Холдинг БДЖ" ЕАД взема решение да се разпореди с дяловото си участие в „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, представляващо 100% от неговия капитал. След като това решение е одобрено от министъра на транспорта и информационните технологии и съобщенията, с решение №: 1509/30.09.2011 г. Агенцията за приватизация и следприватизационен контрол (АПСК) открива процедура по приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

Приходите от продажби се увеличават от 136 838 хил. лв. през 2009 г. на 138 247 хил. лв. през 2013 г., т.е. увеличението е 1 409 хил. лв. или 1%.

Оперативните разходи намаляват от 161 937 хил. лв. през 2009 г. на 125 992 хил. лв. през 2013 г., т.е. намалението е 35 944 хил. лв. или 22%. Причината за намалението до голяма степен се дължи на оптимизиране на разходите за възнаграждения и осигуровки. Тези разходи намаляват от 49 837 хил. лв. през 2009 г. на 47 045 хил. лв. през 2013 г., т.е. намалението е 2 792 хил. лв. или 5,60%.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от -25 098 хил. лв. през 2009 г. на 12 255 хил. лв. през 2013 г., т.е. увеличението е 37 353 хил. лв. или над 4 пъти. Причината за подобряването на оперативната печалба се дължи на оптимизациите, предприети в структурата на разходите на дружеството. През разглеждания период е регистрирано увеличаване на приходите в размер на 11,50% и намаляване на разходите в размер на 7,68%, като тенденцията за превес на разходите над приходите от предходния период 2007 – 2009 г. е прекратена.

Нетният финансов резултат се увеличава от -25 621 хил. лв. през 2009 г. до 3 816 през 2013 г., т.е. увеличението е 29 437 хил. лв. или 114,89%. За периода 2010 – 2013 г., нетният финансов резултат следва възходяща тенденция, преминавайки от загуба в началото на периода до печалба през 2013 г. През 2013 г. за първи път в историята от създаване на дружеството е отчетен положителен финансов резултат, дължащ се не само на предприетите реформи през

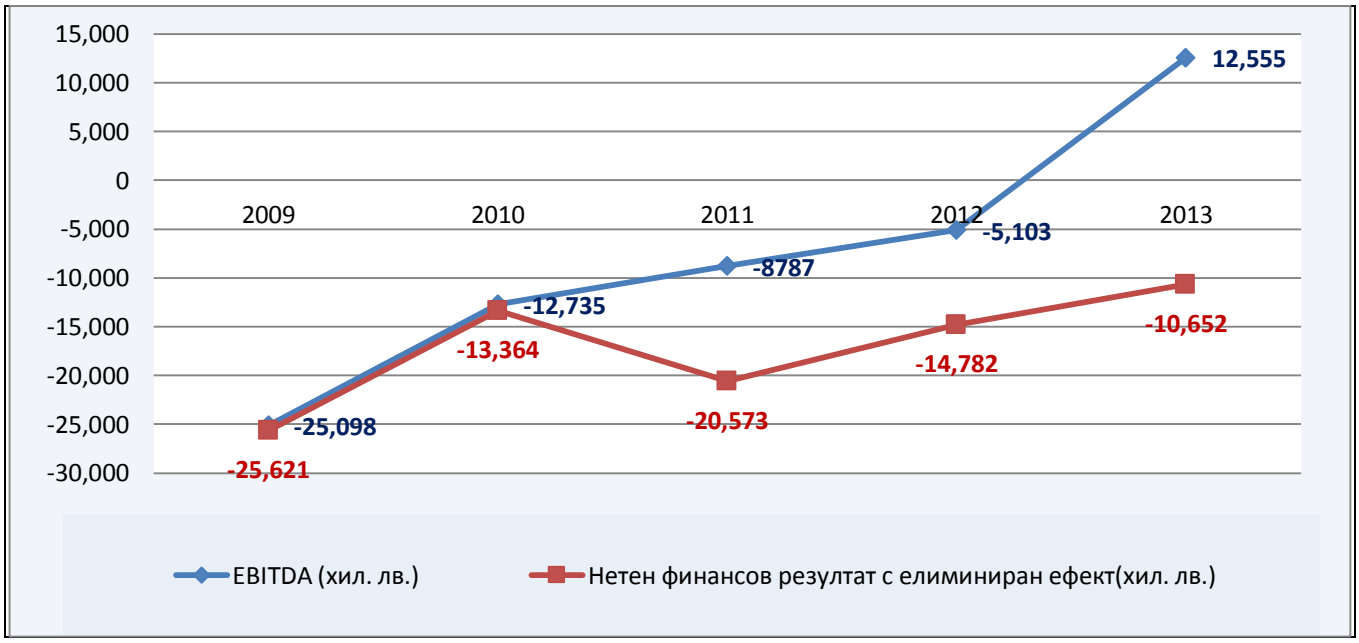
анализирания период, но и на сключена сделка от типа „**дълг срещу собственост**". „БДЖ – Товарни превози" ЕООД изплаща част от своите задължения чрез прехвърляне на собственост в размер 14 316 хил. лв. към Национална компания „Железопътна инфраструктура" (НКЖИ). Намалението през 2011 г. на нетния финансов резултат – Фигура 7 и разделянето на неговата тенденция от тази на EBITDA се дължи на амортизационните отчисления за оперативните активи, прехвърлени в баланса му, във връзка с предприетите реформи.

Фигура 7 Динамика на нетния финансов резултат с ефекта от сделката „дълг срещу собственост"

Източник: Данните са от счетоводните отчети на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

При елиминиране на еднократния финансов ефект от тази сделка, финансовият резултат на дружеството за фискалната 2013 г. би бил загуба в размер на 10 652 хил. лв.

Фигура 8 EBITDA и нетния финансов резултат без ефекта от сделката „дълг срещу собственост"



Източник: Данните са от счетоводните отчети на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Свободният паричен поток се увеличава от -24 792 хил. лв. през 2009 г. до 26 025 през 2013 г., т.е. увеличението е 50 816 хил. лв. или 205%.

Краткосрочните задължения се увеличават от 63 582 хил. лв. през 2009 г. на 112 236 хил. лв. през 2013 г., т.е. увеличението е 48 654 хил. лв. или 76,5%. Най-голям дял имат задълженията за инфраструктурни такси към Национална компания „Железопътна инфраструктура".

Фигура 9 Динамика на краткосрочните задължения (2009 – 2013 г.)

Източник: Данните са от счетоводните отчети на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Собственият капитал се увеличава от 4 079 хил. лв. през 2009 г. на 79 308 хил. лв. през 2013 г., т.е. увеличението е 75 229 хил. лв. или 1 844,30%. Причината за значителното увеличаване на балансовата стойност на собствения капитал се дължи както на промяна в бизнес модела на дружеството през 2011 г., така и на извършеното преобразуване на „Холдинг БДЖ" ЕАД. При преобразуването на „Холдинг БДЖ" ЕАД всички оперативни активи, права и задължения, касаещи дейността по извършване на железопътен превоз на товари, са преминали в патримониума на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, като с нетната стойност на прехвърленото имуществото е увеличен собствения капитал в частта формираните резерви от преобразуване и преоценка.

Фигура 10 Динамика на собствения капитал и ДМА (Машини и оборудване)

Източник: Данните са от счетоводните отчети на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

В края на 2010 г. собственият капитал на дружеството спада до отрицателна стойност, вследствие на натрупаната загуба от предходни периоди, започвайки от 2007 г.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството се увеличава от -19% през 2009 г. на 2% през 2013 г., т.е. увеличението е 10,5 пъти.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се увеличава от -635% през 2009 г. на -12% през 2013 г., т.е. увеличението е 539 пъти.
- Рентабилността на нетните активи (EBIT/ нетни активи) се увеличава от -635% през 2009 г. на -12% през 2009г., т.е. увеличението е 539 пъти.
- Обръщаемостта на активите (приходи/ДА) намалява от 372 през 2009 г. на 112 през 2013 г., т.е. намалението е 3,32 пъти.
- Обръщаемостта на ДМА(приходи/ДМА) намалява от 373 през 2009 г. на 112 през 2013 г., т.е. намалението е 3,33 пъти.

Коефициентите за рентабилност за периода 2009 – 2013 г. се подобряват поради оптимизация на постоянните разходи, вследствие на предприетите мерки за оценяването и елиминирането им.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо собствения капитал, намалява от 1559% през 2009 г. на 144% през 2013 г., т.е. намалението е 10,82 пъти.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо активите, намалява от 93% през 2009 г. на 58% през 2013 г., т.е. намалението е 37,63%.

Задлъжнялостта на дружеството за периода 2009 – 2013 г. намалява чувствително поради увеличаване на паричните потоци и възможността на дружеството да обслужва своите задължения.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на общата ликвидност се увеличава от 0,49 през 2009 г. на 0,51 през 2013 г., т.е. увеличението е 4,08%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бързата ликвидност намалява от 0,37 през 2009 г. на 0,36 през 2013 г., т.е. намалението е 2,7%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютната ликвидност се увеличава от 0,01 през 2009 г. на 0,05 през 2013 г., т.е. увеличението е 5 пъти.

Въпреки, че коефициентите за ликвидност се подобряват през периода 2009 – 2013 г., те трайно запазват своите стойности под 1.

Рентабилност на активите:

- На **1 вагон** (приходи/брой вагони) – Рентабилността на 1 вагон намалява от 38 хил. лв. през 2011 г. на 28 хил. лв. през 2013 г., т.е. намалението е 10 хил. лв. или 25,72%. Намалението на рентабилността на 1 вагон е вследствие от спада на товари и невъзможността на ръководството да оптимизира ненужния подвижен състав. Това произтича от забраната, наложена от Агенцията за приватизация и следприватизационен контрол за продажба на активи, във връзка със стартиралата от края на 2011 г. процедура по приватизация.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив намалява от 899 хил. лв. през 2011 г. на 668 хил. лв. през 2013 г., т.е. намалението е 231 хил. лв. или 25,7%. Намалението на рентабилността на 1 локомотив е вследствие от спада на товари и невъзможността на ръководството да оптимизира ненужния подвижен състав. Това произтича от забраната, наложена от Агенцията за приватизация и следприватизационен контрол за продажба на активи, във връзка със стартиралата от края на 2011 г. процедура по приватизация.
- На **1 лице** от персонала (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице се увеличава от 30 хил. лв. през 2009 г. на 36 хил. лв. през 2013 г., т.е. увеличението е 7 хил. лв. или 22,8%. Обратно на намаляващата рентабилност на 1 вагон и 1 локомотив, рентабилността на 1 персонал се увеличава поради предприетите оптимизации на свръхперсонала.

Изводи:

Стартиране на реформата. След направена оценка на външната среда, в която оперира дружеството, са предприети действия за промяна на бизнес модела. Основна цел на новия бизнес модел е да постави дейността на дъщерните дружества на пазарен принцип, като прехвърли всички необходими оперативни активи в балансите им.

1. В баланса на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД са прехвърлени всички оперативни активи, необходими за извършване на дейността – превоз на товари с железопътен транспорт. По този начин е премахнато субективното разпределение на приходите.

2. Дружеството е капитализирано. Капиталът се увеличава от регистрираната отрицателна стойност от -9 755 хил. лв. през 2010 г. до 96 339 хил. лв. през 2011 г., т.е. увеличението е 106 094 хил. лв. или 108,8 пъти.
3. Приложен е Бюджет от нула и Бюджет по дейности, за да се определят неефективностите в дружеството.
4. Подписан е нов Колективен трудов договор (КТД) със социалните партньори, който е бизнес ориентиран и дава възможност за оптимизации на персонала спрямо обема на работа.
5. Предприетите мерки за оптимизация ограничават разходите, подобряват EBITDA, свободния паричен поток и нетния финансов резултат.
6. През 2012 г. синдикалните организации в жп сектора инициират стачка, която не успява да спре реформите.
7. През наблюдавания период дружеството не е било във възможност да оптимизира свръхкапацитета при неоперативните активи (вагони и локомотиви), поради наложено законово ограничение във връзка със стартиралата процедура по неговата приватизация. Това е дало отражение на намаляващите рентабилности за 1 вагон и 1 локомотив.
8. Приватизацията на дружеството е прекратена в средата на 2013 г.

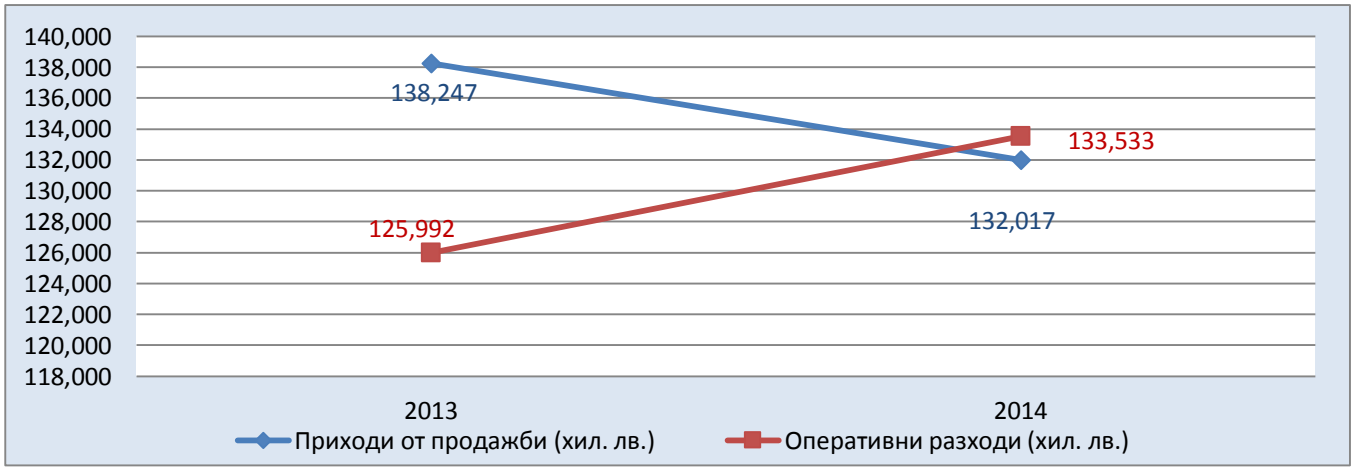
2014 г.

През 2014 г. предприетите реформи от 2010 г., са преустановени.

Приходите от продажби намаляват от 138 247 хил. лв. през 2013 г. на 132 017 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 6 230 хил. лв. или 4,51%.

Оперативните разходи се увеличават от 125 992 хил. лв. през 2013 г. на 133 533 хил. лв. през 2014 г., т.е. увеличението е 7 514 хил. лв. или 5,98%.

Фигура 11 Динамика на приходите от продажби и оперативните разходи (2013 – 2014 г.)

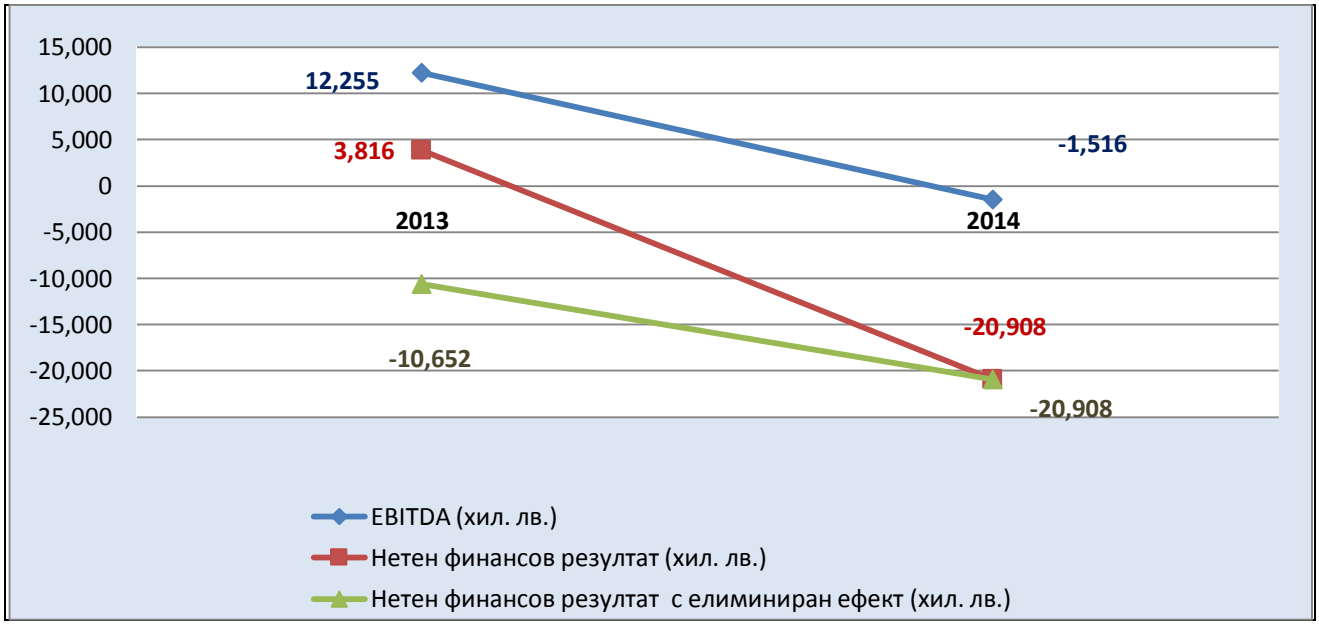


Източник: Данните са от счетоводните отчети на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации намалява от 12 255 хил. лв. през 2013 г. на -1 516 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 13 771 хил. лв. или 89,0%. Причината за намалението на оперативната печалба се дължи на повишаване на разходите – 6,91% и спад на приходите – 4,67%.

Нетният финансов резултат намалява от 3 816 хил. лв. през 2013 г. на -20 908 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 24 724 хил. лв. или 6,47 пъти. При елиминиране на еднократния финансов ефект от сделката, сключена през 2013 г., при която „БДЖ – Товарни превози" ЕООД изплаща част от своите задължения чрез прехвърляне на собственост в размер на 14 316 хил. лв. към Национална компания „Железопътна инфраструктура", графиката би изглеждала по следния начин:

Фигура 12 Динамика на EBITDA и нетния финансов резултат (2013 – 2014 г.)



Източник: Данните са от счетоводните отчети на "БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Свободният паричен поток намалява от 26 025 хил. лв. през 2013 г. на 1 639 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 24 386 хил. лв. или 93,7%.

Краткосрочните задължения намаляват от 114 364 хил. лв. през 2013 г. на 114 007 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 357 хил. лв. или 0,31%. Темпът на намаляване на краткосрочните задължения от предходната година е преустановен.

Собственият капитал спада от 79 307 хил. лв. през 2013 г. на 53 844 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 25 463 хил. лв. или 32,1%. За една година се изтрива 1/3 от собствения капитал.

Причината за значителното намаление на балансовата стойност на собствения капитал се дължи на загубата от текущата година.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството намалява от 2% през 2013 г. на -15% през 2014 г., т.е. намалението е 8,5 пъти.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) намалява от -12% през 2013 г. на -44% през 2014 г., т.е. намалението е 3,66 пъти.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) намалява от -12% през 2013 г. на -36% през 2014 г., т.е. намалението е 3 пъти.
- Обръщаемостта на активите (приходи/ДА) се увеличава от 112 през 2013 г. на 115 през 2014 г., т.е. увеличението е 2,60%.
- Обръщаемостта на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 112 през 2013 г. на 115 през 2014 г., т.е. увеличението е 2,60%.

Коефициентите за рентабилност за периода 2009 – 2013 г. се влошават поради увеличаващите се разходи, които са вследствие на стопираните реформи в дружеството.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо собствения капитал, се увеличава от 144% през 2013 г. на 212% през 2014 г., т.е. увеличението е 47,2%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо активите, се увеличава от 58% през 2013 г. на 67% през 2014 г., т.е. увеличението е 15,5%.

Задлъжнялостта на дружеството „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за периода 2009 – 2013 г. се увеличава поради намаляването на свободните парични потоци и невъзможността на дружеството да обслужва своите задължения.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на общата ликвидност намалява от 0,51 през 2013 г. на 0,50 през 2014 г., т.е. намалението е 2,0%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бързата ликвидност намалява от 0,35 през 2013 г. на 0,33 през 2014 г., т.е. намалението е 5,6%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютната ликвидност намалява от 0,04 през 2013 г. на 0,03 през 2014 г., т.е. намалението е 25%.

Рентабилност на активите:

- На **1 вагон** (приходи/брой вагони) – Рентабилността на 1 вагон намалява от 28 хил. лв. през 2013 г. на 27 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 1 хил. лв. или 4,50%.

- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив намалява от 668 хил. лв. през 2013 г. на 638 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 30 хил. лв. или 4,51%.

- На **1 лице** от персонала (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице намалява от 36 хил. лв. през 2013 г. на 35 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 1 хил. лв. или 3,16%.

От коефициентите за рентабилност, задлъжнялост и ликвидност за 2014 г. е видно, че стопирането на реформите, предприети в „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД през периода 2010 – 2013 г., води до влошаване на финансовите показатели на дружеството. Негативните тенденции от периода 2007 – 2009 г. отново се възобновяват.

Изводи:

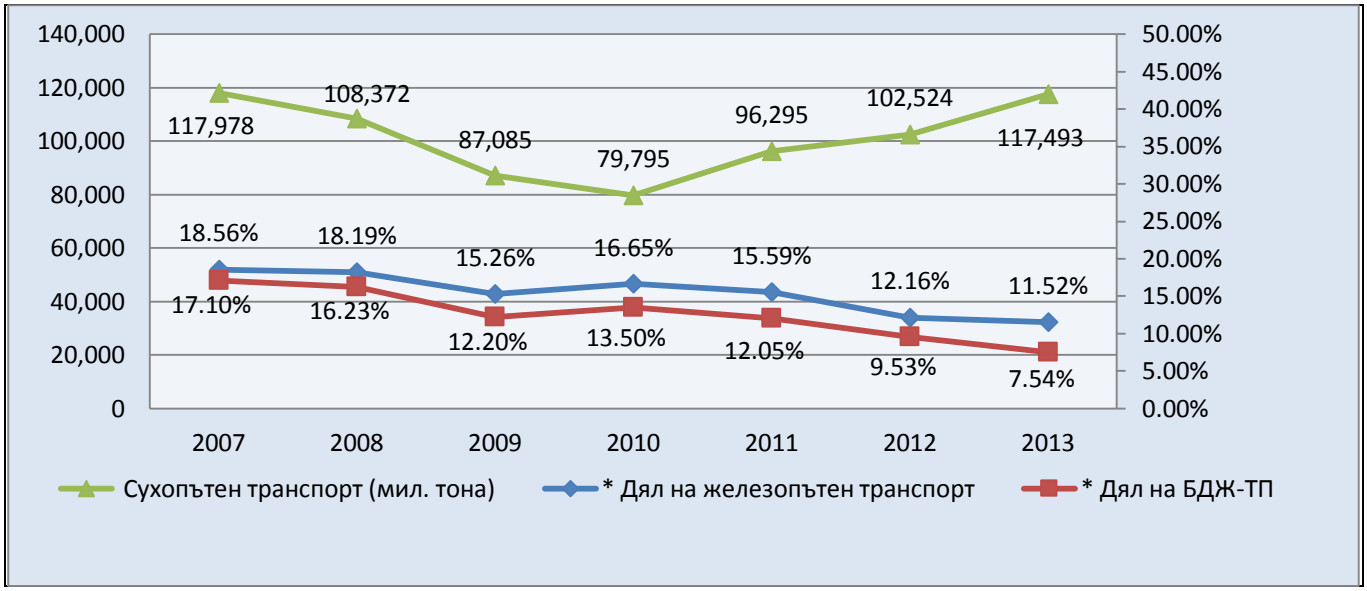
Спирането на реформите води до рязко влошаване на финансовото състояние на дружеството. Обемът на превозените товари продължава да спада, а заедно с него и приходите. Независимо от това, разходите се увеличават. В началото на 2014 г. се подписва и нов Колективен трудов договор. Новият Колективен трудов договор не само увеличава разходите на дружеството за заплати, осигуровки и обезщетения в размер на 3 160 хил. лв. на годишна база, но и поставя сериозни пречки пред ръководството за вземане на гъвкави управленски решения.

Обобщение (2007 – 2014 г.)

Финансовият анализ на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД показва, че дружеството се намира в тежко състояние поради нетната загуба, която се генерира през почти всяка една от годините. Това е резултат от няколко фактора:

Приходите постоянно спадат поради намаляващите обеми на работа. Както се вижда от Фигура № 13, делът на железопътния транспорт от целия сухопътен транспорт намалява през годините, а делът на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, при същата база, спада дори и с още по-голяма скорост, като през 2013 г. достига 7,54%.

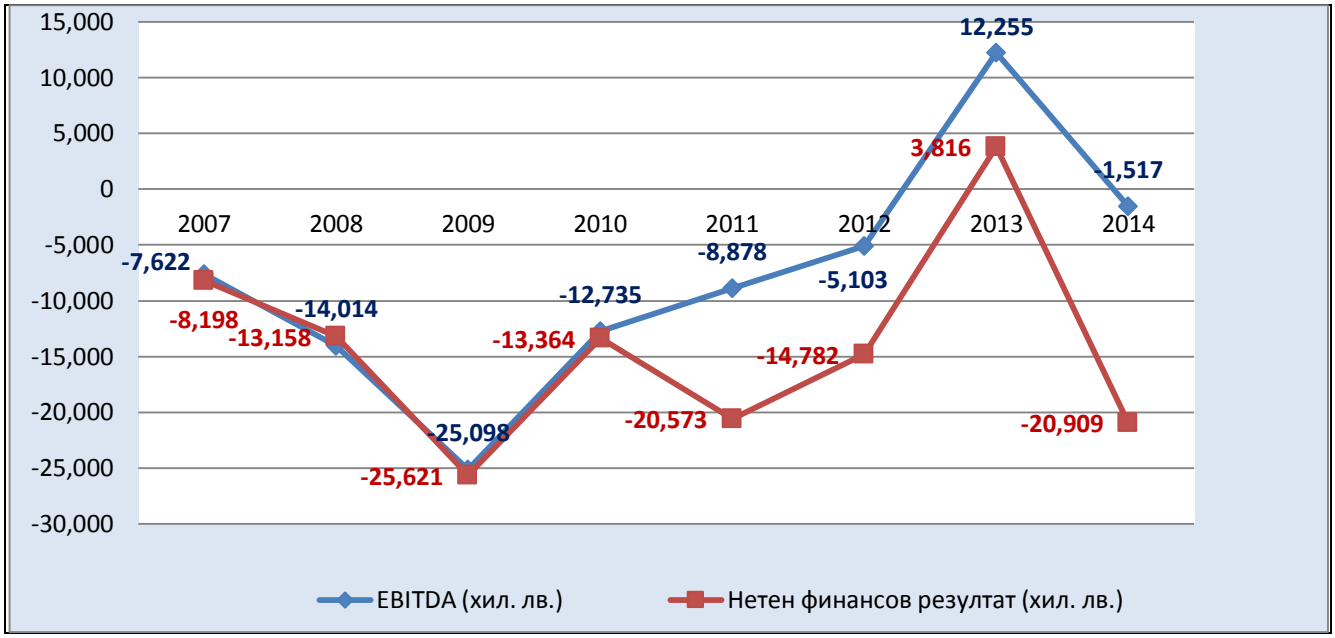
Фигура 13 Пазарни тенденции и дялове на транспортния пазар (2007 – 2013 г.)



* дяловете се отчитат на дясната скала

От друга страна, разходите показват тенденция на увеличение, въпреки спада на приходите. По тази причина от 2007 до 2009 г. EBITDA се влошава, както се вижда от следващата фигура 14. EBITDA се подобрява единствено само през периода 2010 – 2013 г., когато в дружеството се извършват редица реформи. Премахва се предишния неустойчив бизнес модел и разходите започват се управляват спрямо приходите. През 2013 г. дружеството за първи път излиза на оперативна печалба (EBITDA).

Фигура 14 Динамика на EBITDA и нетния финансов резултат (2007 – 2014 г.)



Източник: Данните са от счетоводните отчети на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

През 2014 г. реформите спират и EBITDA отново се влошава поради скок на разходите на фона на продължаващо намаление на приходите. Бавното възстановяване на оперативната печалба в годините на реформа, както и последващото бързо влошаване, показват, че дружеството има висока разходна база, която не може да се променя лесно спрямо обема работа. С други думи – бизнесът не е достатъчно гъвкав, за да отговаря на пазарните реалности.

През целия период нетният финансов резултат следва тенденцията на EBITDA, като само през 2011 г. нетната печалба спада за разлика от оперативната. Това е в резултат на увеличените разходи за амортизация вследствие на прехвърлените активи (тягов подвижен състав) от „Холдинг БДЖ" ЕАД.

Финансовите успехи през годините на реформа са изключително силен аргумент, че при добро управление, финансовото състояние на дружеството може да бъде подобрено. „БДЖ – Товарни превози" ЕООД все пак има бизнес със 100 млн. лв. приходи от продажби, който има добри дългосрочни перспективи и шанс да дава добра възвращаемост на инвестирания капитал. Но за да стане това реалност трябва да се сложи отново траен и решителен фокус върху извършването на реформи.

Таблица 1 Финансови показатели на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за периода 2007 – 2014 г.

ПОКАЗАТЕЛИ хил. лева	2007[1]	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014

ПОКАЗАТЕЛИ хил. лева	2007[1]	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Финансови показатели								
Приходи – Общо	146 417	236 914	136 838	153 700	186 121	150 709	138 247	132 017
Оперативни разходи	154 039	250 928	161 937	166 435	194 908	155 812	125 992	133 533
EBITDA	**-7 622**	**-14 014**	**-25 098**	**-12 735**	**-8 787**	**-5 103**	**12 255**	**-1 516**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	22	27	28	25	51	24	157	158
Разходи за амортизации	632	754	830	682	12 660	20 841	22 209	22 547
в т,ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	22	27	28	25	51	24	157	158
EBIT	**-8 232**	**-14 742**	**-25 900**	**-13 392**	**-21 396**	**-25 920**	**-9 797**	**-23 906**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	116	1 381	179	35	82	10 436	406	452
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	207	1 456	203	41	442	13 950	1 051	1 290
Себестойност на продадени ДМА и КМА	91	75	24	6	360	3 514	645	838
Финансови приходи/разходи	-82	-79	-54	-46	-68	-168	-889	-517
Печалба преди данъци	-8 198	-13 440	-25 775	-13 404	-21 382	-15 652	-10 652	-23 971
Данъци	0	-281	-154	-39	-809	-870	-152	1 720
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"							14 316	1 343
Брутен приход от продажба по схемата "дълг срещу собственост"							14 515	3 011
Себестойност на продадени активи по схемата "дълг срещу собственост"							200	1 668
Нетна печалба	**-8 198**	**-13 159**	**-25 621**	**-13 364**	**-20 573**	**-14 782**	**3 816**	**-20 908**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	-7 566	-12 405	-24 792	-12 682	-7 913	6 059	26 025	1 639
Собствен капитал	15 053	29 700	4 079	-9 755	96 339	81 432	79 307	53 844
Нетни активи	15 053	29 700	4 079	-9 755	96 339	80 192	80 198	66 574
Активи	78 388	87 067	68 034	90 158	215 898	214 500	195 722	169 744
Задлъжнялост	62 918	56 965	63 582	99 564	116 590	130 119	114 364	114 007
Обемни показатели								
Численост на персонала (брой) в края на периода	5 451	5 049	4 088	3 243	4 435	3 872	3 795	3 672
Средносписъчен брой на персонала за производителност	5 653	5 301	4 611	3 490	4 176	4 057	3 814	3 761
Производителност на 1 лице от персонала	833	760	494	674	598	504	474	484
Превозени тонове (хил.)	20 175	17 590	10 633	10 778	11 607	9 770	8 861	8 658
Нетотонкилометри (млн.)	4 711	4 031	2 277	2 352	2 497	2 043	1 806	1 778
Рентабилност								
нетен марж	-6%	-6%	-19%	-9%	-11%	-9%	2%	-15%
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-55%	-50%	-635%	137%	-22%	-32%	-12%	-44%
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-55%	-50%	-635%	137%	-22%	-32%	-12%	-36%
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	1614	640	372	417	119	106	111	115
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	1627	642	373	418	119	106	111	115
Задлъжнялост								
дълг/собствен капитал - financial gearing	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	26%
дълг/ активи	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	8%

ПОКАЗАТЕЛИ хил. лева	2007[1]	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ликвидност								
обща ликвидност	1,09	0,87	0,49	0,53	0,50	0,44	0,50	0,49
бърза ликвидност	1,01	0,74	0,37	0,47	0,34	0,31	0,35	0,33
абсолютна ликвидност	0,02	0,01	0,01	0,02	0,07	0,04	0,04	0,03

Източник: Данните са от счетоводните отчети на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

3 Анализ на външната среда на дружеството

3.1 PESTEL анализ

Политически фактори:

- Значителните инвестиции от Европейски фондове по ОП „Транспорт" в железопътната инфраструктура ще доведат до увеличаване броя на скоростните трасета, ускоряване доставката на товарите и подобряване качеството на услугата. Независимо от това по-големия фокус в страната продължава да е върху развитието на автомобилния транспорт и липсва приоритизиране на железопътния транспорт.
- Честата смяна на правителствата в последните години, смяната на управлението на държавните дружества и липсата на приемственост води до непоследователна политика за развитието на железопътния транспорт.
- Интересът към развитие на ниво ЕС е засилен и от ключовата географска позиция на РБългария в Югоизточна Европа, която спомага за развитието на международните коридори и в двете основни направления – Запад – Изток и Север – Юг.

Законови фактори:

- Законът за железопътния транспорт определя условията и реда за изграждане, поддържане, развитие и използване на железопътната инфраструктура, изискванията за достъп до нея, основните правила за движение на влаковете, както и взаимоотношенията между превозвачи и клиенти при предоставяне на превозните услуги (условия за сключване на договорите с клиентите, отговорности на превозвача по време на превоза, срокове на доставка, рекламации, поддържане на безопасното експлоатационно състояние на превозните средства, административно наказателни разпоредби и др.). Законът е в съответствие с международните договори и споразумения, по които РБългария е страна.
- Нивата на инфраструктурните такси в РБългария са почти два пъти по-високи спрямо средното за всички EU 25. В момента тече процес по хармонизиране на инфраструктурните такси в ЕС, който ще доведе до намаляване на техния размер в нашата страна. Това ще намали разходите на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за превоз на товари и ще повиши конкурентоспособността на железопътния транспорт.
- Предвижда се въвеждане на Тол-система за пътни такси, обхващаща тежкотоварните автомобили, като заплащането на таксата е на база „изминати километри". Тази промяна ще повлияе положително на железопътните превози.

Социални фактори:

- Намалените вредни емисии на парникови газове и шум в железопътния транспорт водят до по-малко замърсяване на околната среда и до минимизиране на отрицателните ефекти върху здравето на населението.
- Политиката за ограничаване на движението на тежкотоварни автомобили през празнични и почивни дни се отразява благоприятно по отношение на пътно-транспортните произшествия, вследствие на което железопътният транспорт е в пъти по-безопасен от автомобилния.

Икономически фактори:

- Икономическата и финансова ситуация в страната оказват силно влияние върху търсенето на транспортни услуги.
- Промяната в индексите на отраслите на промишленото производство, които пряко касаят железопътния транспорт в страната /2014 г. спрямо 2013 г./ показват:
  - намаляване добивът на въглища в страната: - 8,2%
  - намаляване добивът на метални руди: - 9,0%
  - намаляване производството на основни метали: - 16,7%
  - намаляване производството на дървен материал и изделия от него: - 9,0%

  /Анализ на НСИ/

Технологични фактори:

- Основен технологичен фактор е завършването на приоритетните железопътни и пътни направления и насърчаване на мултимодалния транспорт чрез изграждане на интермодални терминали, както и подобряване на връзките на пристанищата и летищата с железопътната мрежа.
- Напредъкът в развитието на информационните технологии се отразява активно в транспортния сектор. Внедряват се нови информационни системи, които дават цялостни решения за превозния процес, опростяване на дейности и „on-line" обслужване на клиенти.

Околна среда:

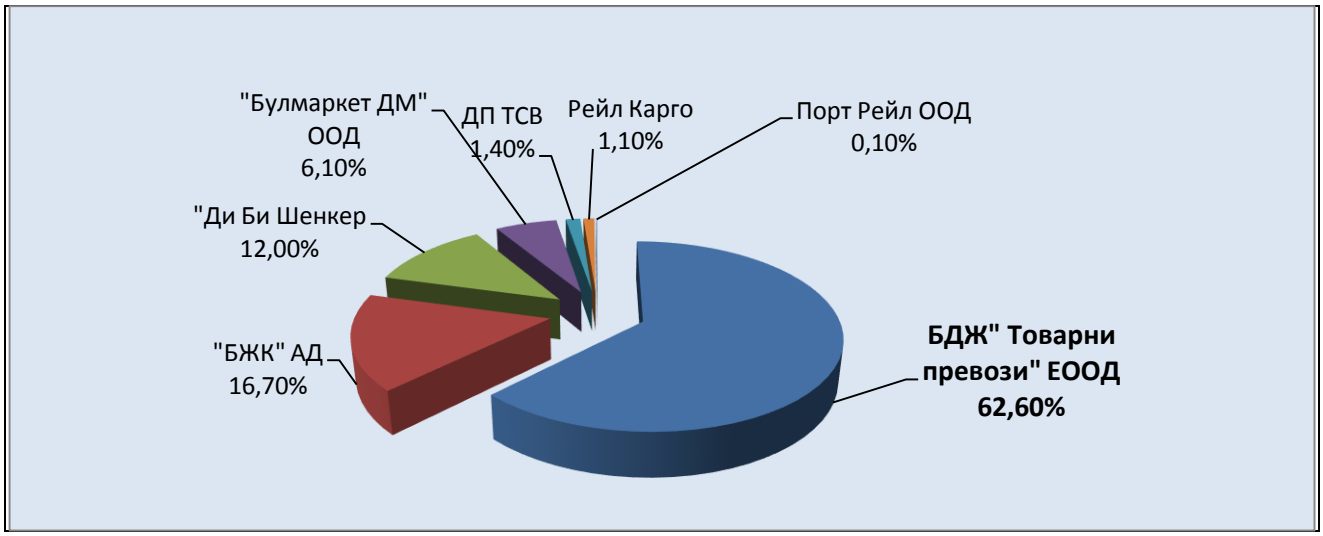
- Специфичните екологични цели в Общия генерален план за транспорта са приоритетното увеличаване на дела на железопътния транспорт, което ще доведе до ограничаване на вредните емисии от транспорта; интегриране на екологичните изисквания в плановете, програмите и проектите за развитие на транспорта; както и ограничаване на шумовото натоварване на населените места и неблагоприятното въздействие върху жителите им с изнасяне на транзитния трафик чрез обходни маршрути.
- Реализирането на екологичните цели дава големи приоритети на железопътния транспорт пред останалите видове транспорт. Железопътният транспорт е най-екологичния транспорт в страната – 70,3 % от железопътната мрежа на РБългария е електрифицирана.

3.2 Анализ на петте сили

Конкуренция в индустрията: Висока

Състоянието на железопътния пазар за „БДЖ – Товарни превози” и пазарния дял по отношение на превозените тонове от основните железопътни превозвачи е посочен в долната графика.

Фигура 15 Пазарен дял по отношение на превозените тонове



Източник: Данните са от Изпълнителна агенция ”Железопътна администрация”

При либерализирането на железопътния товарен транспорт през 2005 г., на пазара е имало двама лицензирани превозвачи с общ пазарен дял от 1%, докато през 2014 г. превозвачите вече са шест с общ пазарен дял от 36%.

Пазарният дял на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД през 2014 г. спрямо другите железопътни превозвачи е:

- като превозени тонове - 62,6%;

- като извършена нето тонкилометрова работа - 51,2%.

С тези показатели дружеството продължава да е безспорен лидер на пазара на предлаганите товарни железопътни транспортни услуги, но заплахата от конкуренция е ВИСОКА.

Сила на клиентите: Висока

В зависимост от превозените обеми, клиентите, ползвали услугите на БДЖ, могат да се разделят на следните категории:

- **Категория А** – 15 клиента от общо 60. През 2014 г. клиентите от тази категория са превозили 7 647 219 тона от общия обем превозени товари или 89%. Тези клиенти формират 82% от приходите на дружеството. Общият обем на извършените превози от

тези клиенти се е увеличил с 6,2% спрямо 2013 г., тонкилометровата работа се е увеличила с 12,1%, а приходите в сравнение с 2013 г. са с 8,5% повече. Силата на тази категория е ВИСОКА.

- **Категория В** – 27 клиента от общо 60. Това са клиенти с обем от 10 000 и 100 000 тона. Клиентите в тази категория са превозили 895 013 тона или с 10% относителен дял от общия обем извършени превози през 2014 г. Тези клиенти формират 17% от приходите на дружеството. Силата на тази категория е ВИСОКА.
- **Категория С** – 18 клиента от общо 60. Това са клиенти с обем под 10 000 тона - фирми. Тези фирми са превозили общо 76 669 тона или 1% от общия обем на превозите и приходите на дружеството през 2014 г. Силата на тази категория е НИСКА.

Първите пет клиента от група **А** формират 67% от общия обем и 52,3% от общите приходи на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, което им позволява да оказват силно влияние върху дружеството.

Международният транзитен товарен поток през РБългария има тенденция към нарастване от 8% годишно, а за превоза през пристанища – 2% - 3%, при запазване нивата на превозите по национални дестинации. Прогнозите предвиждат постепенно нарастване на дела на транспортиране от секторни и блок-влакове през пристанища и гранични пунктове. Транспортирането на товари ще се осъществява предимно чрез интегрирани превози с участието на блок-влакове (маршрутни влакове), обработвани в интермодални терминали.

Сила на доставчиците: Ниска

Доставчиците на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД включват производителите и дистрибуторите на горива, електричество и подвижен железопътен състав.

„БДЖ – Товарни превози" ЕООД е един от най-големите потребители на материали и ресурси в страната и като такъв може да оказва влияние върху цените на доставчиците. Това засилва конкуренцията между тях за привличане на дружеството за клиент и води до предлагане на по-изгодни условия.

Заплаха от заместващи продукти: Висока

Заплахата от заместващи услуги в товарния железопътен транспорт може да се оцени като ВИСОКА, което се вижда от таблица 1 за видовете товарен транспорт.

Таблица 2 Пазарен дял по видове транспорт

Видове транспорт	2007	2008	2009	2010	2011	2012 г.	2013 г.	%
Сухопътен транспорт	117 978	108 372	87 085	79 795	96 295	102 542	117 493	100%
Автомобилен транспорт	72 156	65 143	54 700	48 053	58 884	65 282	79 398	68%
Железопътен транспорт	**21 905**	**19 716**	**13 290**	**13 293**	**15 016**	**12 470**	**13 539**	**12%**
Тръбопроводен транспорт	23 917	23 513	19 095	18 449	22 395	24 790	24 556	20%

Източник на данни: Национален статистически институт (НСИ)

Видно е, че делът на железопътния транспорт от 18,6 % през 2007 г. спада на 11,5% през 2013 г. В момента над 10 000 компании у нас имат валидни лицензи за извършване на международни товарни автомобилни превози.

На къси разстояния и за по-малки товарни пратки автомобилният транспорт е с по-ниска себестойност от железопътния и се извърша „от врата до врата”.

Въвеждането през 2017 г. на Тол-система, обхващаща тежкотоварните автомобили над 3,5 тона, с което разходите на автомобилните превозвачи ще се увеличат, ще повлияе положително на жп превозите.

Заплаха от навлизане на нови участници: Средна

Обем на извършените товарни жп превози за периода 2005 – 2014 г. (хил. тона)

Таблица 3 Пазарен дял в товарен жп транспорт

Превозвачи	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014%
„БДЖ - Товарни превози" ЕООД	**20 298**	**21 183**	**20 175**	**17 590**	**10 633**	**10 778**	**11 607**	**9 770**	**8 861**	**8 658**	**62,6%**
"БЖК" АД	7	445	1 365	1 642	2 290	1 849	2 071	2 050	2 468	2 305	16,7%
"Булмаркет ДМ" ООД	290	253	365	483	361	312	474	655	721	836	6,1%
"Ди Би Шенкер Рейл България"ЕООД						354	840	938	1 487	1 663	12,0%
ДП ТСВ										198	1,4%
Порт Рейл ООД										19	0,1%
Рейл Карго										148	1,1%
ОБЩО	**20 596**	**21 881**	**21 905**	**19 715**	**13 284**	**13 293**	**14 992**	**13 413**	**13 537**	**13 827**	**100,0%**

Източник: Данните са от Изпълнителна агенция ”Железопътна администрация”

Таблицата показва, че в началото на разглеждания 10-годишен период пазарният дял на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД е бил 95,6%. Към настоящия момент той е 62,6%, т.е. спадът е в размер на 33%.

Големият брой железопътни превозвачи, които вече са навлезли на българския пазар и високите първоначални фиксирани разходи затрудняват навлизането на нови конкуренти.

Най-голямата заплаха пред дружеството е фактът, че фирма ТИ БИ ЕЛ, чийто превози представляват 41,3% от превозите и 18,7% от приходите от всички клиенти за 2014 г., се очаква да получи лиценз за железопътен превозвач до края на 2015 г. Загубата на този огромен обем товари е невъзможно да се компенсира в такъв кратък период.

3.3 Влияние на прекъсванията на движението на влаковете поради ремонтни дейности по железопътната инфраструктура върху финансовото състояние на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД

Железопътната услуга е продукт от взаимодействието между инфраструктурната компания и железопътния превозвач.

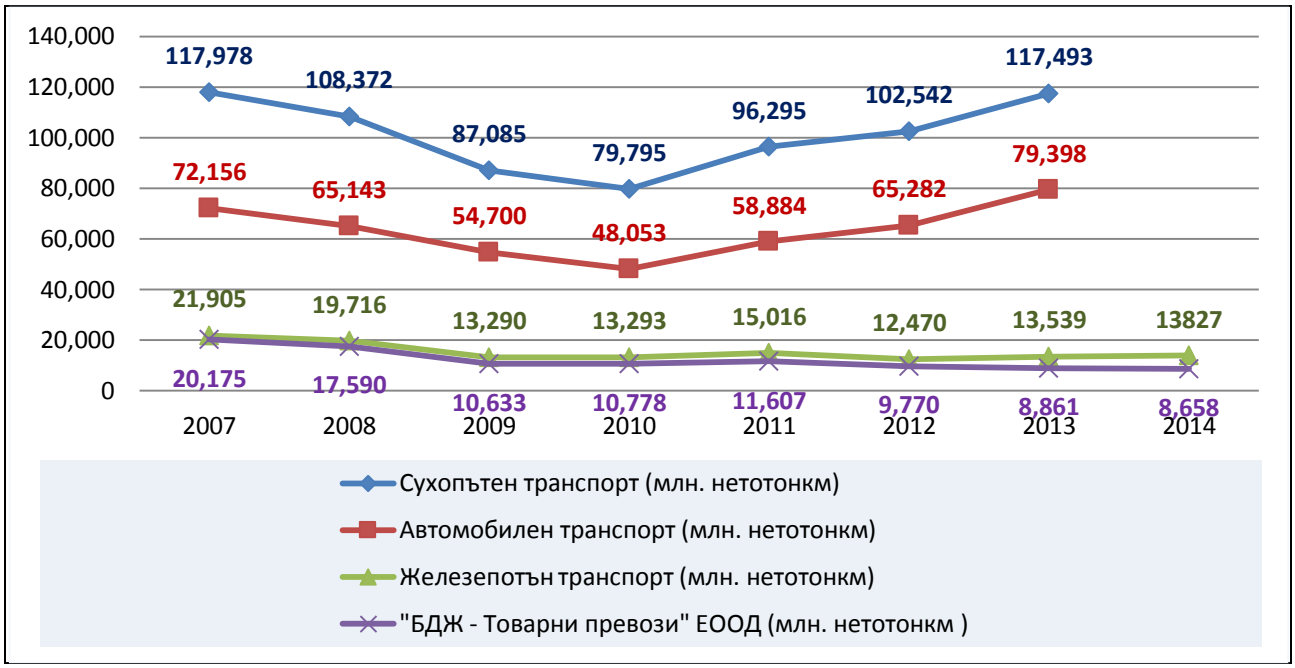
Незадоволителното състояние на железопътната инфраструктура (ниски маршрутни скорости, дългогодишни ремонтни, голяма част от които просрочени), оказва силно негативно влияние върху качеството на предлаганата услуга. Скоростите на движение все още не отговарят в достатъчна степен на поетите международни ангажименти за развитие на железопътния транспорт.

Планирането на обновяването и средносрочните ремонти, които могат да подобрят скоростта на линиите, не се прави подред, а на отделни места по железопътната мрежа. Това означава, че

реално увеличение на скоростта, което би било от полза за железопътните превозвачи, ще има едва след няколко години.

Резултатите през последните години показват намаляване на пазарният дял на товарните железопътни превози в общия сухопътен транспорт, ключов фактор за което е и предлаганото качество от страна на железопътната инфраструктура.

Фигура 16 Пазарен дял на товарните железопътни превози в общия сухопътен транспорт



Източник: Данните са от НСИ

В по-голямата си част техническото състояние на железния път и съоръженията не отговаря на изискванията за скорост, осови натоварвания и интермодален транспорт. Значителна част от железопътните линии са изградени преди повече от 50 години с геометрични параметри, съоръжения и оборудване, подходящи за проектна скорост до 100 км/ч. Поради лошото състояние на железния път в много участъци са въведени постоянни ограничения на скоростта. Съгласно Референтния документ за 2014 г. общата дължина на участъците с постоянни ограничения на скоростта е 371 км. През последните две години периодите на прекъсвания на влаковото движение по железопътната мрежа в страната са значителни както по време, така и по обхват на маршрутите.

Основната причина, която изтъкват експертите за влошаване на обемните показатели, са прекъсванията за осъществяване на ремонтни дейности по железопътната мрежа през 2014 г. и невъзможността да се доставят навреме и в срок подадените за превоз товари.

Техническата скорост при движение на товарните влакове е много ниска и спада с всяка година. По отчетни данни за 2014 г. скоростта е 39 км/ч при 39,5 км/ч през 2013 г.

Участъковата скорост е 19 км/ч през 2014 г. при 19,3 км/ч през 2013 г., т.е. скоростта ежегодно се намалява.

Намаляването на скоростите води до влошаване на качеството при обслужване на клиентите, както и до много неефективни дейности /забавяне на оборота на товарните вагони и локомотиви, удължаване на времепътуването, използването на по-голям парк от товарни вагони и локомотиви и др./.

Прекъсвания на влаковото движение поради ремонт на железния път в участъци от железопътната мрежа в страната

Приоритет на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ е безопасното придвижване на пътници и товари, като цялата дейност на компанията е насочена в тази посока. Именно поради това се извършват и всички ремонтни дейности, наред с новите трасета, които в момента се изграждат. Основната цел е постигане на по-високи скорости, по-голяма сигурност и безопасност, по-високо качество на транспортното обслужване и съкращаване на срока за доставка на товарите.

От друга страна, до приключването на големите ремонти по железния път, се налага движение на влаковете по обиколни маршрути или изолирано движение, което създава неудобства на клиентите. Ремонтните дейности налагат промяна в транспортната схема (промяна на маршрутите на движение, увеличено времепътуване, закъснения на влаковете, нарушени връзки). Ниското качество на предлаганата услуга води до траен отлив на клиенти и тяхното пренасочване към друг вид транспорт.

Промените в транспортната схема генерират увеличение на разходите за ел. енергия, възнаграждения на експлоатационен персонал (превозни и локомотивни бригади от допълнително работно време), увеличение на разходите за инфраструктурни такси от допълнително назначавани влакове, както и до пропуснати ползи.

За периода м. август 2012 г. – 2014 г. по извършени разчети в „БДЖ – Товарни превози” ЕООД натрупаните загуби от по-големите прекъсвания на влаковото движение са 2,7 млн. лв. и пропуснати ползи от над 2,3 млн. лв., т.е. негативния ефект е над 5 млн. лв.

- **Допълнителни разходи от прекъсванията по жп мрежата**

Таблица 4 Допълнителни разходи поради прекъсвания на движението по жп инфраструктура

№ по ред	Допълнителен обем работа	мярка	Отчет 2012	Отчет 2013	Отчет 2014	Общо за периода от 2012 - 2014 г.
1	Бруто тонкилометри	Бр тонкм	21 340 972	49 796 839	125 722 314	196 860 125
2	*Дизелова*	"	11 621 102	1 678 531	31 131 447	44 431 080
3	*Ел. тяга*	"	9 719 870	48 118 308	94 590 867	152 429 045
4	Влак километри	Влаккм				
5	Времепътуване	часа	737	2 885	5 072	8 694
6	**Разходи в т. ч.**	**лева**	**295 827**	**577 101**	**1 802 726**	**2 675 653**
	Горива	лева	187 269	25 252	685 826	898 348
	Ел. енергия	лева	38 102	276 199	615 787	930 088
	Заплати	лева	54 196	212 038	385 472	651 706
	Социални разходи	лева	16 259	63 611	115 642	195 512

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози” ЕООД

Прекъсванията на влаковото движение силно затрудняват експлоатационната обстановка и влошават предлаганата услуга от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. Липсата на капацитет по железопътната инфраструктура наложи извършване на корекции в разписанията на товарните влакове и доведе до повече изолирано движение, движение на влаковете по обиколни маршрути и съответно - допълнителни непланируеми разходи за локомотивите и персонала. Изолираното движение, изразено в бруто тонкилометрова работа (работата на локомотивите), е увеличено с 14% спрямо 2013 г., като при локомотивите с дизелова тяга увеличението е с 11%. Поради наложителните ремонти в редица участъци от железопътната мрежа е намалена

средната брутна тежина на товарен влак с дизелова тяга, средно с 16,3%, спрямо отчетената през 2013 г. Всичко това води до повече разходи и по-неефективни превози.

- **Намаляване на приходите**

Таблица 5 Пропуснати ползи от клиентите през 2014 г.

прекъсване	Товар	Релация	брой вагони	обем /в тона/	приходи / в лева/
Димитровград – Симеоновград	Въглища	Любеново предавателна – Димитровград юг	5 702	279 795	1 315 036,50
Димитровград – Симеоновград	Варовик	спирка Крум – Любеново предавателна	2 000	100 000	508 515,80
Димитровград – Симеоновград	Киселини и торове	Димитровград – Свиленград граница	96	5 000	27 381,62
Димитровград – Хасково	ГТК	Кърджали – Бургас	66	1 666	43 445,65
Димитровград – Хасково	Скрап	Кърджали – Бургас	14	405	12 305,72
Димитровград – Хасково	Скрап	Кърджали – Метал	39	1 547	33 672,92
Димитровград – Хасково	Бентонит	Кърджали – Бургас	68	3 633	79 789,03
Димитровград – Хасково	Скрап	Кърджали – Варна фериботна	2	65	2 926,51
Димитровград – Хасково	Скрап	Кърджали – Курило	3	93	2 447,09
Димитровград – Хасково	Бентонит	Кърджали – Свищов	22	1 200	26 849,56
Димитровград север – Хасково	Товари		214	8 516	201 466,48
Плачковци – Кръстец – Радунци	Фураж и зърнени култури	Горна Оряховица – Свиленград изток граница	21	1 056	32 686,00
Общо:			**8 247**	**402 976**	**2 286 522,88**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

За периода от 01.01.2014 г. до 05.03.2014 г. пропуснатите ползи се изразяват в непревозен товар от 402 976 тона с 8 247 вагона, което в стойностно изражение се равнява на сумата от 2 286 522,88 лв.

Общият размер на понесените щети от прекъсванията на движението на влаковете поради ремонти по железопътната инфраструктура се формират от **допълнителните разходи в размер на 2 675 653 лв. и пропуснатите ползи в размер на 2 286 523 лв. или общо 4 962 176 лв.**

Предоставяне на услуги от „Национална компания „Железопътна инфраструктура"

Основната услуга, която е в основата на финансовите взаимоотношения между „Национална компания „Железопътна инфраструктура" и железопътния превозвач, е предоставяне на достъп до железопътната инфраструктура чрез заплащане на съответните инфраструктурни такси.

До 2012 г. тарифата за инфраструктурните такси се формираше на база влаккилометър и бруто тонкилометър по категории влакове, категории линии (I и II), както и в зависимост от вида тяга (електрическа или дизелова).

От 2013 г. се въведе нова тарифа за изчисляване на инфраструктурните такси (на база влаккилометър и бруто тонкилометър независимо от категорията на влаковете, категорията на железопътната линия и вида на тягата) и нова такса за електроразпределение. Тарифата за

инфраструктурните такси за 2013 г. е 0,0038 лв. /бруто тонкм и 0,8203 лв. /влаккм, а цената за ЕРП е 90 лв. на MWh.

През 2014 г. е въведена нова такса за ЕРП - 158,19 лв. на MWh или увеличение със 76% спрямо 2013 г. Тарифата за инфраструктурни такси е намалена на 0,0025 лв./ бруто тонкм и 0,7902 лв./влаккм, съответно с 34% и 4% спрямо 2013 г. Намалената тарифа за инфраструктурни такси компенсира увеличението на цената за ЕРП, което е видно от представената таблица. На база отчетни данни за 2013 г. при един и същ обем и цени, съответно за 2013 г. и 2014 г., са изчислени разходите за инфраструктурни такси и ЕРП. Намалението на разходите за „БДЖ – Товарни превози" ЕООД е в размер на 746,8 хил. лв.

Таблица 6

Показатели	отчет 2013 г.	отчет 2013 г. по цени на 2014 г.	намаление на разходите по цени от 2014 г.
Влаккилометри (хил.)	4 563	4 563	
Бруто тонкилометри (млн.)	4220,84	4220,84	
- ел. Тяга	3 518	3 518	
- дизелова тяга	702,437	702,437	
количество ел. енергия, (MWh)	71 634	71 634	
цена на влаккм, (лв)	0,8203	0,7902	
цена на бруто тонкм, (лв.)	0,0038	0,0025	
цена на ЕРП (лв/MWh)	90	158,19	
Разходи за инфраструктурни такси, (хил. лв.)	19 782 538	14 158 088	
на влаккм	*3 743 346*	*3 605 988*	
на бруто тонкм	*16 039 192*	*10 552 100*	
Разходи за енергоразпределение, (хил. лв.)	6 454 196	11 331 782	
общо, (хил. лв.):	**26 236 734**	**25 489 870**	**746 863**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Действащата тарифа за инфраструктурните такси е опростена, което позволява лесно изчисляване. Но от друга страна, не се отчита реално предлаганото качество на железопътната инфраструктура и за всички участъци тарифата е една.

До края на 2015 г. ще приключи проект „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП „НКЖИ" по Оперативна програма „Транспорт" 2007 – 2013 г."

Внедряването на актуализирана методология за определяне на инфраструктурните такси за достъп и използване на железопътната инфраструктура ще допринесе за постигане на максимална ефективност от използването на наличната инфраструктура. Ефектът и ползите от формирането на нова тарифна политика ще е дългосрочен, обхващащ и програмния период 2014 – 2020 г.

- Основен проблем са продължителните и непланирани прекъсвания на влаковото движение в различни участъци от железопътната мрежа, водещи до по-високи разходи и допълнителен спад на конкурентоспособността на жп транспорта спрямо автомобилния. Тези разходи не се компенсират от Национална компания „Железопътна инфраструктура". Необходимо е със съдействието на Изпълнителна агенция

„Железопътна администрация“, като регулаторен орган, намиране на решение за възстановяване на допълнителните разходи и пропуснатите ползи от страна на НКЖИ.

- Тарифата за инфраструктурни такси не отговаря на предлаганото качество. Разходите на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД към Национална компания „Железопътна инфраструктура” са 20% от разходите за дейността на дружеството. Реално няма възможност за директни действия по тези разходи, както и за преговори по отношение на качеството на услугите, от които се нуждае и които закупува превозвача.
- **Без осезаемо подобряване на състоянието на железопътната инфраструктура в следващите няколко години не може да се очаква стабилизиране и развитие на железопътния сектор.**

4 Анализ на вътрешната среда

4.1 SWOT анализ

Силни страни:

- Капацитет за превоз на разнородни видове товари
- Пълно покритие за обслужване на клиенти на територията на страната
- Развита експлоатационна и ремонтна дейност, включваща мрежа от депа за текуща поддръжка на подвижния състав
- Наличност на технически квалифициран персонал
- Единствен оператор на фериботните линии (Варна – Иличовск, Варна – Поти/Батуми, Варна – Кавказ)
- Най-голям парк от товарни вагони и локомотиви в страната
- Гъвкава ценова политика
- Добре изградена клиентска база

Слаби страни:

- Тежко финансово състояние на дружеството
- Остарял, недостатъчен и неадекватен подвижен състав с незадоволително техническо състояние на вагонния и локомотивния парк
- Ниска ефективност, породена от излишен капацитет, голям оборот на товарния вагон, висок процент на празен пробег, изолирано движение и превоз на единични вагони
- Удължени срокове за доставка на товарите, дължащи се на ниските скорости по железопътната мрежа
- Високо ниво на кражби и посегателства над товарите

Възможности:

- Сключване на стратегически договори за сътрудничество със съседните железници
- Стратегическо сътрудничество със спедитори с цел предоставяне на комплексни услуги „от врата до врата”
- Участие в развиващия се транзитен транспорт от Турция към Западна Европа
- Увеличаване на конкурентоспособността спрямо автомобилния транспорт чрез скъсяване на сроковете за доставка след приключване на рехабилитацията на железния път
- Участие в експресни товарни влакове по основните европейски коридори

Заплахи:

- Навлизане на конкурентни транспортни оператори
- Подобряване на автомобилната инфраструктура и увеличаване дела на превозите с автомобилен транспорт
- Лошо състояние на железопътната инфраструктура и забавяне реализацията на инфраструктурни проекти; съществуващата инфраструктура не позволява развиването на скорости, които да направят предлаганата услуга конкурентна
- Отлив на квалифициран персонал

4.2 Анализ на 7-те П-та (7PAnalysis)

1. **УСЛУГИ (Product)**

„БДЖ – Товарни превози” ЕООД извършва превоз на товари с железопътен транспорт, като маркетинговия микс се определя от следните услуги:

- **Основната дейност е превоз на товари с железопътен транспорт, както следва:**

  <u>Превози в страната</u> (на територията на страната без преминаване на гранични преходи и пристанища)

  <u>Превози от внос за износ</u> (превоз, включващ преминаване на гранични преходи и пристанища от/до гари, намиращи се на територията на страната)

  <u>Транзитни превози</u> (превоз, включващ преминаването на два гранични прехода)

  <u>Фериботни превози</u> (превози от/за фериботните линии Варна – Иличовск, Варна – Поти/Батуми, Варна – Кавказ)

- **Допълнителни услуги, свързани с железопътния транспорт (% от общите приходи):**

Маневрена дейност	- 2,33%
Мерене на вагони	- 0,74%
Предоставяне на вагонни мушами	- 0,01%
Смяна на талиги на фериботни вагони	- 0,36%
Предоставяне на железнични талиги	- 0,04%

Сумите от допълнителни услуги, извършени от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през 2014 г., са в размер на **5 222 784 лв**. Те представляват **4,37 %** от общите приходи от превозна дейност на дружеството.

2. ЦЕНИ (Price)

„БДЖ – Товарни превози" ЕООД прилага базови цени: ЕТПТ („Единна тарифа за превоз на товари" и ТЕА (Тарифа „Европа – Азия"). Тарифите са общодостъпни и са публикувани на официалната интернет страница на дружеството – www.bdz.bg

Ежегодно от Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ" ЕАД се одобрява **„Тарифна политика**" за всяка предстояща година.

Отчетената в страната инфлация се отразява на цените, което е заложено в договорите с клиентите, и се актуализира ежегодно.

През 2010 г. се въведе модел, даващ възможност за определяне на преки и непреки разходи при осъществяване на даден превоз, анализирайки и контролирайки рентабилността на всеки клиент и вид превоз, се предоставя възможност за гъвкаво ценообразуване, индивидуален подход към клиентите и развиване на логистичните схеми.

„БДЖ – Товарни превози" ЕООД, съобразявайки се с изискванията на клиентите, предоставя различни цени в зависимост от организацията на превоза (за единични превози, за групи от вагони, за блок-влакове) и в зависимост от допълнителните услуги (превозни, комплексни цени)

Всички тези обстоятелства и продължаващата икономическа криза са база, на която е разработена и одобрена Тарифната и търговска политика за 2015 г., като основната цел е запазването на пазарния дял при постигане на положителна рентабилност за всички клиенти.

3.МЕСТА НА ОБСЛУЖВАНЕ НА КЛИЕНТИТЕ (Place)

Клиентите на „БДЖ – Товарни превози" се обслужват чрез 110 открити гари за товарна дейност, в дирекция „Маркетинг и продажби" в Централно управление и чрез интернет страницата на дружеството на адрес: **http://bdz.bg/p.php?id=tarifitovar**

Заявените и платени превози в гарите са в размер на 5% от общия брой превози, а клиентите, които имат сключени централни договори, са в размер на 95% от общия обем.

4. ПРОМОЦИИ (Promotion)

За привличане на нови товари от конкурентни железопътни превозвачи и автопревозвачи, организирани в блок-влакова структура, „БДЖ – Товарни превози" ЕООД оферира специални цени и условия.

Въведена е „Бонусна схема" към клиентите, с която се предоставят допълнителни отстъпки при достигане на определени обеми.

Активно се промотира интермодалния транспорт, за който са въведени по-ниски инфраструктурни такси.

За стратегически транспорти „БДЖ – Товарни превози" ЕООД предлага освобождаване на съответното железопътно предприятие от заплащане на наем по RIV.

Дейността се осъществява чрез официалната интернет страница на дружеството.

5. ПЕРСОНАЛ, ПРЕДОСТАВЯЩ УСЛУГАТА (People)

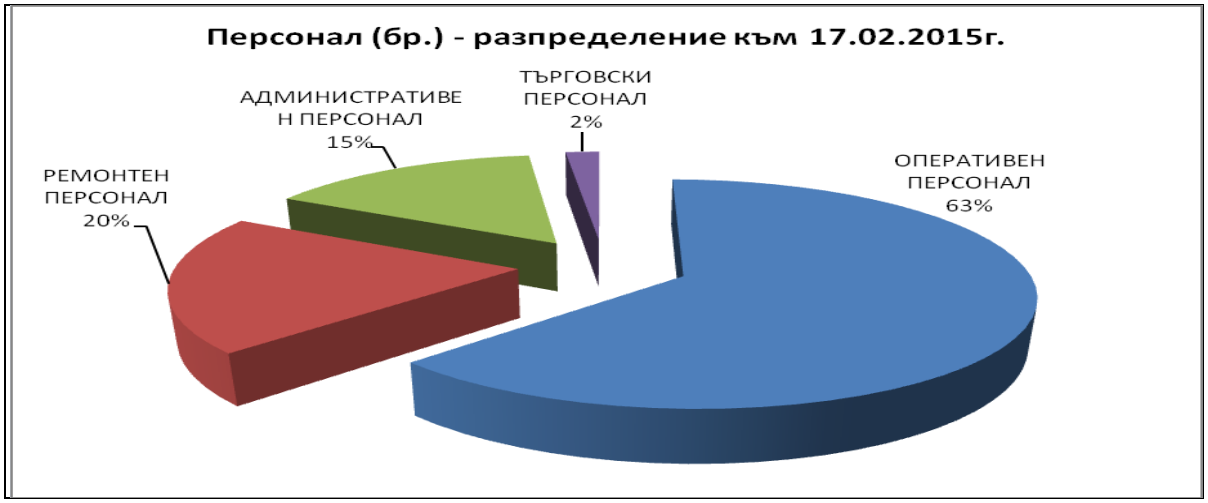
Специфичната дейност в системата на железопътния транспорт изисква персоналът да бъде с подходяща квалификация.

Персоналът на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД е високо квалифициран (над 30% от служителите са професионални бакалаври, бакалаври и магистри).

Средната възраст на заетите в „БДЖ – Товарни превози" ЕООД в момента е 47,2 години, като персоналът с трудов стаж над 30 години има относителен дял 38%

Таблица 7 Персонал (бр.) - разпределение към 17.02.2015 г.

ОПЕРАТИВЕН ПЕРСОНАЛ	2 284
РЕМОНТЕН ПЕРСОНАЛ	723
АДМИНИСТРАТИВЕН ПЕРСОНАЛ	556
ТЪРГОВСКИ ПЕРСОНАЛ	68
ВСИЧКО	**3 631**



Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

6. ПРОЦЕС (Process)

Условията и реда за извършване на основната дейност на дружеството (превоз на товари с железопътен транспорт) са регламентирани в нормативна база, която е общодостъпна и се намира на интернет страницата на компанията – *www.bdz.bg*

Основният процес по предоставяне на услугите включва следните етапи:

- Търсене и намиране на клиента – чрез директен контакт, чрез спедитор и чрез интернет;
- Водене на преговори;
- Сключване на централен договор;
- Попълване на превозния документ (товарителница);
- Осъществяване на превоза;
- Фактуриране;
- Плащане.

7. ФИЗИЧЕСКИ ДОКАЗАТЕЛСТВА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГИТЕ (Physical Evidence)

„БДЖ – Товарни превози" ЕООД разполага с многочислен и разнообразен вагонен парк. Налице са възможности за превози на големи обеми и разнородни по вид товари. Информацията за всички видове вагони, за тяхното предназначение и техническите им характеристики е общодостъпна и е публикувана на интернет страницата на дружеството.

Изводи:

„БДЖ – Товарни превози" ЕООД е безспорен лидер на пазара на товарните железопътни транспортни услуги, независимо, че не е пълен монополист.

Дружеството предлага широка гама от услуги, както и най-развитата мрежа от места за тяхното предоставяне.

Ценовата политика на дружеството е гъвкава, което е спомогнало за запазване на висок пазарен дял след либерализирането на транспортния пазар.

Процесът по предоставяне на транспортната услуга е унифициран и се прилага равнопоставено към всички клиенти.

Притежаването на много и разнороден по вид вагонен парк дава конкурентно предимство и възможност за осъществяване на превози от широка гама товари.

Провежда се по-агресивна търговска дейност с цел увеличаване на продажбите и подобряване нивото на комуникацията с клиентите.

5 Zero-based budget

Бюджетиране от нулата (Zero-based budget- ZBB, Activity-based budget - ABB)

От изводите, направени във финансовия анализ на дружеството за периода 2007 – 2014 г., е видно, че то оперира неефективно, генерирайки постоянни загуби. Въпреки подобряването на резултата през годините на реформи (2010 – 2013 г.) този проблем не е трайно решен поради тяхното стопиране. За рестартиране на реформите в дружеството, изчистване на неефективностите и оптимизиране на свръхкапацитета, в края на 2014 г. мениджърският екип предприе изработването на бюджет, които е комбинация от един основен инструмент – бюджетиране от нулата (**ZBB**) и един спомагателен – бюджетиране по дейности (**ABB**).

До момента в дружеството се прилага традиционния подход за бюджетиране на база на предходната година (исторически бюджет), **при който всички натрупани неефективности в дейностите и процесите се пренасят за следващия отчетен период.** Историческият бюджет изхожда от историята на дружеството за минали периоди и е неприложим за динамично променящата се среда. Целите при него са до голяма степен несъпоставими с новите тенденции на пазара, като често в прилагането му са заложени прекомерни разходи, свързани с наследените неефективности. Този подход не дава възможност на управляващите да определят правилно свръхкапацитетите в дружеството и да се фокусират върху дългосрочни цели, прилагайки оптимизации.

Бюджетът от нула (**ZBB**) оценява всички дейности всеки път, когато бюджетът се формулира. Всеки функционален бюджет се изгражда с допускането, че дейността, за която се изготвя не съществува и за нея не са заделени средства. Увеличенията в разходната част на бюджета се сравняват с нарастванията в приходната част на същия за дадената дейност или операция. Бюджетът от нула се изгражда в обратна последователност, като за всяка дейност ръководителите защитават всяко разходно перо, допринасящо за изработване на планираните приходи, стартирайки от нула.

Бюджетът от нула има следната методология:

- Процесът по бюджетиране започва с прогнозиране на приходите за следващата година;
- Не се вземат предвид статуквото и начина на организиране на дейностите и процесите от предходни периоди;
- Изследва детайлно дейностите, пряко свързани с реализирането на планираните приходи, като за всяка една дейност или процес се преценява дали тя е необходима в текущия формат, в какъв обем е необходима спрямо планираните приходи, с какви нива на качество трябва да бъде извършена, какви са възможностите за нейното аутсорсване и колко би струвало това.

Бюджетирането по дейности (**ABB**) е спомагателен инструмент, които определя основните фактори, движещи преките разходи по различните дейности. Целта му е да слезе на микро нива в процесите, присъщи за дадена дейност и да извади неефективностите там.

Бюджетирането по дейности и бюджетирането от нула представляват управленски инструменти за планиране, които се използват като радикална алтернатива на използвания до момента в дружеството исторически бюджет. Те се прилагат в случаите, когато трябва точно да се дефинира свободният капацитет и да се стартира процедура по изглаждане на съществуващите неефективности. Прилагането им генерира среда, която приема промяната и създава предпоставки за по-добър фокус върху поставените дългосрочни цели, гледа напред в бъдещето. Бюджетът от нула, в съчетание с бюджета по дейности, подобрява управлението на изпълнението, елиминира неефективностите, открива изцяло ненужни дейности или такива с прекомерно високи разходи, като разкрива възможности за алтернативни начини за тяхното извършване.

Прилагането на инструментите за бюджетиране (**бюджет от нула** и **бюджет по дейности**) в „БДЖ – Товарни превози" ЕООД налага участието на управленски персонал от различни нива. За нуждите му бяха идентифицирани и създадени 7 основни функционални под бюджета, обхващащи всички дейности (основни и спомагателни) в дружеството:

- Бюджет за планираните приходи;
- Бюджет за дейностите по гарите;
- Бюджет за експлоатацията на локомотиви;
- Бюджет за ремонт на локомотиви;
- Бюджет за експлоатация на вагони;
- Бюджет за ремонт на вагони;
- Бюджет за администрация.

Процесът по бюджетиране стартира с планираните приходи, изчислени по заявени товарни обеми и ставките за различните релации.

5.1 Формиране на приходите за 2015 г.

Формирането на приходите на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД е на база подадените заявки от клиентите за превоз на количества товари по видове, релации, средна приходна ставка. За всеки клиент са обобщени 5 показателя.

Таблица 8 Формирането на приходите на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

	Показател	Мярка	2014	БП 2015	%
1	Превоз на товари	хил. тона	8 658	8 500	-1,82%
2	Средно превозно разстояние	км	205	208	1,46%
3	Нето тонкилометри	млн.	1 778	1 764,55	-0,76%
4	Приходи – нето	хил. лева	122 649	121 441	-0,98%
5	Нетна приходна ставка	лв/тонкм	0,06897	0,06882	-0,22%

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

- През 2015 г. е планирано да се превозят 8 500 хил. тона товари, което е под нивото на 2014 г. с 1,82%.
- Средното превозно разстояние е увеличено с 3 км от променената структура на товарите /намалява превозът на каменни въглища, които са с по-ниско средно превозно разстояние, а се увеличава относителният дял на други товари на по-дълги разстояния/.

- Приходната ставка се запазва около нивото на предходната година, поради факта, че не са настъпили инфлационни процеси или други фактори, които могат да повишат тарифите.

/В екселски файл на БП 2015 на Sheet 1 може да се види разпределението по клиенти по 5 основни показателя – натоварване, средно превозно разстояние, нето тонкилометрова работа, приходна ставка и приходи/.

5.2 Бюджет за дейностите по гарите

За изготвянето на бюджета за дейностите по гари е предоставена необходимата информация относно броя на вагоните, заявени от клиенти, отчитайки естеството на товара, вагонооборота, технологичните операции и времето, необходимо за извършване на всяка операция. В процеса вземат участие различни категории длъжности.

Описание на изграждане на бюджета за дейността на гарите – Разработен е на база брой натоварени вагони, разтоварени вагони, необходими технологични операции в съответната гара и времето за всяка една операция и е съобразен със заявените обеми от клиентите и технологията на работа.

Таблица 9 Технологични операции в гара

№	Технологични операции
1	Извършване на маневра
2	Изваждане от клона на натоварените вагони
3	Извършване на маневра за кантар на вагоните
4	Композиране на влак
5	Подаване на вагоните в клона
6	Разкомпозиране на влак
7	Извършване маневра по маршрута
8	Подаване/изваждане за дезинфекция (дезинсекция)
9	Извършване на търговски операции
10	Пломбиране на вагоните
11	Декларирене пред митница
12	Таксуване на вагоните (СИСТАР)
13	Извършване на търговски преглед на вагоните
14	Изготвяне на влакови документи
15	Описване състава на влака
16	Изготвяне на натурен лист (СУВАГ)
17	изготвяне на маневрена бележка
18	Предаване на информация по телекс
19	Извършване на технически преглед на вагоните
20	Извършване на пълна проба на влака
21	Изготвяне на отчетни документи
22	Извършване на проба по маршрута (като пълна проба)
23	Доставка на празни вагони-за разяснения

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Фигура 10 Вида персонал, зает в гарите

№	Длъжности	Персонал по щат	Необходим персонал	Разлика
1	Р-л движение, р-л смяна, р-л търговска експлоатация	152	147	5
2	Специалист обработка и контрол на документи	323	142	181
3	Вагонописвач	79	64	15
4	Ревизор- вагони	345	92	253
5	Маневрист	203	177	26
6	Стрелочник	348	307	41
	Общо:	**1 450**	**929**	**521**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Всяка операция в гарата се извършва от определена с нормативни документи длъжност или няколко длъжности. Нормативно определеното време за извършване на всяка операция се умножава по броя вагони, които следва да се обработят, и се разделя на ефективния фонд работно време за съответния период. По този начин се получава необходимата численост от всяка длъжност за планирания обем работа, съгласно заявките на клиентите във всяка гара.

При получаване на необходима численост за извършване на заложения обем работа по-малък от 0,5 необходимостта от работник за съответната длъжност се прецизира от ръководителят на съответната дейност. Цялата дейност по гари е разчетена на база оптимизиран График за движение на влаковете.

Например: При извършване на маневрена работа на цял влак или единични вагони (т.е. първата операция *„изваждане от клона на натоварените вагони"*) се определя нормативно необходимото време и брой персонал по длъжности, които участват в този процес. Така се постъпва за всяка операция, за всяка гара и за всеки клиент. На такъв принцип е определен броя на необходимия персонал за обслужване на клиентите, заявили товари във всички гари, обслужвани от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

В резултат от изготвения бюджет по гари се констатира следното:

- необходимия брой персонал за извършване на превозите на заявените обеми товари в гарите е 929 броя;
- наличния персонал по гари към м. декември 2014 г. е 1 450 броя, т.е.
- **налице са 521 броя персонал повече.**

От бюджета на гарово стопанство се получава и броя на малодеятелните гари за обслужване на товарни превози, които са 48 на брой. В тях са обработени едва 1,2% от общо обработените вагони /*натоварени вагони + разтоварени вагони/.*

С цел оптимизиране на разходите и процесите в дружеството, е взето решение да не се извършва търговска и маневрена дейност в следните гари:

Казичене, Елин Пелин, Чукурово, Ихтиман, Белово, Захарна фабрика, София север, Дупница, Благоевград, Земен, Кюстендил, Симитли, Черниче, Петрич, Кресна, Враца, Роман, Люляково, Долни Дъбник, Монтана, Бойчиновци, Брусарци, Видбол, Червен бряг, Велико Търново, Полски Тръмбеш, Царева ливада, Пордим, Одърне, Аспарухово, Долапите, Смядово, Тополите, Търговище, Хан Крум, Огняново, Първомай, Крумово, Карлово, Хасково, Казанлък, Чирпан, Ямбол, Лозарево, Сахране, Гурково, Разград и Сеново.

Изводи:

- Има свръхкапацитет на работна сила за изпълнение на **дейностите по гарите;**
- 48 гари са определени като малодеятелни и е целесъобразно тяхното закриване за товарна дейност.

5.3 Бюджет за експлоатацията на локомотиви

Бюджетът за експлоатацията на локомотиви е разработен на база планираните приходи и утвърдения График за движение на влаковете (ГДВ) и е съобразен с обслужване на редуцирания брой гари.

Бюджетът по труда за експлоатация на локомотиви е разработен при следните принципи: технологичното време, необходимо за всички операции: от композирането на товарния влак, предпътния преглед и тръгването на влака от началната гара, престоите в междините гари до пристигането на влака в крайна гара.

Ефективният фонд работно време е изчислен на база на работните дни през 2015 г., умножен по коефициент 0,84. Този коефициент е изчислен, като са приспаднати дните на различните отпуски, болнични и отсъствия от работа по други причини.

Технологичното време за всеки влак, разделено на ефективния фонд работно време, дава необходимия брой персонал (машинисти и помощник-машинисти) за обвръзка на влаковете по Графика за движение на влаковете през 2015 г.

Таблица 11 Бюджет на локомотивния персонал

№	Длъжности	Брой по щатно разписание	Необходим брой	Разлика щатно – необходими
1	Локомотивни машинисти	506	507	-1
2	Помощник-локомотивни машинисти	263	381	-118
	Общо	**769**	**888**	**-119**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

От горната таблица е видно, че необходимия брой локомотивни машинисти е 507 при 506 по щатно разписание, **т.е. има недостиг от 1 брой.**

Необходимите помощник-локомотивни машинисти са 381 броя при 263 броя по щатно разписание, **т.е. има недостиг от 118 броя.**

Извод:

Дружеството има недостиг от 119 броя персонал в експлоатация на локомотивно стопанство. Не се планира назначаване на допълнителен персонал, а се предвижда оптимизиране на Графика за движение на влаковете и обвръзката на локомотивните бригади.

Таблица 12 Брой локомотивен персонал (без товара от мините, т.е. от Ти Би ЕЛ)

№	Длъжности	Брой по щатно разписание	Необходим брой	Разлика щатно – необходими
1	Локомотивни машинисти	506	445	61
2	Помощник-локомотивни машинисти	263	332	-69
	Общо:	**769**	**777**	**-8**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

От горната таблица е видно, че необходимия брой локомотивни машинисти е 445 броя при 506 по щатно разписание, **т.е. свръхкапацитет 61 броя.**

Необходимите помощник-локомотивни машинисти са 332 броя при 263 броя по щатно разписание, **т.е не достигат 69 броя.**

Извод:

Необходимият локомотивен персонал е общо 777 броя при 769 броя по щатно разписание, т.е. има недостиг от 8 броя. Този недостиг ще се компенсира с оптимизиране на Графика за движение на влаковете.

Баланса на ДМА - локомотиви показва:

Таблица 13 Баланс на локомотивния парк

Вид на ТПС / Възрастов състав	серия	инвентарен парк	Необходим парк за обвързване на ГДВ 2015 г.	локомотиви в ремонт	неоперативни
влакови дизелови	**06**	30	7	8	15
влакови дизелови	**07**	22	10	4	8
влакови електрически	**40**	58	41	4	13
влакови електрически	**46**	25	15	6	4
маневрени дизелови	**51**	6	3	0	3
маневрени дизелови	**52**	20	4	1	15
маневрени дизелови	**55**	39	20	8	11
маневрени електрически	**61**	7	3	3	1
Общо		**207**	**103**	**34**	**70**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

При наличие на 207 локомотива в наличност към края на 2014 г., необходимите за работа са 103 броя, средногодишно в ремонт са 34 броя и предвидени за продажба са 70 броя. Балансът на локомотивния парк за обезпечаване на експлоатационната дейност и необходимостта за обвръзка с Графика за движение на влаковете показва, че оптималният необходим работен парк е 137 локомотива /работен парк за Графика за движение на влаковете + локомотиви в ремонт/.

Ефектът в нетния финансов резултат от изваждане на неоперативния локомотивен парк се изразява в:

- намаляване размерът на разходите за амортизации с 2 108 хил. лв. годишно, което е регламентирано в МСС и МСФО 5;
- увеличаване на приходите от продажба на неоперативни активи.

5.4 Бюджет за ремонт на локомотиви

Цел на бюджета за ремонт на локомотиви – Осигуряване на Графика за движение на товарните влакове (ГДВ) за 2015 г. с необходимия брой технически изправни локомотиви (дизелови, електрически, за влакова работа и маневрена дейност).

Основание за съответния вид планов ремонт – Междуремонтен пробег, определен с нормативни документи ТП ПЛС 100/12 за електровози и ТП ПЛС 200/12 за дизелови локомотиви.

Бюджетът за ремонт на локомотиви за 2015 г. е разработен:

- по депа – четири Локомотивни депа (ЛД) в структурата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, в т.ч. ЛД Дупница в Поделение за товарни превози (ПТП) – София, ЛД Русе в Поделение за товарни превози – Горна Оряховица, ЛД Бургас и ЛД Стара Загора, с филиал ЛД Димитровград в Поделение за товарни превози – Пловдив;

- по серии локомотиви – 40, 46 (влакови електрически); 61 (маневрени електрически); 06, 07 (влакови дизелови); 51, 52, 55 (маневрени дизелови);

- по видове ремонти – „големи ремонти" – подемен ремонт (ПР) и капитален ремонт (КР); текущо поддържане – технически преглед (ТП) и малък периодичен ремонт (МПР); ремонти по необходимост (РН);

- брой ремонти; стойности на всеки ремонт; по месеци, с натрупване от началото на периода и в годишен размер.

Бюджетът за ремонт на локомотиви за 2015 г. е разработен в зависимост от мястото на извършване на ремонта:

Таблица 14 Бюджет за ремонт на локомотиви за 2015 г.

Вид ремонт	Депа "БДЖ - ТП" ЕООД		Депа "БДЖ - ПП" ЕООД		Заводи		Общо	
	брой	хил. лв	брой	хил. лв	брой	хил. лв	брой	хил. лв
Капитализирани ремонти, общо, в т.ч	18	1 692	4	424	8	5 150	30	7 266
Подемен ремонт (ПР)	18	1 692	4	424	7	4 400	29	6 516
Капитален ремонт (КР)	0	0	0	0	1	750	1	750
Текущо поддържане, общо, в т.ч.	804	2 723	84	345	0	0	888	3 069
Технически преглед (ТП)	586	1 532	66	223	0	0	652	1 755
Малък периодичен ремонт(МПР)	218	1 191	18	123	0	0	236	1 314
Ремонти по необходимост (РН)	1 503	1 505	530	618	0	0	2 033	2 123
Общо (хил. лева)	**2 325**	**5 921**	**618**	**1 387**	**8**	**5 150**	**2 951**	**12 458**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Капитализирани ремонти – Предвидени са общо 30 броя ремонти на обща стойност 7 266 хил. лв, в т.ч.:

- **от външни изпълнители** – заводи на жп промишлеността

  - капитален ремонт (КР) от външни изпълнители – 1 брой, на стойност 750 хил. лв.;

- подемен ремонт (ПР) от външни изпълнители – 7 броя, на стойност 4 400 хил. лв.
    - **в депа на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД**
- подемен ремонт 18 броя, на обща стойност 1 692 хил. лв.;
    - **в депа на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД**
- подемен ремонт 4 броя, на обща стойност 494 хил. лв.

Текущо поддържане – технически преглед (ТП) и малък периодичен ремонт (МПР), извършвано в депа на товарни и пътнически превози. Предвидени са общо 888 броя ремонти на стойност 3 069 хил. лева, в т.ч.:

ТП – в депа на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД - 586 броя на обща стойност 1 532 хил. лв. и 66 броя в депа на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД на стойност 223 хил. лв.;

МПР – в депа на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД – 218 броя на обща стойност 1 191 хил. лв. и 18 броя в депа на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД на стойност 123 хил. лв.

Ремонти по необходимост (РН) – 2 033 броя общо, в депа на товарни и пътнически превози, на обща стойност 2 123 хил. лв., в т.ч.:

в депа на товарни превози – 1 503 броя, на стойност 1 505 хил. лв.;

в депа на пътнически превози – 530 броя, на обща стойност 618 хил. лв.

Стойността на ремонтите по необходимост се увеличава, поради това, че 84,5% от локомотивния парк е на възраст над 30 години.

5.5 Бюджет по труда в дейност „Ремонт на локомотиви" 2015 г.

Разработването на Бюджет по труда в дейност „Ремонт на локомотиви" 2015 г. е съгласно приетия подход при разработването на цялостния Бюджет на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за 2015 г., а именно Zero Base Budget (Бюджет с нулева база).

Целта на Бюджет по труда в дейност „Ремонт на локомотиви" 2015 г. е обезпечаване на бюджета за ремонтната дейност на локомотивите с необходимия човешки ресурс за извършването на предвидения брой ремонти през годината. Като краен резултат при разработването на този бюджет ще бъде излъчен „свърхкапацитет"от човешки ресурс.

<u>Основни параметри на модела</u>

На база Бюджет „Ремонт на локомотиви 2015 г. на „БДЖ – Товарни превози"" ЕООД е разработен Бюджет по труда в дейност „Ремонт на локомотиви", като предвидените ремонти по депа, брой и видове ремонти, и серии локомотиви, са идентични в двата модела.

Бюджетът по труда в дейност „Ремонт на локомотиви" 2015 г. е разработен:

- **по депа** – четири локомотивни депа (ЛД) в структурата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, в т.ч. ЛД Дупница в ПТП София, ЛД Русе в ПТП Горна Оряховица, ЛД Бургас и ЛД Стара Загора, с филиал ЛД Димитровград, в ПТП Пловдив;
- **по серии локомотиви** – 40, 46 (влакови електрически); 61 (маневрени електрически); 06, 07 (влакови дизелови); 51, 52, 55 (маневрени дизелови) ;

- **по видове ремонти** – „големи ремонти” – подемен ремонт (ПР) и капитален ремонт (КР); текущо поддържане – технически преглед (ТП) и малък периодичен ремонт (МПР);
- **по норми за разход на труд** в човекочасове за всяка операция, задължителна за съответния вид ремонт. Нормите за разход на труд са разработени от работни групи специалисти, на база на замервания на времето, необходимо за извършване на всяка задължителна операция, според вида на ремонта, извършван в локомотивните депа;
- брой ремонти - отговаря на броя ремонти, планирани по локомотивни депа в бюджета „Ремонт на локомотиви” за 2015 г.;
- по месеци и в годишен размер.

ефективен фонд работно време – календарен фонд работно време за 2015 г. – 252 дена*8 часа*0,86=1 733,76 часа за 2015 г. Коефициентът 0,86 отговаря на ефективното работно време, без участието на различни видове отпуски (платен годишен отпуск, служебен отпуск и др.) и болнични.

Таблица 15 Пример**:** *Бюджет по труда на ЛД Русе за 2015 г.*

Вид ремонт	Серия локомотив	Човекочасове по норматив	2015 г.				Необходими бройки	Численост по щат	Свърхкапацитет Разлика необходим брой-численост по щат			
			Брой ремонти	Общо време за ремонта (часове) по норматив	Допълнителен труд (часове)	Общо време (часове) по норматив + допълнителен труд	Необходим брой общо	Общо по щат	Осн.и допълн. заб. по норми	Административни	Други	Общо
ТП	40	108,5	84	9 114,00	3 463,32	12 577,32						
ТП	7	200,98	40	8 039,20	3 054,90	11 094,10						
ТП1	51	54,73	6	328,38	124,78	453,16						
ТП2	51	111,9	9	1 007,10	382,7	1 389,80						
ТП1	55	92,22	17	1 567,74	595,74	2 163,48						
ТП2	55	118,14	19	2 244,66	852,97	3 097,63						
МПР	40	184,5	27	4 981,50	1 892,97	6 874,47						
МПР	7	419,88	38	15 955,44	6 063,07	22 018,51						
МПР	51	466,63	10	4 666,30	1 773,19	6 439,49						
МПР	55	352,52	7	2 467,64	937,7	3 405,34						
ПР	40	2976	3	8 928,00	3 392,64	12 320,64						
ПР	7	5377,58	2	10 755,16	4 086,96	14 842,12						
			262	**70 055,12**	**26 620,95**	**96 676,07**	**91,8**	**94**	**-0,2**	**-2**	**0**	**-2,2**
			1733,8			**55,8**						

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози” ЕООД

- От горната таблица е видно, че през 2015 г. в ЛД Русе са предвидени общо 262 броя планови ремонти на локомотиви, разпределени по видове ремонти и серии локомотиви (първите две колони).

- Общото време за всеки отделен ремонт се изчислява като броя ремонти се умножава по времето по норматив в часове. Общото време за всички видове ремонти е 70 055,12 часа (колона 5).

- Към общото време за ремонт по норматив е добавено 38% време в часове (26 620,95 часа) за допълнителни (непредвидени) ремонтни операции. Този процент е определен на база на експертна оценка и отчетни данни. Допълнителният труд се предвижда поради факта, че при плановите ремонти на локомотиви се налагат и допълнителни операции, които до голяма степен се обуславят от остарелия парк, както и от липсата на нови резервни части (налага се демонтаж на резервни части от локомотиви в изолация). В модела не участват ремонтите по необходимост (РН), тъй като те са непланови и за тях няма норматив, но представляват голяма част от общия обем ремонти в локомотивните депа (близо 70%). Така общото време за ремонта по норматив и допълнителния труд е 96 676,07 часа.

- Брой ремонтни работници, необходими за извършване на планираните ремонти по норматив = общо време за ремонт/ефективен фонд работно време за годината, т.е. 96 676,07 / 1 733,76 = 55,8 броя работници.

- В ремонтната дейност винаги участват допълнителни работници, като тяхното участие не е пряко, но работата им е свързана с ремонта, в случай, че това се налага при изпълнението на дадена технологична операция. Такива са кранисти, оператор на металорежещи машини и др. В случая те са 28 броя, определени по депа според вида на ремонтите. Прибавени към броя на работниците, пряко заети в ремонтната дейност на локомотиви и работещи по норми, бройката става 83,8 (55,8+28).

- На база на експертна оценка са определени 8 необходими административни бройки в ремонтната дейност на локомотивите в ЛД Русе (главен експерт ремонт на локомотиви, експерт ремонт на локомотиви – 2 броя, инспектор технически стандарти, началник цех, началник смяна и др.).

- Общият брой на персонала, ангажиран в ремонтната дейност на локомотиви в ЛД Русе през 2015 г., възлиза на 91,8 броя, т.е. 92 броя, а бройките по щатно разписание са 94.

- Видно от долната таблица, необходимите административни бройки в Локомотивно депо Русе през 2015 г., са **с 2 броя по-малко от щатните бройки.**

Таблица 16 Пример**:** *Бюджет по труда на ЛД Русе за 2015 г.*

№	Категория работници	Бройки по щат	Необходими	Разлика щатни -

			бройки	необходими
1	Основни ремонтни работници по норматив + допълнителни работници	84	83,8	0,2
2	Административни бройки	10	8	2
3	Други	0	0	0
4	**Общо**	**94**	**91,8**	2,2

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

По този начин, на база на разработения модел на труда в ремонтната дейност на локомотиви през 2015 г. в локомотивно депо Русе се очертава, че заетите са с **два** броя повече и е необходимо щатните бройки да бъдат приведени съобразно необходимостта.

Таблица 17 Необходим брой персонал за осъществяване на ремонтната програма на локомотиви за 2015 г.

№	Категория работници	Бройки по щат	Необходими бройки	Разлика щатни - необходими
1	Основни ремонтни работници по норматив + допълнителни работници	239	244,9	-5,9
2	Административни бройки	42	34	8
3	Други	58	51	7
4	**Общо**	**339**	**329,9**	**9,1**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Извод: Общо разработеният бюджет за ремонтната дейност на локомотивно стопанство през 2015 г. показва наличие на **свръхкапацитет от 9 броя** персонал, което е видно от таблицата.

Тази численост е направена при 100% изпълнение на ремонтните програми и навременната доставка на необходимите за тези ремонти резервни части и материали. Поради лошото техническо и физическо състояние на локомотивния парк е предвидено 38% завишаване на обема на ремонтите в човекочасове като допълнителен труд.

5.6 Бюджет на необходимия вагонен парк

„БДЖ – Товарни превози" ЕООД разполага общо с 4 892 броя товарни вагони и 3 броя пътнически. Към края на 2014 г. в експлоатация са общо 2 782 броя товарни вагони и 3 броя пътнически вагони, които са използвани за превоз на охрана и придружители на опасни товари.

„Застаряването" и ограбването на вагонния парк на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД оказва сериозно влияние върху техническото състояние на вагоните, голяма част от които престояват по гаровите коловози негодни за експлоатация.

Възрастта на основния дял от вагони е между 20 и 30 години, като в т.ч. попадат и откритите вагони, с които се осъществяват основните количества превози на насипни товари за промишлеността и енергетиката. За превози с открити и седловидни вагони, заявките на клиентите за 2015 г. са 4 937 893 тона.

Наличният товарен вагонен парк е достатъчен, имайки предвид количеството на инвентарния парк и количеството на използваните вагони. Необходимо е да бъдат подбрани най-добрите в техническо отношение товарни вагони, на които да бъде извършен съответния планов ремонт и модернизация.

Голяма част от получаваните пратки в страната се осъществяват с вагони от нов тип: вагони за 22,5 тона на ос; вагони с раздвижни стени (Н и На); вагони с нисък под за превоз на големи контейнери, ремаркета на автомобили и други. Клиентите оценяват добрите технически показатели на тези вагони и заявяват интерес за използването на вагони от гореизброените видове, позволяващи бързи товаро-разтоварни операции.

Вагони за ро-ла превози е неудачно да се закупуват поради необходимостта от големи инвестиции и невъзможността да се предвиди тяхната натовареност, късото разстояние за превоз в страната и постоянните ремонти по железопътната инфраструктура, както и поради невъзможността към момента да се осигури превоз от Свиленград до Драгоман за време, съизмеримо с времепътуването на автомобила. Покритите вагони тип **Н и На** с раздвижни стени са много ефективни и търсени за извършване на превози на бяла техника, минерални торове и други товари, нуждаещи се от защита от атмосферните влияния.

За намаляване на разходите за превоз и пропуснатите ползи (пропуснати приходи), свързани с товарния вагонен парк, е направен задълбочен анализ на процеса на осъществяването на транспортните услуги. Неудовлетворените заявки, поради невъзможност за своевременно осигуряване на вагони за натоварване, могат да формират загуби от приходи и да влошат икономическото състояние на дружеството. Увеличението на вагонния парк, с цел удовлетворяване на всички заявки, води до неоправдано големи първоначални инвестиции за закупуването или ремонта на вагоните, както и до значителни разходи за неговото поддържане и съхранение на коловози на Национална компания „Железопътна инфраструктура”. Поради тези причини трябва да се оптимизира броя на товарните вагони по различните серии, в зависимост от заявените за превоз обеми и срокове на превоза, както и да се предвидят мерки за краткосрочно отдаване на вагони под наем, с цел получаване на допълнителни приходи от вагоните, които не се ползват поради моментна липса на товари.

През 2015 г. по заявени обеми товари от клиенти на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД се очаква да бъдат превозени около 8 500 000 - 9 000 000 тона товари. Изчисленията за необходимите вагони са направени на база заявените обеми (в тонове) от клиенти за 2015 г. Необходимият вагонен парк е определен по утвърдена методика.

Необходимият вагонен парк за 2015 г. е изчислен на база обемите товари, заявени от клиентите по вид, вид необходим вагон, средно статично натоварване на вагон и е съобразен с времето за оборота на вагона в жп мрежата. След направените разчети необходимия брой работен парк за обслужване на клиентите и превозване на заявените количества товари, е даден в следната таблица:

Таблица 18

Вагони по вид и серия	Брой
Покрити 181 Gabs	43
Покрити 293 Н….	101
Платформени 391 Rgs	200
Платформени 393 Res	200
Платформени 472 Smmps	29
Платформени 471 Smmps	1
Открити 5…. Е…..	1 252
Открити 593	150

Вагони по вид и серия	Брой
Седловидни 665 Fals	300
Хопер 683	19
Цистерни 785 Zas	302
Цистерни 795 Zas	12
Циментовози 932 Uacs	72
Зърновози 933 Uag	264
Вагон водачи 592 "Eaos"	100
Общо	**3 045**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Извод:

От горната таблица се вижда, че дружеството има необходимост от товарен вагонен парк 3 045 вагона, посочени по тип и серии. При наличие на 4 895 товарни вагона (към края на 2014 г.), необходими за работа са 3 045 броя, средногодишно в ремонт са 600 броя и остават за изваждане от експлоатация и продажба 1 350 товарни вагона. От горните таблици и анализи по вид товар и вид вагон, разработени от дирекция „Експлоатация", отдел „Товарни вагони" в „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, е видно, че за да може да се обезпечи експлоатационната дейност на дружеството, е необходим минимален парк от 3 545 броя товарни вагони.

„БДЖ – Товарни превози" ЕООД разполага с 1 350 товарни вагона в повече и поради тази причина се налага оптимизиране на вагонния парк. Тези вагони още през 2015 г. ще се класифицират като „активи, държани за продажба", което ще доведе до спиране на техните амортизационни отчисления и ще се предприемат действия за активното им предлагане на пазара.

Бюджет за персонала, зает с експлоатация на товарни вагони

Изготвянето на бюджета за експлоатацията на товарни вагони по гари и вагоно-ревизорски участъци е извършен на базата на предварителните заявки на клиентите, получени в дирекция „Маркетинг и продажби", технологичните операции, залегнали в „Инструкция за ревизор-вагони" на „БДЖ – Товарни превози"ЕООД, извършвани по време на работа от ревизор-вагони, както и времето, необходимо за всяка една операция. При определяне на необходимия персонал е отчетен броя на вагоните, заявени от клиенти, имайки предвид естеството на товара, броя на пристигащите, заминаващите и преминаващите влакове през дадената гара.

Базирайки се на определения персонал, необходим за обслужване на заявените за превоз товари и закриването за търговска дейност на 48 броя малодеятелни гари, носещи 1,2% от общия брой обработени товари, се стига до извода, че е необходимо експлоатационния персонал, зает в обслужване на товарния вагонен парк, да се редуцира от 397 броя на 328 броя по съответните Вагоно-ревизорски участъци (ВРУ), посочени в следната таблица:

Таблица 19

Вагоно-ревизорски участъци	ВРУ Подуяне	ВРУ Драгоман	ВРУ Мездра	ВРУ Дупница	ВРУ ГОР	ВРУ Плевен запад	ВРУ Русе разпр.	ВРУ Синдел	ВРУ Каспичан	ВРУ ПОР	ВРУ Стара Загора	ВРУ Карнобат	ВРУ Бургас	ВРУ Димитровград	ВРУ Свиленград	**общо**

наличен персонал по щат	**24**	**35**	**30**	**49**	**23**	**15**	**28**	**28**	**11**	**31**	**26**	**27**	**22**	**26**	**22**	**397**
Необходим персонал	**20**	**25**	**23**	**45**	**15**	**14**	**23**	**18**	**9**	**22**	**26**	**25**	**19**	**23**	**21**	**328**
Разлика (+/-)	**- 4**	**- 10**	**- 7**	**- 4**	**- 8**	**- 1**	**- 5**	**- 10**	**- 2**	**- 9**	**0**	**- 2**	**- 3**	**- 3**	**- 1**	**- 69**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Бюджетът за експлоатационния персонал във вагонно стопанство е разработен на база заявения обем и видове товари от клиентите в съответните гари на натоварване. Оптималната численост на персонала във Вагоно-ревизорски участъци (ВРУ) и Вагоно-ревизорски пунктове (ВРП) е съобразена със заложените обеми за превоз през 2015 г. и изискванията за безопасност и контрол на движението.

Извод: От горната таблица се вижда, че в дейност „Експлоатация на товарни вагони" има свръхкапацитет от 69 броя персонал. При численост по разписание на длъжностите 397 броя ревизор-вагони са необходими 328 броя, т.е. има 69 броя повече.

Предприети са действия за поетапно редуциране на персонала през 2015 г., което е залегнало в Бизнес плана в частта „Труд".

Ефектът в нетния финансов резултат ще се изрази в намаляване на разходите за заплати с 61,5 хил. лв. месечно (69 броя персонал *892 = 61 548 лв. месечно) или 738 576 годишно, както и съпътстващите ги социални разходи, които са 30% върху средствата за заплати. **Общият годишен ефект от намаляване на числеността с 69 броя ревизор-вагони ще намали разходите на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД с 960 148 лв.** Пълният годишен ефект ще се отрази през 2016 г., тъй като през 2015 г. ще се наложи изплащане на обезщетения, които са не по-малко от 5 брутни работни заплати (4 брутни работни заплати по КТД, което е минимум + 1 заплата от неизползван годишен отпуск).

5.7 Бюджет за ремонт на товарни вагони

Бюджетът за ремонт на товарни вагони е разработен на база необходимостта от поддържане на нужното количество изправни товарни вагони, необходими за извършване на заявените от клиентите на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД превози, програмата за текущо поддържане и планови ремонти във вагоно-ремонтни цехове и заводи. Бюджетите са разработени по вид ремонт, вид товарен вагон и по депа.

Планиране на дейността и изграждане на бюджет за ремонт на товарни вагони, използвани от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през 2015 г.

Обемът на ремонта на товарни вагони е разработен на база определения работен парк от изправни вагони, необходими за превози на планирания обем товари, състоянието на товарните вагони по отношение на междуремонтните срокове и честота на повредите. При определяне на програмата за отделните вагоно-ремонтни цехове е взета под внимание и специализацията на отделните цехове за извършване на ремонтите в съответните влакообразуващи гари, съобразно плана на дирекция „Маркетинг и продажби" за основните клиенти на дружеството.

- **Среден ремонт (планов ремонт) на товарни вагони**

За да могат да се използват като транспортно средство във вътрешно и международно съобщение, е необходимо товарните вагони да са изправни и да не е изтекъл междуремонтният им срок (времето между два средни ремонта). **Този срок е регламентиран в „Договор за ползване на товарни вагони в международно съобщение AVV" и е максимум 6 години.** Вагоните за ремонт се определят за всяка серия, като разлика между необходими и годни вагони (с редовен междуремонтен срок) през годината.

Таблица 20 Баланс на товарния вагонен парк

Тип на вагоните	Серия	Общ брой вагони	Годни Към 31.12.2015	Необходим парк 2015	За ремонт 2015
	537	80	50	0	0
	540	1 357	1111	1 252	141
	541	51	16	50	50
	542	148	4	0	0
	594	2	0	0	0
	596	5	0	0	0
	592	208	75	100	25
Открити	**593**	248	91	150	59
	181	296	13	43	30
Покрити	**293**	11	0	11	11
	391	351	75	200	125
	393	340	85	200	115
	471	34	0	1	1
Платформени	**472**	204	42	29	0
	933	588	322	264	0
Зърновози	**934**	18	10	0	0
Седловидни	**665**	373	231	300	0
	683	16	16	16	0
Хопери	**698**	5	5	3	0
	785	362	201	302	101
	787	1	1	0	0
	795	9	2	12	10
Цистерни	**798**	10	10	0	0
Циментовози	**932**	123	59	72	13
	876	44	0	0	0
Хладилни	**879**	6	0	0	0
вагон лодка	**991**	1	0	0	0
	П	1	0	1	1
Пътнически	**П**	2	1	2	1
	Общо	4 894	2 420	3045	734

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Забележка: *Годните вагони + планираните за ремонт са 3 154 товарни вагона, а необходимите за превоз на 8 500 до 9 000 хил. тона товари варират от 3 045 до 3 154 поради наличието на специфични серии вагони, които се използват неравномерно през годината (зърновози, седловидни и др. специализирани).*

В поделенията на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД има техническа възможност (квалифициран персонал, материална база) за извършване на планов ремонт на 459 броя товарни вагона през 2015 г., определен на база капацитета и техническото оборудване, както и изпълнението на плана за 2014 г. За целта е необходимо да се доставят резервни части и материали, необходими за извършване на текущ и планов ремонт на товарни вагони в размер на 2 122 хил. лв. (калкулирани на база цени по предходни доставки). Останалите необходими товарни вагони - 280 броя следва да се осигурят след ремонт чрез външна услуга в железопътни заводи.

Въпреки по-голямата стойност на среден ремонт в железопътните заводи извършването на външна услуга се налага поради следните причини:

- **Голям брой вагони с изтекъл междуремонтен срок** – Тези вагони не могат да се ремонтират само във вагоно-ремонтните цехове с наличния персонал при максимална заетост, поради липса на необходимите резервни части, тяхната неритмична доставка и много други причини;
- **Състояние на колоосите на вагоните** – За ремонт във вагоно-ремонтни цехове се подбират вагони с ресурс на колелата, а много от вагоните са с изтекъл междуремонтен срок, чиито колела трябва да се подменят с нови. Преокомплектоването на колооси с нови колела се извършва само в заводите, като стойността на тази услуга е около 14 000 лв./вагон.

Според обема на превозната работа и наличието на финансов ресурс са разработени два варианта за ремонт на товарни вагони.

В **I-ви вариант Реалистичен** за осъществяване на 8 500 хил. тона товари се предвижда да се ремонтират:

- <u>Във вагоно-ремонтни цехове на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД</u>: **454 броя** товарни вагони среден ремонт на стойност **2 122,5 хил. лв.**

  В стойността на средния ремонт във вагоно-ремонтни цехове се включват следните разходи:

- Нови резервни части, планирани за доставка съобразно бюджета за 2015 г.;
- Резервни части втора употреба;
- Проверка на резервоарите на цистерните (външна услуга);
- Други общо производствени разходи.

- <u>В заводите на жп промишлеността:</u> **280 броя** товарни вагони среден ремонт на стойност **3 800 хил. лв.** (определена на база експертна оценка и изпълнени поръчки през изминали години).

Таблица 21 Разходи по серия на вагона, единична цена и обща стойност

Тип на вагоните	Серия	Ремонт					
		Ремонт (брой)	Стойност (лв.)	Ремонт (брой)	Стойност (лв.)	Общо	
		в цехове		в заводи		брой	Стойност
Открити	540	141	705 000	100	800000	141	1 505 000
	592	25	125 000	0		25	125 000
	593	59	295 000	100	800000	157	1 095 000
Покрити	181	0		0	0	0	0
	293	0		0	0	0	0
Платформени	391	80	400 000	40	1120000	125	1 520 000
	393	40	200 000	40	1120000	115	1 320 000
	471	1	5 000	0		1	5 000
Цистерни	785	101	353 500	0		101	0
	795	10	32 000	0		7	0
Циментовози	932	0		0	0	0	0
Пътнически	П	1	3500	0		1	3 500
	п	1	3500	0		1	3 500
Общо		459	2 122 500	174	3 840 000	633	5 962 500

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Текущ ремонт на товарни вагони

Обемът на текущия ремонт на товарните вагони се определя на база:

- Определеният за използване вагонен парк: собствени и наети вагони, определени за текущата година и прогнозен брой чужди вагони, повредени на територията на страната (на база миналогодишен период);

- Честотата на ремонтите, определена по експертна преценка въз основа на анализ на честотата на повредите и ремонтите за миналогодишен период.

Прогнозният общ брой ремонти за всяка серия вагони се определя като сума от произведението на използваните собствени вагони и установената честота на ремонтите и прогнозния брой чужди повредени вагони.

Таблица 22 Планиран обем ремонти през 2015 г.

Тип вагон	Работен парк БДЖ	пъти в ремонт	Брой ремонти БДЖ	Брой ремонти Чужди	общ брой ремонти
G покрити	43	**4,5**	194	620	**814**
E открити	1502	**3,7**	5622	340	**5962**

R платформени	400	**3,2**	1280	110	**1390**
S платформени	30	**4,5**	135	150	**285**
F седловидни	300	**1,2**	360	0	**360**
Хопери	19	**8**	152	145	**297**
U зърновози	264	**3**	792	50	**842**
Z цистерни	314	**1,2**	377	170	**547**
U 932	72	**0,7**	50	0	**50**
H вагони	101	**1,6**	162	25	**187**
пътнически	0	**0**	0	100	**100**
общо	**3045**		**9123**	**1710**	**10833**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

За „БДЖ – Товарни превози" ЕООД се планира текущ ремонт на 9 123 собствени вагона и около 1 710 чужди вагона или общо 10 833 вагона.

Бюджетът за ремонт на вагони е даден в приложенията към Бизнес план 2015 г., разработен на две нива, което е видно от следната таблица:

Таблица 23 Бюджетът за ремонт на вагони

№	Показатели	Мярка	БП 2015 Реалистичен
1.	**Среден ремонт**		
	- брой вагони	Брой	**734**
	- стойност	хил. лева	5 963
1.1	Среден ремонт в заводи		
	- брой вагони	Брой	**280**
	- стойност	хил. лева	**3 840**
1.2	Среден ремонт в депа (ВРЦ)		
	- брой вагони	Брой	454
	- стойност	хил. лева	2 122
2	**Текущо поддържане**		
	текущ ремонт		
	- брой вагони	Брой	10 833
	- стойност	хил. лева	2 168

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

- Средни ремонти – предвидени са общо 734 броя ремонти на обща стойност 5 963 хил. лв., в т.ч.:
- От външни изпълнители 280 броя на стойност 3 800 хил. лв.;
- Във вагоно-ремонтните цехове на дружеството 454 броя на стойност 2 122 хил. лв.;
- Текущо поддържане – извършвано във вагоно-ремонтните цехове на дружеството. Предвидени са 10 833 текущи ремонта на стойност 2 168 хил. лв.

Броят и стойността на ремонтите се увеличава поради увеличаването на необходимия технически годен за превози работен парк и тенденцията за увеличаване на честотата на ремонта, тъй като 85% от вагонния парк е строен преди 30 години и не са изпълнявани в предишните години ремонтните програми в срок.

Бюджет по труда в дейност „Ремонт на вагони" през 2015 г.

Бюджетът по труда в дейност „Ремонт на вагони" за 2015 г. е разработен съгласно приетия подход при разработването на цялостния бюджет на дружеството.

Целта на бюджета по труда е оптимално определяне на необходимия човешки ресурс за извършването на предвидения обем ремонт през годината. Като краен резултат при разработването на този бюджет беше определянето на свръхкапацитет от човешки ресурс.

Бюджетът по труда в дейност „Ремонт на вагони“ за 2015 г. е разработен по вагоно-ремонтни цехове по следните показатели:

- Тип на вагоните за ремонт по месеци;
- Брой на вагоните за ремонт по месеци;
- Видове ремонти: среден (планов), текущ (тежък), текущ (лек);
- Ремонтни операции, регламентирани в съответните правилници за всеки вид ремонт;
- Време за извършване на ремонтите по норматив (норми за разход на труд в човекочасове за всяка операция). Нормите за труд са определени от работни групи специалисти на база замервания на времето, необходимо за извършване на всяка ремонтна операция за отстраняване на повредите, както и според вида и обема на ремонтите;
- Ефективен фонд работно време – календарен фонд работно време за 2015 г. по месеци (**E**) – работните дни в месеца*8 часа* **k**. Коефициентът **k**=0,86 отчита ефективното работно време без различните видове отпуски (платен годишен, служебен, болнични и др.)

По този начин, на база на разработения модел на труда в дейност „Ремонт на товарни вагони”, е определен необходимия персонал в ремонтни цехове през 2015 г.

Резултатите са обобщени в следната таблица:

Таблица 24 Брой на необходимите работници в ремонта

вид ремонт	брой ремонти	чов.часове	чов.часове	необходим персонал, пряко зает в ремонта	необходим персонал, обслужващ и административен	наличен персонал	Свръх капацитет
		Общо	средно за вагон				
Среден ремонт	459	123471	269	71	30	270	**38**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози” ЕООД

Извод: Налице е свръхкапацитет от 38 броя персонал. За 100% изпълнение на ремонтната програма през 2015 г. са **необходими 232 броя персонал** (ремонтен – 202 броя и административен и обслужващ – 30 броя) **при наличен 270 бр.**

След оптимизиране на персонала във вагоно-ремонтните цехове и предприемане на необходимите действия за организиране на обществени поръчки по ЗОП за доставка на резервни части и материали, ремонт на вагони, машини и съоръжения и изпитване на резервоарите на цистерните по RID, могат да се осигурят определените вагони за превози.

Изводи за ремонтната дейност в локомотивните и вагонни депа, собственост на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД:

Видно от бюджетите на ремонтната дейност могат да се направят следните изводи:

1. **Ежегодно не се изпълняват бюджетираните ремонти** в депата, собственост на дружеството. Причините за това са много, но най-вече оправдания с липса на резервни части, спънки по ЗОП и поради това се заплаща непроизводителен престой, т.е. държи се персонал за извършване на средни и капитални ремонти във вагоно-ремонтните

цехове и локомотивните депа. За този персонал има разходи за работно облекло, ваучери за храна, напитки и др. изисквания, свързани с Наредби по безопасни условия на труд, разходи за отопление и осветление на цехове, изразходвана вода и много други. Държат се по-голям брой складове и съответно запаси от резервни части, материали и др.

2. **Неефективно се държи персонал** за извършване на средни и капитални ремонти във вагоно-ремонтните цехове и локомотивните депа.

Като се умножат наличните щатни бройки /278 за вагонните депа и 339 за локомотивните депа или общо 617 броя/ по ефективния фонд работно време се получава, че би трябвало да се извършат поне 10 пъти повече ремонти. Но тъй като има много обстоятелства, свързани с навременната доставка на резервни части и материали, както и допълнителния труд, който се влага за изваждане на части, детайли и възли от други неоперативни возила, се налага използването на неефективен труд при ремонтите, който оскъпява значително тяхната стойност.

От 2016 г. ще бъдат предприети действия по изваждането на средните ремонти от Вагоно-ремонтните цехове (ВРЦ) и подемните и капитални ремонти на локомотиви от локомотивните депа, като те ще се извършват във външни на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД заводи. В резултат на това ще се оптимизира персонал, зает с тази дейност, както и ще се намалят разходите на дружеството. Няма да има оправдания за забавяне процедури по ЗОП, които да пречат за навременното отремонтиране на локомотивния и вагонен парк. Неефективните разходи в голяма степен ще се съкратят. Предвижда се намаление на персонала със 170 – 200 броя, свързани с тези ремонти. Това намаление е отразено в Плана на дружеството за 2016 г. Останалият персонал ще осигурява текущото ежедневно поддържане на локомотивния и вагонен парк, необходим за експлоатационната дейност.

5.8 Бюджет за администрация

Административният персонал в дружеството представлява 16% или 624 броя от целия персонал, който е 3 672 броя. Разпределението му по структурни звена е както следва:

- Централно управление – 178 бр.;
- ПТП София – 132 бр.;
- ПТП Пловдив – 176 бр.;
- ПТП Горна Оряховица – 138 бр.

В състава на този персонал основен дял заемат ръководители – 106 бр. и високо квалифицирани специалисти – 345 бр., заети в следните дейности:

- Специалисти, занимаващи се с организацията и контрола в експлоатационната дейност (*управление на превозите, организация на превозите, експлоатацията и ремонта на локомотиви и товарни вагони)* – 150 бр.;
- Специалисти, занимаващи се с обезпечаването на сигурността при транспортните процеси – 17 бр.;
- Специалисти в сферата на материално-техническото осигуряване – 17 бр.;
- Специалисти, обезпечаващи и организиращи търговската дейност – 40 бр.;
- Специалисти по финансов анализ и мениджмънт – 16 бр.;

- Счетоводни специалисти – 33 бр.;
- Специалисти по организация и управление на човешките ресурси – 17 бр.;
- Специалисти по информационни технологии – 14 бр.;
- Специалисти по недвижимо имущество – 7 бр.;
- Юристи – 9 бр.;
- Специалисти по безопасни и здравословни условия на труд и околна среда – 12 бр.;
- Специалисти по управление на качеството, вътрешно-фирмен контрол и превенция на посегателствата и анализ на риска – 13 бр.

Останалата част от персонала – 173 броя се състои от техници и приложни специалисти, както и от помощен административен персонал.

Някои от причините, довели до сериозното нарастване на административния персонал в „БДЖ – Товарни превози" ЕООД в момента са:

- **Липсата на приемственост и последователност** в последните 5 години при осъществяването на структурните реформи в дружеството.
- **През периода 2009 – 2013 г.** се осъществи сериозна структурна промяна, състояща се от закриване на Поделенията за товарни превози и преминаване към линейна организационно-управленска структура – Бизнес-центрове и Локомотивни депа. Административният персонал на всички нива беше оптимизиран и приведен в по-голямата си част към технологичната необходимост.
- **През периода 2013 – 2014 г.** структурата на дружеството се променя, като отново се възстановяват трите Поделения за товарни превози. Тук е важно да се отбележи, че Бизнес-центровете и Локомотивните депа се запазват в предишния си вид с целия съпътстващ ги административен персонал („скрита" администрация). Например, се констатира, че в направление „Организация на превозите" в трите регионални поделения - ПТП София, ПТП Горна Оряховица и ПТП Пловдив дейността се дублира на ниво гара, без това да е технологично необходимо. Над тях в новите структури на поделенията се възстановиха всички административни дейности (отдели/служби), които на свой ред се захраниха с нов персонал.
- В Централното управление на дружеството **през периода 2013 – 2014 г. персоналът се увеличава**, без това да е довело до каквито и да било качествени резултати.
- Няма изградена стратегия и конкретно формулирана цел за развитието на дружеството.
- Сключване на Колективен трудов договор, който поставя работодателя в позицията на подчинен.

Обобщени изводи от разработените бюджети по дейности:

Налице е свръхкапацитет от 1 350 товарни вагона и 70 локомотива. През 2015 г. ще бъдат предприети действия за оптимизиране на парка, като тези неоперативни активи ще се извадят за продажба и ще се спрат техните амортизационни отчисления.

Дефиниран е свободен капацитет от човешки ресурси – необходим персонал за извършване на основните дейности на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през 2015 г. **Налице са 612 броя**

персонал в повече, получен като разлика от необходимата численост и щатното разписание на длъжностите.

Таблица 25 Свръхкапацитет от персонал на база изготвените бюджети по дейности:

Бюджети	Необходим персонал брой	Брой персонал по разписание на длъжностите	Свръх капацитет
Гарово	929	1 450	521
Локомотиви експлоатация	888	768	-120
Локомотиви ремонт	330	339	9
Вагони експлоатация	328	397	69
Вагони ремонт	232	270	38
Администрация	379,2	474	95
Общо персонал	**3 086**	**3 698**	**612**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Мерките за оптимизиране на административния персонал, които ще предприеме новият управленски екип, са следните:

1. **Отстраняване на „скритата" администрация (около 280 бр.) в Поделенията за товарни превози, която се намира в Бизнес-центровете и Локомотивните депа.**
2. **Привеждане числеността на административния персонал към оптималната технологична необходимост:**

- Категорично дефиниране на дейностите в съответните дирекции, отдели и служби, с **цел недопускане дублиране на дейности и функции в различни отдели и служби.** Когато това е необходимо, следва да се пристъпи към обединяване и оптимизиране на персонала, който работи в тях;
- Анализ по дейности на конкретната необходимост от административен персонал;
- Оценка на притежаваните компетенции на административния персонал и отстраняване на несъответствията;
- Закупуване на програмни продукти, които при внедряване ще доведат до реално намаляване на административен персонал в съответните дейности;
- Съвместяване на длъжности, където това е възможно.

6 Опции за дружеството

На база на изводите от всички анализи дотук, управленският екип очерта три стратегически опции пред дружеството.

6.1 Поддържане на статуквото

Поддържането на статуквото означава да се продължи напред без извършване на фундаментална реформа в дружеството. Като резултат, приходите ще продължат тенденцията си на леко понижение, разходната база ще остане съществено непроменена и оперативната загуба ще се увеличава неумолимо. Това положение може да продължи известно време, защото дружеството ще получи краткосрочни глътки кислород от разпродаване на неоперативни активи и чрез отлагане на плащания към доставчици, които са свързани лица и е малко вероятно да предизвикат обявяване в несъстоятелност по съдебен ред.

В края на краищата неминуемо ще се достигне до опция 2 – закриване на дружеството. Въпросът, който остава, е какво получаваме срещу всичката стойност, която ще се разруши през този период. Единственият отговор е, че си „купуваме“ възможността да се възползваме от евентуално усилване на ръста на икономиката или навлизането на голям индустриален инвеститор, който да оживи пазара до такава степен, че БДЖ да увеличи приходите си над непроменената разходна база. Икономическите прогнози и инвестиционните планове, които са достъпни към този момент не дават реални индикации за такива положителни тенденции и събития. Поддържането на статуквото е отлагане на решение и е лишено от всякакъв икономически смисъл.

6.2 Закриване на дружеството

Целта на тази опция е да запази останалата стойност в дружеството и да я разпредели между кредиторите и акционерите чрез ясен и прозрачен процес, описан в българското законодателство. Ролята на този процес е да минимизира негативния икономически ефект от закриването върху всички, които са свързани с дейността на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД: служителите, клиентите, доставчиците, кредиторите и държавата. Въпреки това тази опция ще има значително отрицателно въздействие.

В краткосрочен план, поради липса на капацитет, преките конкуренти на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД няма да успеят да поемат всички товари на дружеството, които представляват приблизително 60% от общия обем на железопътните превози в РБългария. Това ще доведе до временно сътресение при международните транзити и при клиентите с тежки товари. Една значителна част от обемите ще премине към авто-транспорт. Негативният ефект при доставчиците ще бъде подобен, като „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и Национална компания „Железопътна инфраструктура”, които са свързани лица, ще изпитат особено силен финансов дискомфорт. Най-негативен ще бъде ефектът при служителите, които ще излязат накуп на пазара на работна ръка и ще окажат натиск върху него. Компенсациите, които ще им бъдат изплатени ще доведат само до временно облекчение.

В средносрочен план преките конкуренти ще успеят да поемат голяма част от освободените от „БДЖ – Товарни превози” ЕООД обеми. Те ще наемат на работа и част от освободените служители на състезателен принцип и в зависимост от необходимостта. Много е вероятно да има траен негативен ефект, при който част от товарите, които са преминали на авто-транспорт никога няма да се върнат „на релси”. Това ще върне РБългария назад спрямо визията на ЕК за поставяне на приоритет върху железопътния превоз в транспортния баланс на страните-членки и ще доведе до трайно негативно влияние върху околната среда и пътната инфраструктура на страната.

В крайна сметка, закриването на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД ще заличи приблизително 300 млн. лв. активи от баланса на държавата и ще елиминира възможността да се предприемат евентуални проактивни действия за спасяване на дружеството.

6.3 Реформа, стабилизиране и развитие

Въпреки, че горните две опции са безрадостни, тяхното разглеждане е абсолютно необходимо, за да бъде взето икономически обосновано решение за бъдещето на дружеството. „БДЖ – Товарни превози” ЕООД разполага и с трета опция: **реформа, стабилизиране и развитие.**

Реформата трябва да бъде дълбока и решителна, но тя има реален шанс да върне дружеството на печалба, с която то постепенно да погаси своите задължения и да реализира толкова необходимите инвестиции, които ще отворят възможност за разширяване на превозваните обеми в бъдеще. Препоръката на мениджърския екип е да се избере тази опция, като за целта в следващите секции е описана стратегията, която смята да преследва и Бизнес плана за нейното осъществяване.

7 Стратегия за развитие

7.1 Мисия

Мисията на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД е да бъде най-ефективният и екологичен превозвач на тежки товари и на дълги разстояния, и да предлага гъвкави услуги за всички индустрии в РБългария и региона.

7.2 Визия

Визията на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за бъдещето на товарните жп превози в нашата страна е в контекста на политиката на Европейската комисия за изграждане на единна железопътна общност, която ще се базира на интегрирана инфраструктурна мрежа, на interoperableequipment и на свободна конкуренция, за да се осигурят ефективни, сигурни и sustainable транспортни услуги на товари в ЕС и региона. „БДЖ – Товарни превози" ЕООД ще бъде ключовият регионален партньор в осъществяването на тази визия.

Ценностите, върху които ще градим нашия бизнес, са следните:

- Гордост от нашето дълбоко познание на транспортната професия
- Познаване на транспортните специфики на клиентите и изграждане на дългосрочни отношения с тях
- Ефективна оперативна работа и измерване на резултатите
- Активно международно сътрудничество в ЕС и региона

7.3 Стратегия

За да формулира стратегията на дружеството, управленският екип потърси отговорите на два въпроса:

1. Какви ценни ресурси имаме и какво умеем да правим наистина добре с тях?
2. Стъпвайки на тази база, каква конкурентна позиция трябва да защитим при съществуващите условия и играчи на пазара?

Управленският екип използва класически подход на ресурсно-ориентирана стратегия, съобразена с конкурентната ситуация на пазара. Ресурсите дават пълно конкурентно предимство, единствено, когато са приложени по подходящ начин към пазарната динамика.

Стратегията на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за успех на карго пазара е да развива няколко ключови вътрешни ресурса, като ги използва, за да предлага широко продуктово портфолио на всички видове клиенти. Ключовите ресурси са:

1. **Капацитет от тягов и транспортен железопътен състав, като големина и разнообразие, за да удовлетвори нуждите на всеки клиент в РБългария и с транзитни международни товари;**

2. **Дълбок опит и специфично професионално знание в конструирането на железопътна транспортна услуга по мярка за отделен клиент на територията на РБългария;**

3. **Географско покритие на РБългария;**

4. **Изградена репутация на стабилен контрагент в РБългария и чужбина.**

Защо избрахме тези ресурси?

Избраните ресурси са ценни, тъй като нито един от преките конкуренти - железопътни превозвачи - не притежава подобни и не би могъл да ги развие без значителна и дългосрочна инвестиция от своите акционери. Вероятността това да се случи е малка, имайки предвид относително малкия и нерастящ пазар на товари в РБългария. В момента тези конкуренти показват нисък апетит за риск. Те инвестират минимално, за да отнемат постепенно бизнеса от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

Избраните ресурси са ключови, защото те са базата, на която можем да изградим и защитим избраната от нас конкурентна позиция за диференциране чрез богато портфолио, предлагано към целия пазар.

Защо избрахме тази конкурентна позиция?

Преките жп конкуренти базират своите бизнеси само при един продукт – блок-влакове, спечелвайки клиента с цена – обикновено 10% под ставките на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. Т.е., за момента те заемат позиция на ниски цени с предложение към тесен кръг клиенти.

„БДЖ – Товарни превози" ЕООД ще се противопоставя на тези действия чрез намиране на по-добро, цялостно решение за всеки клиент и предлагане на продукт с по-високо качество или с уникални характеристики, търсени от него. Това може да бъде по-бърза реакция при авария; възможност за достъп до всички географски точки, необходими на клиента; възможност за пренасяне на групи вагони или на единични вагони; възможност за обслужване на разнородни типове товари. По този начин дружеството ще използва конкурентното предимство на своето по-богато продуктово портфолио, изградено на базата на фокусирано развивани ресурси.

В бъдеще преките конкуренти ще започнат да развиват своето портфолио и техните акционери могат да придобият апетит за по-големи инвестиции. Стратегията на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД позволява дружеството да върви с една крачка пред тях, като поддържа водачество по отношение на добавената стойност на продуктите и изградените добри отношения с клиенти на пазара.

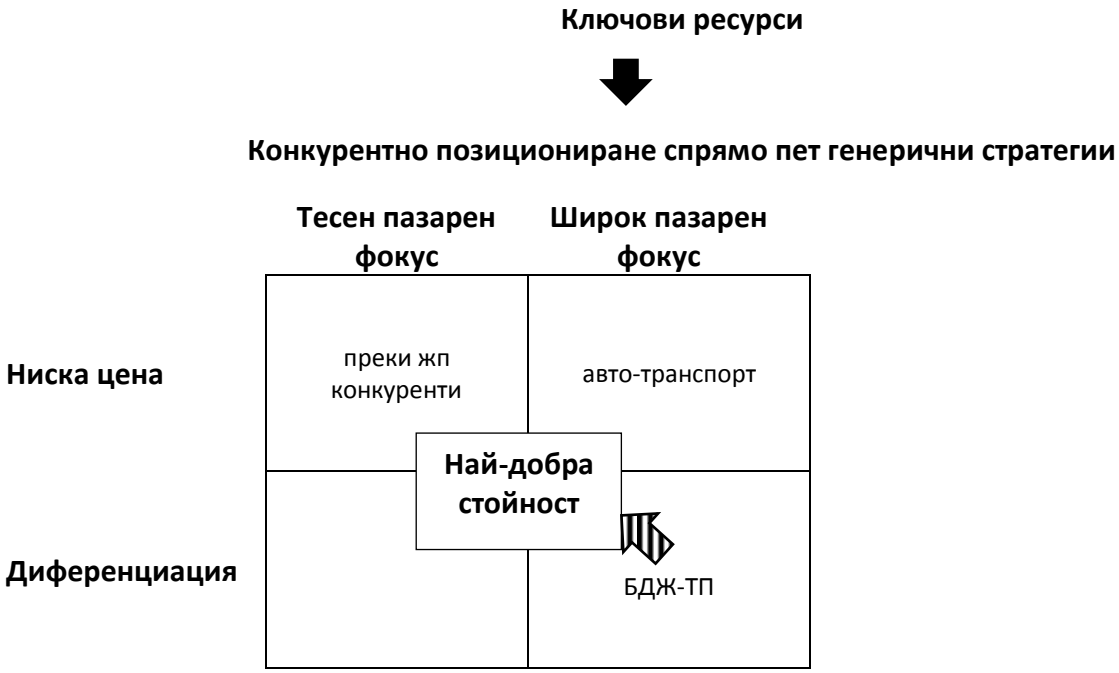
Управленският екип разглежда като конкуренти не само железопътните превозвачи, а и компаниите, които предлагат други начини на превоз (модалности) на карго пазара. За клиента няма значение как се вози неговия товар, в случай, че услугата отговаря на изискванията му за качество и цена.

Стратегията на дружеството дава възможност за успешна конкуренция с авто-транспорта. Историческото развитие на пазара показва, че типични железопътни товари (като разстояние и тежест) се возят на територията на РБългария с авто-транспорт. При тези товари жп модалността трябва да има естествено разходно предимство, но в реалност то често не може да се реализира. Причините за това са недоразвитите международни връзки и заниженото качество на железопътната услуга, както и силната конкуренция и слабия контрол на самата авто-транспортна услуга. В авто-транспорта се залага на максимално натоварване на активите и човешкия ресурс, за да се постигне много добра цена, но едновременно с това се руши извънредно пътната инфраструктура и се компрометира безопасността.

Единственият начин за дружеството да се противопостави на тази конкуренция, е да инвестира в повишаване на качеството и обхвата на своите продукти. Тази битка ще бъде по-трудна отколкото с преките конкуренти, защото „БДЖ – Товарни превози" ЕООД трябва да възвърне и разходното предимство на жп услугата при тежките товари и дългите разстояния.

В по-дългосрочен план дружеството трябва да се подготви и за преход към стратегическа позиция на предлагане на най-добра стойност (показано със защрихована стрелка на **Фигура 17).** В бъдеще конкурентите ще разширяват постепенно своето портфолио и типа клиенти, с които работят. Те ще се приближат до стратегията на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. Когато настъпи този момент, дружеството трябва да е готово да предложи много добра цена за продуктите с добавена стойност, които ще бъдат вече стандарт на пазара. Това не означава да се търси възможно най-ниска цена и да се изпада в ценова война. Целта е да се изгради устойчиво разходно предимство пред конкурентите в предлагането на търсените и ценените от клиента характеристики на транспортната услуга.

Фигура 17 Стратегия на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД и нейната еволюция в бъдеще



Абсолютна необходимост от повишаване на ефективността

Стратегията на дружеството ще осигури неговия устойчив растеж, но тя е обречена на неуспех без рязко повишаване на оперативната ефективност.

В момента „БДЖ – Товарни превози” ЕООД разполага с избраните четири ресурса, но те са в процес на рушене. Причината е хроничният негативен финансов резултат, който спира инвестиционния процес, изключително необходим за едно дружество, оперирящо в капиталово интензивна индустрия като товарните превози. Без печалба, без достъп до финансиране и без инвестиции, дружеството ще продължава да не се развива напред, „изяждайки” своето бъдеще.

Единственият начин да се подобри финансовия резултат, е да се повиши оперативната ефективност. Анализът на състоянието на дружеството показва, че има ред дейности, при които това е възможно и дори наложително. Затова повечето от мерките за прилагане на стратегията, са именно с подобна цел.

Подобрението на ефективността е жизнено необходимо и за цялостната конкурентоспособност на дружеството, особено за връщане към железопътен транспорт на товарите с голяма тежест и на дълги разстояния. При настоящата раздута разходна база, пазарната цена на тези товари в много случаи не може да бъде достигната от „БДЖ – Товарни превози” ЕООД. Това е загуба не само за дружеството, но и за икономиката като цяло, поради повишеното изхабяване на пътната инфраструктура и наднорменото замърсяване на околната среда.

Анализ на зависимостите за успеха на стратегията от институциите, които имат залог в успеха на дружеството (stakeholders)

Поради държавната собственост, дългата история на дружеството и неговата роля в икономиката, то е придобило обществено значение. Свободните действия на управленския екип често се ограничават от външни фактори. Изпълнението на стратегията, и особено в частта й за повишаване на ефективността, зависи от всички държавни и обществени институции, които имат залог в неговата дейност (stakeholders).

Управленският екип направи анализ на stakeholders, за да определи ролята на всеки един от тях и да набележи стратегически действия спрямо него. Разделихме stakeholders на четири групи в зависимост от това, доколко те могат да влияят на дружеството и дали имат заинтересованост.

Фигура 18: Карта на stakeholders

Голяма	• Политици • НКЖИ • ДАИ • ЕК	• Товародатели • Служителите на БДЖ-ТП • МТИТС • Синдикати • Кредитори
Сила на влияние върху дружеството		
	• НПО-Екология	• Доставчици • НПО-ЖП
Малка		

Малка **Голяма**

Заинтересованост

В **първата група** са институциите, които могат силно да влияят на дружеството и имат голяма заинтересованост. С тези институции „БДЖ – Товарни превози" ЕООД трябва да работи най-активно, защото те са основните фактори за успеха на стратегията. Ако те действат в синхрон към една обща визия и цели за дружеството, тогава има голяма вероятност за успех, като важи и обратното.

Във **втората група** са институции, които имат голямо влияние върху „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, но ниска заинтересованост. Тук задачата на управленският екип, е да положи усилия за повишаване на ангажираността им към дружеството, защото тяхното влияние може да бъде ключово за реализиране на стратегическия план.

В **третата група** са неправителствените организации в областта на екологията. Въпреки по-малкото пряко влияние, което те упражняват, тяхната заинтересованост може да се увеличи, в случай, че осъзнаят ролята, която дружеството може да изиграе за понижаване на вредните отпадъци от транспортните дейности в българската икономика.

Четвъртата група е с малка относителна сила, но с голяма заинтересованост. С тази група трябва да се поддържа активна комуникация и да се изисква съдействие по определени мерки, в които тя може да има важен принос.

Няколко приоритета, които са абсолютно необходими за бъдещия успех, и по които управленският екип възнамерява да работи активно със съответните stakeholders:

- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
    - да одобри и осъществи предложените структурни промени в железопътния сектор за прехвърляне на гаровата маневрена и гаровата ревизорна работа към Национална компания „Железопътна инфраструктура" и за засилване на капацитета и правомощията на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация"; изработване на Национална транспортна схема
- Синдикалните организации в жп сектора
    - изработване на нов Колективен трудов договор
- Кредитори
    - формулиране на график за погасяване на задълженията, който няма да подложи на риск успеха на Плана за преструктуриране и развитие до 2022 г.
- Политици
    - поставяне на приоритет върху жп сектора и въвеждане на дългосрочен поглед върху дружеството

- Национална компания „Железопътна инфраструктура”
    - ускоряване на текущите ремонти по железопътната инфраструктура в страната и по-ускорени инвестиции в бъдещите ключови трасета
- ДАИ
    - по-ефективен контрол над авто-транспортната услуга, с цел да се ограничи нелоялната конкуренция и вредата върху околната среда
- Европейската комисия
    - нотификация за допустима държавна помощ за спасяването на БДЖ

7.4 Оперативен подход

Стратегията трябва да бъде съпроводена и с ясно определен подход за оперативно управление. Мениджърският екип избра да следва принципите на Цялостно управление на качеството – ЦУК (англ. Total Quality Management – TQM) в ежедневното задаване, изпълнение и проследяване на оперативните задачи.

Тези принципи са:

- Фокус върху клиента;
- Процесно-ориентирано мислене;
- Ангажираност на служителите;
- Подобряване на вътрешните комуникации;
- Изграждане на интегрирани системи;
- Измерване на операциите и процесите.

Фокусът върху клиента е в основата на ЦУК. Клиентът е началото и края на бизнес системата. Той определя нивото на качество, което трябва да имат продуктите. Той дава и крайната оценка за свършената работа.

На тази база фирмата изгражда процесите, които ще възприемат и разберат заданието от клиента, ще дефинират характеристиките на цялостния продукт, ще организират закупуването и доставката на входните материали, ще наемат и организират екип с нужните умения, ще произведат продукта, ще го продадат и доставят на клиента, след което ще го сервизират, ще предложат обучение за неговото ползотворно ползване и накрая ще съберат впечатленията на клиента, за да се осигури непрекъснато усъвършенстване на цялата бизнес система. Процесите са качествени, когато задачите в тях са добре подредени и свързани, така че крайният резултат отговаря точно на изискванията на клиента, като са използвани възможно най-малко количество входни ресурси.

Ангажираността на служителите е друг основен фактор за постигане на високо качество. В ЦУК това се постига по два начина. На първо място – екипите на фронтовата линия (хората с пряк досег с клиента, извършващи оперативната работа) имат възможността да вземат решения, които са от полза за клиента и за качеството като цяло. Те не са прости изпълнители – „бурми" в една голяма машина. Целта е да се повиши тяхната инициативност и да се използват познанията им за вземане на по-добри решения.

Ангажираността се подхранва и чрез ясна и активна вътрешна комуникация. Това означава движение на информация не само от горе надолу в йерархията, а и в двете посоки. Служителите трябва да знаят стратегията на компанията и да разбират добре връзката между нея и ежедневната им работа. Също така са необходими и механизми на обратна връзка, чрез които служителите сами да предлагат промени, които да доведат до по-качествени процеси.

Освен вертикално, по процеси, още по-важно е информацията да тече свободно и хоризонтално между различните функции. Това е единственият начин за истинска интеграция на различните функции. Засилването и подобряването на комуникацията намалява и нуждата от множество нива в организационната йерархия. Компаниите, в които ЦУК работи добре, се характеризират с по-плоски структури, а мениджърите имат по-голям брой преки подчинени.

Информационните системи играят изключително важна роля за автоматизирането на тези информационни потоци, за интегриране на процесите и за опростяване на организацията. В момента в дружеството при някои позиции преобладават отговорностите, свързани с генерирането, обработването, препращането и анализирането на информация, като например, въвеждане на поръчки или изготвяне на отчети и разчети. При наличието на добра автоматизация, информацията ще се генерира при извършване на самата оперативна работа, а голям брой от отчетите ще се генерират динамично и автоматично. Поръчката ще се генерира в по-голямата си част от самия клиент, движенията на влаковете и на маневрите, както и изразходването на енергия или гориво, ще се проследява от сензори, свързани в мрежа, материалите ще се изписват със сканиране на баркод и всичката тази информация ще се събира на едно място, по единна логика, подчинена на процесно-ориентираното мислене, на стратегията и на стремежа за усъвършенстване на качеството. Спестеното време трябва се използва за допълнителен анализ и обсъждане на идеи. В крайна сметка, измерването и проследяването води до вземането на обективни управленски решения, базирани на факти.

Внедряването на ЦУК в дружеството ще стане по план, който предстои да бъде разработен в детайли. Основните етапи в него са ясни:

1. Обсъждане на стратегията на дружеството с всички служители и обясняване на оперативния подход за Цялостно управление на качеството;
2. Описание на настоящите процеси в дружеството;
3. Дефиниране на първоначален стандарт за качество на всеки един от тях и на набор от индикатори за проследяване на изпълнението;
4. Структуриране и формализиране на хоризонталните информационни потоци;
5. Внедряване на интегрирани информационни системи за автоматизиране на информационните потоци по процеси и между процесите;
6. Промяна в организационната структура, с цел напасването й към автоматизираните процеси и комуникационни потоци;

7. Анализ и обсъждане на резултатите по процеси с всички участници, както и на начини за тяхното подобряване;
8. Вземане на решение за необходимите промени и тяхното внедряване.

Подробното разработване и прилагане на този план ще бъде важен постоянен проект през почти целия период, обхванат в настоящия План за финансово стабилизиране и развитие.

8 Предложения за структурни промени в железопътния сектор

За да осигури прилагането на стратегията, ръководството на БДЖ е подготвило набор от мерки, инвестиционна програма, както и бизнес планове за 2015 г. и периода 2016 – 2022 г.

Преди описанието на тези конкретни действия, тук са изложени няколко предложения за структурни промени в железопътния сектор. Осъществяването на тези промени не зависи изцяло от ръководството, защото те касаят и всички други участници в жп сектора. Именно поради тази причина са наречени „структурни“. Целта на по-долу изложените предложения е да се подобри качеството на услугите в сектора и да се повиши неговата ефективност.

8.1 Предложение 1: Прехвърляне и съсредоточаване на гаровата маневрена дейност в инфраструктурния оператор

Чрез тази мярка се цели постигане на по-висока ефективност на маневрената дейност в контекста на цялата железопътна мрежа, както и да се запази пазарната целесъобразност на услугата по превоз на единични вагони.

Бизнесът на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД е доставката на товарна транспортна услуга по железен път. Тази услуга се състои от **основни** и **спомагателни дейности**.

Основните дейности са: оперативна организация на тяговия подвижен състав; извършване на самия превоз и управление на портфолио от услуги спрямо нуждите на пазара. Спомагателните дейности включват: приемане на заявката; обслужване на клиента и обработване на неговите запитвания преди, по време и след превоза; извършване на маневри и композиране; проверка на безопасността на тягово-подвижния състав (ТПС) по време на движение; диагностика и ремонт на ТПС; финансиране и инвестиционно управление на ТПС.

Разликата между двата вида дейности е, че основните дейности по своето същество не могат да бъдат извършвани от подизпълнители, защото влияят пряко на формирането на услугата и нейното качество. Основната добавена стойност на транспортната услуга е достатъчния вагонен капацитет и спазване на срока на доставка. Тази стойност трябва да се управлява възможно най-пряко от дружеството, чрез контрол над основните дейности. „БДЖ – Товарни превози” ЕООД постоянно анализира доколко успешно и ефективно извършва всички дейности, които образуват услугата, като на базата на този анализ се вземат решения за начина на тяхното управление.

Като резултат от този анализ, предложението на мениджърския екип е да се оптимизира гаровата маневрена дейност, като нейното изпълнение се съсредоточи в един доставчик, който да я предоставя на всички оператори на транспортни услуги, както на пътници, така и на товари.

Чрез съсредоточаването на дейността ще се постигне **по-голяма ефективност**. Основните ресурси, които се използват са маневрени машинисти, спомагателен маневрен персонал и

маневрени локомотиви. Тези ресурси почти не варират спрямо вида транспорт – маневрените локомотиви могат да обслужват както товарни, така и пътнически влакове. Взаимозаменяемостта на ресурсите ще доведе до по-добро използване на капацитета, защото те ще могат да бъдат разпределени по цялата мрежа оптимално спрямо общото натоварване и нужда на всяка гара.

Към този момент маневрената дейност в „БДЖ – Товарни превози" ЕООД използва следните ресурси и генерира следните разходи:

Фигура 26 Таблица за разходни данни за гаровата маневрена дейност

№	Маневрена дейност в гари	мярка	стойност
1	**Брой персонал – общо в т. ч.**	**Брой**	**574**
2	Гарово стопанство	Брой	459
3	Локомотивно	Брой	115
4	**Брой локомотиви**	**Брой**	**17**
5	Разходи за заплати	лева	5 415 516
6	Социални разходи	лева	1 643 893
7	Материали	лева	307 100
8	Горива	лева	1 992 527
9	Енергия	лева	88 142
10	Външни услуги	лева	377 800
11	Други разходи	лева	119 964
12	Амортизации	лева	193 654
	Разходи общо:	**лева**	**10 138 596**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Мениджърският екип предвижда, че изпълнението на тази мярка ще доведе до спестяване от около 20% от настоящите разходи за маневра в реалистичния сценарий на бизнес плана 2016 – 2022 г., 10% – в песимистичния и 30% – в оптимистичния.

Прехвърлянето на маневрени активи към инфраструктурния оператор може да се извърши по схемата „дълг срещу собственост", за да се изчистят част от задълженията на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД към Национална компания „Железопътна инфраструктура".

Възможността за тази мярка е предвидена и в европейското законодателство. Директива 2001/14/ЕО, приложение II, точка 3, позволява предлагане на различни видове услуги от инфраструктурния оператор, като например: „предварително подгряване на пътнически влакове, доставка на гориво, маневриране и всички други услуги, предоставяни при споменатите по-горе съоръжения за услуги за достъп;" (по-горе визира съоръжения на инфраструктурния оператор, изброени в точка 2 на същото приложение.)

Съсредоточаването на маневрената дейност ще има и друг важен ефект, а именно – **запазване на пазарната целесъобразност на транспорта на единични товарни вагони**. Тази услуга е изключително непечеливша именно поради високите маневрени разходи за превозвачите. На практика тя се предлага на пазара само от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. Статистиката на оперативната дейност показва, че клиентите търсят услугата. През 2014 г. дружеството е извозило 10 590 влака, които представляват около 80 млн. бруто тонкм.

Единственият начин превоза на единични вагони да има икономически смисъл е, ако се намалят свързаните с него инфраструктурни разходи до ниво, при което превозвачите ще могат да реализират договорена норма на печалба.

Опитът от други жп пазари в Европейския съюз показва, че финансирането на по-ниска инфраструктурна такса за влакове с единични вагони може да стане по **три схеми**. Тези схеми могат да се прилагат и заедно в зависимост от подхода, който бъде избран за РБългария.

Схема 1: Управление на ефективността (Performance management)

При този подход се използват наказателните такси и глоби, налагани от инфраструктурния оператор, за да се насърчава по-голяма ефективност на движението по мрежата (performance management). Например, пускането на извънреден влак води до по-големи допълнителни инфраструктурни такси.

Схема 2: Намаление на цената (Discount pricing)

При тази схема се определя специална намалена (discount) цена за единичните вагони, които трябва да се обособят като отделен пазарен сегмент. Директива 2012/34/ЕС, приложение VI, точка 1, свързана с член 32, позволява определянето на различни цени за различни пазарни сегменти от услуги, за да се осигури по-добрата работа на пазара. Позволено е сегментирането да бъде на база структурата на влака – блок-влакове с много вагони и влакове с единични вагони. При този подход се увеличава стандартната инфраструктурна такса, което ще компенсира намалените такси за обособения пазарен сегмент „единични вагони“.

Схема 3: Държавна политика (state policy)

Третият възможен вариант е да се промени държавната политика, с цел запазване на „единичните вагони” като продукт. При този вариант Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията трябва да поиска разрешение от Европейската комисия за оказване на държавна помощ и с позволените целеви средства да се субсидира този транспортен продукт.

8.2 Предложение 2: Прехвърляне и съсредоточаване на гаровата ревизорска дейност в инфраструктурния оператор

Целта е да се повиши ефективността и качеството на тази дейност.

В момента всички железопътни оператори са задължени да осигуряват периодична проверка на вагоните при тяхното движение по железопътната мрежа в страната. Това се извършва с техни собствени ресурси, като натоварването не позволява пълно оползотворяване на капацитета. Ако тази дейност се съсредоточи в инфраструктурния оператор, **нейната ефективност ще се повиши**, тъй като ще се избегне дублирането на ресурс и наличния капацитет може да бъде разпределен по-ефективно спрямо нуждите и натоварването на всяка гара.

Другият аргумент за обединяване на тези дейности, е **повишаването на сигурността**. Това ще стане чрез елиминиране на конфликта на интерес в ревизорската дейност. В момента възнаграждението на ревизора се заплаща от дружеството, чиито вагони той проверява. При обединяване на тази функция при трета страна, всякакъв конфликт на интереси ще бъде елиминиран и ще се повиши качеството на дейността.

Към този момент ревизорската дейност в „БДЖ – Товарни превози” ЕООД използва следните ресурси и генерира следните разходи:

Таблица 27 Разходни данни за гаровата ревизорска дейност

№	Разходи за ревизор вагони в ТП	мярка	стойност
1	**Брой персонал – общо**	**брой**	**352**
2	Разходи за заплати	лева	3 700 224
3	Социални разходи	лева	1 110 067
4	Материали	лева	10 500
5	Горива	лева	0
6	Енергия	лева	6 420
7	Външни услуги	лева	12 000
8	Други разходи	лева	57 000
9	Амортизации	лева	0
	Разходи общо:	**лева**	**4 896 211**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Мениджърският екип предвижда, че изпълнението на мярката ще доведе до спестяване на разходи от около 20%, което ще доведе до нетен ефект върху ОПР в размер на около 979 240 лв. на година.

8.3 Предложение 3: Промяна в ролите и функциите на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация" и Национална компания „Железопътна инфраструктура"

Дефиниране на проблема

При влизане в сила на новия Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) през 2001 г. от НК „БДЖ ЕАД" се отдели жп инфраструктурата и се създаде Национална компания „Железопътна инфраструктура", а в последствие „Холдинг БДЖ" ЕАД с двете си дъщерни дружества – „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД и „БДЖ – Товарни превози" ЕООД (лицензирани жп превозвачи, съответно за пътнически и товарни превози). За превоза на товари с железопътен транспорт се създадоха реални условия за съществуване на пазар на услугите. В резултат на това дружеството „БДЖ – Товарни превози" ЕООД работи в реална пазарна конкурентна среда, както и останалите други осем частни жп превозвачи. При напълно институционалното разделяне на компаниите се нарушиха важни технологични връзки, които гарантираха ефективната работа на системата и извършваха координиращи и контролни функции между жп инфраструктурата и превозвача, с цел гарантиране ефективната работа на превозвача и уплътняването на капацитета на инфраструктурата.

В днешните условия за развитието на жп превозите е жизнено важно действията на Национална компания „Железопътна инфраструктура" да не бъдат действия на държавен монополист, върху който не се упражнява ефективен контрол. Особено важно за превозвачите

е удовлетворяването на техните заявки за капацитет; планирането и осъществяването на прекъсванията на движението на влаковете – планови и аварийни, необходими за поддръжка, ремонт и модернизация на жп инфраструктурата; както и ефективната работа на структурите на НКЖИ, които осъществяват управление на движението на влаковете, и от които зависи ефективното използване на инфраструктурния капацитет. Национална компания „Железопътна инфраструктура" няма мотивация да уплътнява движението на влаковете и да повишава ефективността на дейностите по управление на тяхното движение. За нея дори е по-изгодно влаковете да се движат извън графика (да са закъснели и да се движат оперативно по решение на влаковия диспечер), тъй като вследствие на това тя събира глоби от превозвачите, начислява им допълнителни такси за престой и др.

Предложение

За решаване на посочените по-горе проблеми, както и за общото подобряване и повишаване на ефективността на действието на цялата транспортна система на железопътния транспорт и повишаване на неговата конкурентоспособност, е необходимо да се предприемат съответните действия, включително и законодателни, за:

1. Засилване капацитета и правомощията на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация", с цел реализиране на законодателно възложените й функции на национален орган по безопасност и регулаторен орган в железопътния транспорт на РБългария.
2. Изваждане на функциите на Национална компания „Железопътна инфраструктура" по разпределение на капацитета, изготвяне на разписанията за движение на влаковете и извършване на контрол върху управлението на движението на влаковете, с цел уплътняване на капацитета на жп инфраструктурата.
3. Изваждане на правомощията по определяне размера на инфраструктурните такси от инфраструктурната компания.
4. Засилване на контрола по изпълнението на процедурите по изготвяне и промяна на референтния документ за мрежата по отношение на плановите прекъсвания на движението поради извършване на ремонтни дейности и модернизация на жп инфраструктурата.
5. Определяне на арбитраж по отношение на признаване на компенсациите на превозвачите вследствие извършване на превозите по по-дълги алтернативни маршрути във връзка с частично или пълно прекъсване на движението на влаковете.
6. Дейностите посочени по-горе в т. 2, т. 3, т. 4 и т. 5 да се възложат на независим от Национална компания „Железопътна инфраструктура" орган или на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация", като тези дейности се извадят от дейността на НКЖИ, а средствата необходими за това да се отчисляват от събираните от нея приходи за инфраструктурни такси.

Подобен модел на решаване на тези проблеми има в Унгария, където със Закона за железопътния транспорт е създаден такъв отделен от инфраструктурния управител орган, който изпълнява и функциите на регулатор в жп транспорта на страната.

9 Мерки за оздравяване и развитие за периода 2015 – 2022 г. :

Таблица 28

№	Мярка	стартира	приключва	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	общ ефект
1	**Мерки за оптимизация на процеси и дейности**											
1.1.	Концентриране на дейности в по-малко на брой гари	2015	2015	436	0	0	0	0	0	0	0	436
1.2.	Оптимизация на ГДВ, редуциране броя на влаковете, локомотиви и вагони	2015	2016	1 048	0	0	0	0	0	0	0	1 048
1.3.	Оптимизиране и концентрация на складовото стопанство.	2015	2016	88	0	0	0	0	0	0	0	88
1.4.	Оптимизиране на персонала с цел привеждането му в съответствие с обема на превозите	2015	2016	1 351	2 349	0	0	0	0	0	0	3 699
1.5.	Изваждане на дейността "извършване на среден ремонт на товарни вагони" от ВРЦ на БДЖ - ТП в заводи	2016	2016	0	545	0	0	0	0	0	0	545
1.6.	Изваждане на дейността "извършване на големи и периодични ремонти на локомотиви" от лок. депа на БДЖ - ТП в заводи	2016	2016	0	690	0	0	0	0	0	0	690
1.7.	Прехвърляне на маневрената дейност към инфрастр. Оператор	2016	2016	0	2 236	0	0	0	0	0	0	2 236
1.8.	Прехвърляне на дейността на ревизор вагоните към инфраструктурния оператор	2016	2016	0	671	0	0	0	0	0	0	671
II.	**Мерки за оптимизация на активите и пасивите**											
2.1.	Продажба на технологичен скрап	2015	2022	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	продажба на 8 307 тона добит скрап	2015	2022	457	350	350	350	350	350	350	350	2 907
	продажба на 1 800 тона скрап от бракувани активи	2015	2022	350	70	35	35	35	35	35	35	630
	продажба на 500 броя талиги	2015	2022	315	315	158	0	0	0	0	0	788
	продажба на ненужни резервни части	2015	2022	75	75	75	75	75	50	50	50	525
2.2.	Продажба на 70 локомотива и 1 вагон- отоплител	2015	2022	1 512	1 500	1 500	1 000	700	1 000	1 000	300	8 512
2.3.	Продажба 1 350 товарни вагона	2015	2022	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	2 400	2 400	2 400	16 200
2.4.	Продажба на 96 автомобила	2015	2015	73	0	0	0	0	0	0	0	73
2.5.	Продажба на неоперативни активи – недвижими имоти	2015	2022	170	1 800	1 800	1 900	2 000	2 300	2 000	2 800	14 770
2.6.	Реализиране на II етап на сделките замяна на „дълг срещу собственост”	2015	2022	1 200	0	0	0	0	0	0	0	1 200
2.7.	Събиране на просрочените вземания, осигуряване на свежи пари за покриване на текущи задължения	2015	2015	6 000	0	0	0	0	0	0	0	6 000
2.8.	Събиране на суми по принудителен ред и/или доброволно заплатени пар. задълж. на основание осъдителни решения	2015	2022	40	0	0	0	0	0	0	0	40
2.9.	Подписване на споразумения за разсрочване на стари задължения	2015	2015	380	0	0	0	0	0	0	0	380
2.10.	Изваждане в изолация на 1350 товарни вагони и 70 локомотива и спиране начисляването на амортизационни отчисления	2015	2022	5 373	0	0	0	0	0	0	0	5 373
III.	**Инвестиции**											
3.1.	Монтиране на електромери на ел. локомотиви	2015	2015	-680	0	0	0	0	0	0	0	-680
3.2.	Фискализация на ведомствените ГСМ, съгласно промяната в ЗДДС.	2015	2015	-400	0	0	0	0	0	0	0	-400
3.3.	Внедряване на интегрирана ERP система	2015	2018	-300	-1 000	-1 000	-200	-200	-200	-200	-200	-3 300
	Общо			**19 288**	**11 400**	**4 718**	**4 960**	**4 760**	**5 935**	**5 635**	**5 735**	**62 430**

Изключително важно е да отбележим, че всички заложени мерки трябва да бъдат внедрени, за да се осигури успехът на този план. Между тях има важни взаимовръзки и синергии, които ще се нарушат, ако някоя мярка бъде отменена, защото е непопулярна или прекалено болезнена.

9.1 Мерки за оптимизация на процеси и дейности

1. **Концентриране на дейности в по-малко на брой гари с цел намаляване на разходите.**

След направен анализ на експлоатационната дейност се предлагат за закриване 48 гари, в които не се предлагат товари за превоз или дейността в тях е минимална и обслужването им е с много разходи.

Очакван резултат 435 660 лв. *Намаляване на годишните разходи за дейността на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД с (60 броя персонал 685 лв. средна заплата *за 1 година) 641 160 лв. Планирано е изплащане на 5 брутни работни заплати в размер на 205 500 лв.*

Необходими инвестиции/разходи: 205 500 лв.

Срок: стартира м. януари 2015 г. и приключва м. декември 2015 г.

Отговорник: Директор „Експлоатация"

Директор „Маркетинг и продажби"

2. **Оптимизиране на влаковите трасета вследствие оптимизацията на гарите, редуциране броя на влаковете, локомотивите и вагоните в работа.**

Очакван резултат: **1 047 896 лв**. *Оптимизиране на дейността на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД със 7 броя локомотиви, 49 броя локомотивен персонал, 25 броя превозен персонал, от което разходите за труд ще се намалят с 688 896 лв., с 324 000 лв. за инфраструктурни такси (27 000*12 мес. = 324 000 лв.) и с 35 000 лв. за ремонт и текущо поддържане на локомотиви и вагони.*

Необходими инвестиции/разходи: няма

Срок: стартира м. април 2015 г. и продължава през 2016 г.

Отговорник: Директор „Експлоатация"

Зам.-директор „Локомотиви"

Зам.-директор „Товарни вагони"

3. **Оптимизиране и концентрация на складовото стопанство. Прилагане на съвременни логистични схеми за снабдяване с резервни части.**

Очакван резултат: 88 306 лв. *Намаляване на годишните разходи за дейността на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД с 20 броя персонал 154 206 лв. Изплащане на обезщетения 5 броя работни заплати = 65 900 лв.*

Необходими инвестиции/разходи: 65 900 лв.

Срок: стартира м. март 2015 г. и приключва м. октомври 2015 г.

Отговорник: Директор „Експлоатация"

Зам.-директор „Локомотиви"

Зам.-директор „Товарни вагони"

Ръководител отдел „МТО"

4. **Оптимизиране и преквалификация на персонала с цел привеждането му в съответствие с обема на превозите и увеличаване производителността на едно заето лице с 15%.**

Очакван резултат: **3 699 478 лв**. *Намаляване на числеността с 310 броя от 1 май 2015 г. (действие през 2015*8 месеца), от което разходите се намаляват с 2 601 768 лв. и след изплащане на обезщетения в размер на 1 250 850 лв. – общият ефект през 2015 г. е 1 350 918 лв.*

През 2016 г. се намалява 310 броя персонал вследствие оптимизация на превозите – ефект в разходите с 3 433 560 лв. и след изплащане на обезщетения в размер на 1 085 000 лв. – общият ефект през 2016 г. е 2 348 560 лв.

Необходими инвестиции/разходи: разходи в размер на 1 085 000 лв.

Срок: стартира м. май 2015 г. и приключва м. декември 2016 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Ръководител отдел „Човешки ресурси"

Директор „Експлоатация"

5. **Изваждане на дейността „извършване на среден ремонт на товарни вагони" от Вагоно -ремонтните цехове, собственост на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, и осъществяване на тази дейност в заводи, извън системата на БДЖ.**

Очакван резултат: 544 575 лв. *Намаляване на разходите с 801 450 лв. и след приспадане на изплатените обезщетения в размер на 256 875 лв., ефектът е 544 575 лв.*

Необходими инвестиции/разходи: разходи в размер на 256 875 лв.

Срок: стартира м. юни 2015 г. и приключва м. декември 2016 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Директор „Експлоатация"

6. **Изваждане на дейността „извършване на подемни и капитални ремонти на локомотиви" от локомотивните депа, собственост на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, и осъществяване на тази дейност в заводи, извън системата на БДЖ.**

Очакван резултат: **689 795 лв**. *Намаляване на разходите с 1 015 170 лв. и изплащане на обезщетения в размер на 325 375 лв.*

Необходими инвестиции/разходи: разходи в размер на 325 375 лв.

Срок: стартира м. юни 2015 г. и приключва м. декември 2016 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Директор „Експлоатация"

7. **Изваждане на маневрената дейност от гарите и прехвърлянето на маневрени локомотиви и др. активи към инфраструктурния оператор по схемата „дълг срещу собственост".**

Очакван резултат: *Намаляване на разходите за издръжка на маневрената дейност с 2 027 720 лв. или 20% и намаляване на задълженията на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД към НКЖИ с 2 550 000 лв.*

Необходими инвестиции/разходи: разходи в размер на 2 342 000 лв.

Срок: стартира м. януари 2016 г. и приключва м. декември 2016 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Директор „Експлоатация"

8. **Прехвърляне и съсредоточаване на дейността на ревизор-вагоните в инфраструктурния оператор.**

Очакван резултат: *Намаляване на разходите за издръжка на ревизор-вагоните с 979 240 лв. или 20% намаляване.*

Необходими инвестиции/разходи: разходи в размер на 308 352 лв.

Срок: стартира м. януари 2016 г. и приключва м. декември 2016 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Директор „Експлоатация"

9.2 Мерки за оптимизация на активите и пасивите

9. **Продажба на технологичен скрап, неоперативни резервни части и др.**

   - *Продажба на 8 307 тона добит скрап – приход 2 907 450 лв.;*
   - *Продажба на 1 800 тона скрап от бракувани активи – 630 000 лв.;*
   - *Продажба на 500 броя талиги – 787 500 лв.;*
   - *Продажба на ненужни резервни части – 525 000 лв.*

Таблица 29

№	Актив	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Общо за периода 2015-2022
1	Продажба на скрап									
	ед. цена на тон	350	350	350	350	350	350	350	350	350
	тона	1 307	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	**8 307**
	стойност	457 450	350 000	350 000	350 000	350 000	350 000	350 000	350 000	2 907 450
2	Продажба на скрап									
	ед. Цена	350	350	350	350	350	350	350	350	350
	тона	1 000	200	100	100	100	100	100	100	**1 800**
	стойност	350 000	70 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	630 000
3	Талиги									
	ед. цена	1 575	1 575	1 575						1 575
	брой	200	200	100						**500**
	стойност	315 000	315 000	157 500						787 500
4	Продажба на ненужни рез. Части *стойност*	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000	50 000	50 000	50 000	525 000
	Общ нетен ефект:	**1 197 450**	**810 000**	**617 500**	**460 000**	**460 000**	**435 000**	**435 000**	**435 000**	**4 849 950**

Очакван резултат: *Нетен финансов ефект 4 849 950 лв.*

Необходими инвестиции/разходи: разходи за оценка на активите в размер на 10 000 лв. годишно.

Срок: стартира м. април 2015 г. и приключва 2022 г.

Отговорник: Директор „Експлоатация”

Зам.-директор „Локомотиви”

Зам.-директор „Товарни вагони”

10. Продажба на неоперативни активи – локомотиви. Предвидени са за продажба 70 локомотива и 1 вагон-отоплител.

Таблица 30 Продажба на локомотиви

№	Актив	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Общо за периода 2015 - 2022
1	Продажба на локомотиви									
	ед. Цена, лева	150 000	150 000	150 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	150 000
	брой	**10**	**10**	**10**	**10**	**7**	**10**	**10**	**3**	**70**
	Стойност, лева	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 000 000	700 000	1 000 000	1 000 000	300 000	8 500 000
2	Продажба на вагон-отоплител									
	ед. Цена, лева	12 000								12 000
	брой	**1**								**1**
	Стойност, лева	12 000								12 000

Очакван резултат: *Нетен резултат за периода 2015 – 2022 г. – 8 512 000 лв.*

Необходими инвестиции/разходи: разходи за оценка на активите в размер на 10 000 лв. годишно.

Срок: стартира м. септември 2015 г. и приключва м. декември 2022 г.

Отговорник: Директор „Експлоатация"

Зам.-директор „Локомотиви"

11. **Продажба на неоперативни активи – товарни вагони. Предвидени са за продажба 1 350 товарни вагона, като от тях през 2015 г. се планира продажбата на 150 броя.**

Таблица 31 Продажба на товарни вагони

№	Актив	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Общо за периода 2015 - 2022
1	Продажба на товарни вагони									
	*ед. Цена, **лева***	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000
	брой	150	150	150	150	150	200	200	200	**1 350**
	*Стойност, **лева***	1 800 000	1 800 000	1 800 000	1 800 000	1 800 000	2 400 000	2 400 000	2 400 000	16 200 000

Очакван резултат: *Общ ефект от мярката – 16 200 000 лв.*

Необходими инвестиции/разходи: разходи за оценка на активите в размер на 10 000 лв. годишно.

Срок: стартира м. септември 2015 г. и приключва м. декември 2022 г.

Отговорник: Директор „Експлоатация"

12. **Продажба на 96 автомобила в състоянието, в което са, или като скрап.**

Очакван резултат: *Общ ефект от мярката – 73 000 лв.Приход от продадените бракувани автомобили – 63 000 лв. и намаляване на разходите с 10 000 лв.*

Необходими инвестиции/разходи: няма

Срок: стартира м. април 2015 г. и приключва м. ноември 2015 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Ръководител отдел „Обща администрация"

13. **Продажба на неоперативни активи – недвижими имоти. Предвидени са за продажба 41 имота, като от тях през 2015 г. се планира продажбата на 8 броя имоти.**

Очакван резултат: *Общ ефект от мярката – 14 770 000 лв. За целия период на действие на стратегията се планира продажба на имоти за 14 770 000 лв. Има изготвени списъци за 259 имота на приблизителна пазарна стойност 39 200 000 лв. В стратегията на „БДЖ –*

Товарни превози" ЕООД за периода 2015 – 2022 г. не се предвижда продажба на всичките 259 имота.

Таблица 32 Продажба на недвижими имоти

№	Актив	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Общо за периода 2015 - 2022
1.	Продажба на недвижими имоти									
	брой	**8**								
	Стойност, лева	170 000	1 800 000	1 800 000	1 900 000	2 000 000	2 300 000	2 000 000	2 800 000	**14 770 000**

Необходими инвестиции/разходи: разходи за външен оценител 5 000 лв. годишно.

Срок: стартира 2015 г. и приключва 2022 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Директор „Финанси и администрация"

14. Реализиране на втори етап на сделките за замяна на „дълг срещу собственост" с цел намаляване на задлъжнялостта на дружеството към Национална компания „Железопътна инфраструктура" и „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Планира се замяната на следните имоти:

- Сграда „Дом на железничаря" гр. Мездра – направена е оценка от лицензиран оценител, която е на стойност 487 020 лв. без ДДС;
- Поземлен имот 714 кв. м. гр. Симеоновград, заедно с построени в него сгради – направена е оценка от лицензиран оценител, която е на стойност 6 090 лв. без ДДС;
- Поземлен имот 2 503 кв. м. гр. Симеоновград – направена е оценка от лицензиран оценител, която е на стойност 35 230 лв. без ДДС;
- Поземлен имот 3 245 кв. м. гр. Симеоновград – направена е оценка от лицензиран оценител, която е на стойност 37 485 лв. без ДДС;
- Транспортна полиция гр. Бургас с площ 185 кв. м. – 982 096,96 лв. наша оценка при 525 000 лв. оценка на НКЖИ, или разлика в оценката – 457 097 лв. Към настоящия момент (м. февруари 2015 г.) цената от 982 096,96 лв. без ДДС не е актуална и предстои нова оценка;
- Козлови кран 20/5 т. (инв. № 442669) и Подкранов път с дължина 100 м. (инв. № 411674) в района на гара Свиленград.

  На 21.03.2014 г. е проведено пряко договаряне между „БДЖ – Товарни превози" ЕООД и НКЖИ от предишното ръководство. Лицензираната оценка на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД е 44 482.00 € /или 87 000.00 лв. по фиксинг на БНБ: EUR 1/1.95583 BGN/. Оценката е актуализирана на 25.09.2014 г. и срокът ѝ на валидност е бил до 25.02.2015 г. Предстои създаване на работна група за уеднаквяване на

оценките между „БДЖ – Товарни превози” ЕООД и НКЖИ, с цел реализиране на сделките.

Очакван резултат: *Намаляване на задлъжнялостта на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД с 1 200 484 лв. (в т.ч. са включени разходи за оценител в размер на 8 000 лв.)*

Необходими инвестиции/разходи: разходи за външен оценител 5 000 лв. годишно.

Срок: стартира 2014 г. и приключва м. декември 2015 г.

Отговорник: Директор „Финанси и администрация”

Главен юрисконсулт

Ръководител отдел „Недвижими имоти”

15. Събиране на просрочените вземания, осигуряване на свежи пари за покриване на текущи задължения.

Очакван резултат: 6 000 000 лв. *събрани вземания.*

Необходими инвестиции/разходи: няма

Срок: стартира м. януари 2015 г. и приключва м. октомври 2015 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД

Главен юрисконсулт

Директор „Финанси и администрация”

Споразумения за уреждане на натрупани изискуеми вземания от „ТИ БИ ЕЛ” ЕООД чрез разсрочено плащане, многостранни протоколи за прихващане и директни плащания в размер на 6 000 000,00 лв.

16. Събиране на суми по принудителен ред (по изпълнителни дела) и/или доброволно заплатени парични задължения на основание осъдителни решения в полза на дружеството.

Очакван резултат: *Увеличение на паричния поток с 40 000 лв.*

Необходими инвестиции/разходи: разходи за такси по дела 1 500 лв.

Срок: стартира м. януари 2015 г. и приключва м. декември 2015 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД

Главен юрисконсулт

17. Подписване на споразумения за разсрочване на стари задължения.

Очакван резултат: *379 744 лв. – Оптимизиране на размера на задълженията и намаляване разходите за лихви и просрочени плащания.*

Необходими инвестиции/разходи: няма

Срок: стартира м. януари 2015 г. и приключва м. декември 2015 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД

Главен счетоводител

Ръководител отдел „Финансов мениджмънт”

Изпратено е писмено предложение с предложен погасителен план за уреждане на непогасени просрочени задължения на **„БДЖ – Товарни превози” ЕООД** към **PKPCARGOSA** в общ размер 559 919,79 евро - главница, възникнала за периода от 30.11.2008 г. до 31.08.2014 г. При точно изпълнение от страна на **„БДЖ – Товарни превози” ЕООД** на задълженията от 559 919,79 евро, което включва пълното и своевременно заплащане на всяка една от погасителните вноски в съответствие с уговорените срокове и размери, **PKPCARGOSA** ще опрости натрупаните лихви за забава в размер на **100 055,07 евро – 195 690 лв.**

Изпратено е писмено предложение с предложен погасителен план за уреждане на непогасени просрочени задължения на **„БДЖ – Товарни превози” ЕООД** към **HŽ CARGOd.o.o. Zagreb** в общ размер 579 611,17 евро - главница, възникнала за периода от 31.03.2008 г. до 31.08.2014 г. При точно изпълнение от страна на **„БДЖ – Товарни превози” ЕООД** на задълженията от 579 611,17 евро, което включва пълното и своевременно заплащане на всяка една от погасителните вноски в съответствие с уговорените срокове и размери, **HŽ CARGOd.o.o. Zagreb** ще опрости натрупаните лихви за забава в размер на **94 109,59 евро -184 054 лв.**

Уреждане на непогасени задължения към ЧЖПА Австрия чрез цедиране на задължението от страна на австрийските железници и постигнато споразумение между „БДЖ – Товарни превози” ЕООД и Експрес интерфрахт Рейл Карго Лоджистикс България ЕООД в размер на **991 056,2 лв. /506 719 евро/.**

18. **Изваждане в изолация на неоперативни активи – 1 350 товарни вагона и 70 локомотива и спиране начисляването на амортизационни отчисления за 2015 г.**

Очакван резултат: *Нетен ефект в размер на 5 373 000 лв. от намаление на разходите за амортизационни отчисления.*

Необходими инвестиции/разходи: няма

Срок: стартира м. януари 2015 г. и приключва м. декември 2015 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД

Главен счетоводител

Директор „Експлоатация”

9.3 Инвестиции

19. **Монтиране на електромери на ел. локомотиви с цел създаване на възможност за контрол на разходите за електрическа енергия. Доставка на система за търговско измерване и дистанционно отчитане на електрическата енергия на борда на жп превозни средства, собственост на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД.**

Очакван резултат: *Намаляване на паричния поток със 740 000 лв. Оптимизиране на разходите за ел. енергия с 360 000 лв. годишно.*

Необходима инвестиция: 1 100 000 лв.

Срок: стартира м. януари 2015 г. и приключва м. декември 2015 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Ръководител отдел „Енергийна ефективност"

20. Фискализация на ведомствените гориво-раздавателни стопанства, съгласно промяната в ЗДДС.

Очакван резултат: *Разходи за инвестиции 400 000 лв. и спазване изискванията на Закона за ДДС.*

Необходими инвестиции/разходи: разходи за инвестиции 400 000 лв.

Срок: стартира м. януари 2015 г. и приключва м. октомври 2015 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Ръководител отдел „Енергийна ефективност"

21. Внедряване на ERP информационна система.

Очакван резултат: *По-ефективен контрол чрез получаване на информация в реално време за всички материални и трудови ресурси, финансови средства, парични потоци, складови наличности, влагани части при ремонтите на вагони и локомотиви, поддържане на минимални складови наличности и съответно – по-оптимално използване на финансовия ресурс. Оптимизиране на административния персонал.*

Необходими инвестиции/разходи: разходи за инвестиции 3 000 лв.

Срок: стартира м. януари 2016 г. и приключва м. декември 2022 г.

Отговорник: Управител на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Ръководител отдел „Информационни технологии"

Директор „Финанси и администрация"

При планирането и подготовката на мерките бе извършен и анализ на колективното трудово договаряне в дружеството през годините.

При сключването на КТД 2011 г. съвместно със социалните партньори беше намерен баланс между защитата на интересите на работниците/служителите и отчитането на реалната пазарна ситуация, пред която беше изправено дружеството като търговец на силно конкурентния пазар на железопътните транспортни услуги по превоз на товари. Процесът на постигане на това съгласие беше изключително тежък, тъй като изтеклият по това време КТД 2009 г. беше изцяло социално ориентиран, не отчиташе реалната бизнес среда и обстоятелството, че дружеството е търговец, развиващ дейност на свободен и конкурентен пазар, който е подчинен на изцяло пазарни механизми.

В КТД – 2014 г. е направено съществено отстъпление от постигнатите през 2011 г. договорености със социалните партньори. Социално ориентираният КТД – 2014 г. носи значителна финансова тежест за работодателя и нарушава баланса постигнат в КТД – 2011 г.

Предоговарянето на този договор е важна мярка за оздравяването и развитието на дружеството.

11 Инвестиционна програма за периода 2016 – 2022 г.

Анализът на данните за периода 2007 – 2014 г. показва сериозно изоставане при ремонта на товарния вагонен парк.

Таблица 33 Изоставане в ремонта на товарни вагони по години

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Наличен вагонен парк, брой вагони	8550	6834	6834	6834	6834	4892	4892	4892
Планиран ремонт брой вагони	2396	1425	1139	1139	1139	815	815	815
Извършен ремонт във ВР депа	365	0	184	132	160	413	555	466
Извършен ремонт във ВР заводи	0	1200	0	13	100	600	0	87
Неизвършени ремонти по години	**2031**	**225**	**955**	**994**	**879**	**-198**	**260**	**262**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Общо неремонтирани вагони за периода 2010 – 2014 г. са 2 197 броя. При средна цена на капитален ремонт 20 000 лв., необходимите средства възлизат на 44 000 000 лв.

В инвестиционната програма на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за периода 2015 – 2022 г. са разработени три сценария за развитие на дружеството. В тях според възможностите на формираните парични потоци са планирани инвестиции, както следва:

11.1 Реалистичен сценарий:

Таблица 34 Инвестиции по години 2015 – 2022 г. в реалистичния сценарий

Инвестиции	мярка	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2015-2022
ОБЩО в т.ч. за:	хил. лева	**9 440**	**17 670**	**18 006**	**18 213**	**19 947**	**20 653**	**20 758**	**19 540**	**144 227**
Локомотиви	хил. лева	3 500	7 600	7 600	7 600	8 200	8 200	8 800	8 800	60 300
Товарни вагони	хил. лева	3 800	8 620	8 956	9 963	11 097	11 803	11 308	10 090	75 637
ERP система	хил. лева	300	1 000	1 000	200	200	200	200	200	3 300
Доставка и монтаж на електромери	хил. лева	1 040	0	0	0	0	0	0	0	1 040
Доставка и монтаж на ГСМ	хил. лева	400								400
Ремонт на железен път и съоръжения	хил. лева	200	250	250	250	250	250	250	250	1 950
Ремонт на сгради	хил. лева	200	200	200	200	200	200	200	200	1 600

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Видно от горната таблица, необходимите средства по години за капитален ремонт в заводи на жп промишлеността, модернизация на съществуващи или закупуване на втора употреба локомотиви, възлизат от 7 до 10 млн. лв. годишно. Цените за капитален ремонт са около 650-750 хил. лв., а цените за модернизация са в размер на 1 500 хил. лв. Цените за локомотиви втора употреба са много високи и дружеството не би могло да си ги позволи на този етап.

За ремонт и модернизация или закупуване на нови вагони /от някои специализирани серии/ също са необходими средства в границите от 9 до 11 млн. лв. годишно. Капиталният ремонт на товарен вагон със смяна на талиги и боядисване е около 20 - 25 хил. лв., а закупуването на нов товарен вагон, в зависимост от типа и серията, е в границите на 80 - 100 хил. евро.

На база формираните парични потоци могат да се направят ремонти и съответно модернизация или доставка на следните количества вагони и локомотиви по години, както следва:

Таблица 35

№	Реалистичен сценарий	мярка	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2022/2015
	ТОВАРНИ ВАГОНИ									
1	**Ремонт на товарни вагони**									
	брой капитални ремонти	брой	185	194	229	268	288	265	216	**1 645**
	единична цена на капитален ремонт	*цена*	25 000	25 500	26 010	26 530	27 061	27 602	28 154	
	Разходи за ремонт	хил. лева	4 620	4 956	5 963	7 097	7 803	7 308	6 090	**47 637**
2	**Закупуване на нови вагони**	хил. лева	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	**28 000**
	единична цена на нов вагон	*лева*	172 000	174 580	177 199	179 857	182 555	185 293	188 072	
	брой на нови вагони	брой	23	23	23	22	22	22	21	**156**
	ЛОКОМОТИВИ									
3	**Ремонт на локомотиви**									
	брой капитални ремонти	брой	5	5	5	6	6	7	7	**42**
	единична цена на ремонт	*лева*	660 000	669 900	679 949	690 148	700 500	711 007	721 673	
	Стойност	хил. лева	3 600	3 600	3 600	4 200	4 200	4 800	4 800	32 300
4	**Модернизация**		4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	28 000
	единична цена на модернизиран локомотив	*лева*	1 400 000	1 421 000	1 442 315	1 463 950	1 485 909	1 508 198	1 530 821	
	брой модернизирани локомотиви	брой	3	3	3	3	3	3	3	**19**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

За целия период на стратегията могат да се модернизират 19 броя локомотиви и да се извърши капитален ремонт на 42 локомотива. Тази програма е реалистична, имайки предвид тежкото физическо състояние на локомотивния парк, както и факта, че част от него ще се извади от експлоатация. Необходимият парк локомотиви в работа през периода 2016 – 2022 г. е 95 броя и възстановяването на 61 локомотива ще позволи да се подобри значително техническата готовност на експлоатационния парк, т.е. 64%. Това ще подобри качеството на предлаганата услуга.

За целия период на стратегията могат да се закупят 156 броя нови товарни вагони и да се извърши капитален ремонт на 1 645 вагона. Тази програма е реалистична, имайки предвид тежкото физическо състояние на товарните вагони, както и факта, че някои серии вече излизат от употреба и тяхното възстановяване е невъзможно. Необходимият работен парк е около 3 000 броя товарни вагони, като ежегодно се предвижда да се извършва обновяване на 257 вагона и среден ремонт в депа на дружеството на 400 – 450 вагона, или средногодишно на 657 вагона да се подобрят техническите характеристики, което е 22% от необходимия работен парк.

В Инвестиционната програма се планира изграждане на интегрирана ERP система, за която през първите две години са предвидени по 1 млн. лв. Предвидените средства за периода 2018 – 2022 г. са по 200 хил. лв. на година.

През 2015 г. са планирани инвестиции в размер на 1 040 хил. лв. за доставка и монтаж на електромери на 70 локомотива, с цел правилно отчитане на разходите за ел. енергия и ненатоварване на дружеството с непроизводителни разходи, произтичащи от неточно планиране и отчитане на електроенергията за тягови нужди. Всички частни жп превозвачи имат

свои средства за отчитане и загубите по мрежата, както и всички неефективности по преносната мрежа, се заплащат от този, който не може да докаже разхода, т.е. в случая „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

През 2015 г. са планирани инвестиции в размер на 400 хил. лева за доставка и монтаж на гориво-раздавателни колонки, с цел правилно отчитане на разходите за дизелово гориво и спазване на изискванията на закона за ДДС /фискализация на гориво-раздавателните уреди/.

Ежегодно се правят капитални ремонти на железен път и сгради, които са в активите на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. В плана за периода 2015 – 2022 г. за тези дейности са планирани по 200 – 250 хил. лв. годишно. В противен случай могат да възникнат аварии, да пострадат служители и т.н. Поддържането на сградния фонд и на железния път в локомотивните и вагонни депа, е необходима предпоставка за осигуряване на безопасни условия на труд, съгласно нормативните документи.

На база формираните средства по години и възможностите за разплащане с контрагенти и доставчици на резервни части, материали и услуги, са разработени и другите два сценария - **Оптимистичен и Песимистичен на Инвестиционния план на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД**.

11.2 Оптимистичен сценарий

В оптимистичния сценарий ежегодно са предвидени инвестиции в размер от 18 670 хил. лв. за 2016 г. до 23 540 хил. лв. за 2022 г. Тези инвестиции в тягов и подвижен жп състав са крайно необходими, като се има предвид, че над 70% от наличния вагонен парк и 85% от локомотивния парк са на възраст над 30 години. За извършване на качествени превози е необходим технически изправен локомотивен и вагонен парк.

Таблица 36

Инвестиции	мярка	**2 015**	**2 016**	**2 017**	**2 018**	**2 019**	**2 020**	**2 021**	**2 022**	**2015-2022**
ОБЩО в т.ч. за:	хил. лева	**9 490**	**18 670**	**21 006**	**21 213**	**22 947**	**23 653**	**24 758**	**23 540**	**165 277**
Локомотиви	хил. лева	3 500	8 100	9 600	9 600	10 200	10 200	10 800	10 800	72 800
Товарни вагони	хил. лева	3 800	9 120	9 956	10 963	12 097	12 803	13 308	12 090	84 137
ERP система	хил. лева	300	1 000	1 000	200	200	200	200	200	3 300
Доставка и монтаж на електромери	хил. лева	1 040	0	0	0	0	0	0	0	1 040
Доставка и монтаж на ГСМ	хил. лева	400								400
Ремонт на железен път и съоръжения	хил. лева	250	250	250	250	250	250	250	250	2 000
Ремонт на сгради	хил. лева	200	200	200	200	200	200	200	200	1 600

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Цените на ремонтите в заводите на железопътната промишленост ежегодно нарастват и необходимите средства за обновяване на парка се увеличават. В следващата таблица са показани цените на капиталните ремонти на товарните вагони и локомотиви, които са индексирани с инфлационен индекс по години.

Доставката на нови товарни вагони е по цени на международните производители. За 1 нов товарен вагон цените варират между 80 и 100 хил. евро, в зависимост от типа на вагона.

Модернизацията на локомотивите е в границите на 1,4 - 1,5 млн. лв. по цени за 2014 г.

По вид дейност при локомотиви и товарни вагони състоянието на инвестициите по години е следното:

Таблица 37

№	Оптимистичен сценарий	мярка	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2022/2015
	ТОВАРНИ ВАГОНИ										
1	**Ремонт на товарни вагони**										
	Капитални ремонти	брой	152	185	194	229	268	288	265	216	1 645
	единична цена на капитален ремонт	*цена*	25 000	25 000	25 500	26 010	26 530	27 061	27 602	28 154	
	Разходи за ремонт	хил. лева	3 800	4 620	4 956	5 963	7 097	7 803	7 308	6 090	47 637
2	**Закупуване на нови вагони**	хил. лева	0	3 000	3 430	3 407	3 443	3 274	4 240	4 214	25 008
	единична цена на нов вагон	*лева*		172 000	174 580	177 199	179 857	182 555	185 293	188 072	
	Закупуване на нови вагони	брой		17	20	19	19	18	23	22	139
	ЛОКОМОТИВИ										
3	брой капитални ремонти	брой	5	5	5	5	6	6	7	7	42
	единична цена на капитален ремонт	*цена*	650 000	660 000	669 900	679 949	690 148	700 500	711 007	721 673	
	Разходи за ремонт	хил. лева	3 500	3 600	3 600	3 600	4 200	4 200	4 800	4 800	32 300
4	Модернизация, хил. лева	хил. лева	0	2 842	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	29 842
	единична цена на модерн. локомотив	*лева*		1 400 000	1 421 000	1 442 315	1 463 950	1 485 909	1 508 198	1 530 821	
	брой модернизирани локомотиви	брой		2	3	3	3	3	3	3	20

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

През планирания период могат да се извършат капитални ремонти на 1 645 товарни вагона и да се закупят 139 нови вагона. Тази програма е оптимистична. Необходимият работен парк е около 3 000 броя товарни вагони, като ежегодно се предвижда да се извършва обновяване на 255 вагона и е планиран среден ремонт в депа на дружеството на 400 - 450 вагона, или средногодишно на 655 вагона да се подобрят техническите характеристики, което е 22% от необходимия работен парк.

В Инвестиционната програма се планира изграждане на интегрирана ERP система, за която през първите две години са предвидени по 1 млн. лв. Предвидените средства за периода 2018 – 2022 г. са по 200 хил. лв. на година.

През 2015 г. са планирани инвестиции в размер на 1 040 хил. лв. за доставка и монтаж на електромери на 70 локомотива, с цел правилно отчитане на разходите за ел. енергия и ненатоварване на дружеството с непроизводителни разходи, произтичащи от неточно планиране и отчитане на електроенергията за тягови нужди. Всички частни жп превозвачи имат свои средства за отчитане и загубите по мрежата, както и всички неефективности по преносната мрежа, се заплащат от този, който не може да докаже разхода, т.е. в случая - „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

През 2015 г. са планирани инвестиции в размер на 400 хил. лв. за доставка и монтаж на гориво-раздавателни колонки, с цел правилно отчитане на разходите за дизелово гориво и спазване на изискванията на Закона за ДДС /фискализация на гориво-раздавателните уреди/.

Ежегодно се правят капитални ремонти на железен път и сгради, които са в активите на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. В плана за периода 2015 – 2022 г. за тези дейности са планирани по 200 хил. лв. годишно. В противен случай могат да възникнат аварии, да пострадат служители и т.н. Инспекциите по труда правят проверки и дават предписания за извършване на най-неотложните ремонти.

За периода 2015 – 2022 г. могат да се модернизират 20 локомотива и да се извърши капитален ремонт във външни заводи на 42 броя локомотиви. За целия период ще се възстановят техническите параметри на 62 локомотива, което е 74% от необходимия експлоатационен парк.

11.3 Песимистичен сценарий:

Таблица 38

Инвестиции	мярка	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2015-2022
ОБЩО в т.ч. за:	хил. лева	**9 440**	**15 450**	**17 550**	**16 750**	**16 750**	**17 750**	**18 250**	**19 250**	**131 190**
Локомотиви	хил. лева	3 500	7 000	7 500	7 500	7 500	8 000	8 000	9 000	58 000
Товарни вагони	хил. лева	3 800	7 000	8 500	8 500	8 500	9 000	9 500	9 500	64 300
ERP система	хил. лева	300	1 000	1 000	200	200	200	200	200	3 300
Доставка и монтаж на електромери	хил. лева	1 040	0	0	0	0	0	0	0	1 040
Доставка и монтаж на ГСМ	хил. лева	400								400
Ремонт на железен път и съоръжения	хил. лева	200	250	250	250	250	250	250	250	1 950
Ремонт на сгради	хил. лева	200	200	300	300	300	300	300	300	2 200

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

През планирания период могат да се извършат капитални ремонти на 1 524 товарни вагона и да се закупят нови 111 вагона. Необходимият работен парк е около 3 000 броя товарни вагони, като ежегодно се предвижда да се извършва обновяване на 234 вагона и е планиран среден ремонт в депа на дружеството на 400 вагона, или средногодишно на 634 вагона да се подобрят техническите характеристики, което е възстановяване на 21% от необходимия работен парк.

За периода 2015 – 2022 г. могат да се модернизират 13 локомотива и да се извърши капитален ремонт във външни заводи на 50 броя локомотиви. За целия период ще се възстановят техническите параметри на 63 локомотива, което е 66% от необходимия експлоатационен парк.

Таблица 39

№	Песимистичен сценарий	мярка		2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2022/2015
	ТОВАРНИ ВАГОНИ										
1	**Ремонт на товарни вагони**										
	брой капитални ремонти	брой		180	235	231	226	222	217	213	**1 524**
	единична цена на капитален ремонт	*цена*		25 000	25 500	26 010	26 530	27 061	27 602	28 154	
	Разходи за ремонт	хил. лева	3 800	4 500	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	**44 300**
2	**Закупуване на нови вагони**	хил. лева		2 500	2 500	2 500	2 500	3 000	3 500	3 500	**20 000**
	единична цена на нов вагон	*лева*		172 000	174 580	177 199	179 857	182 555	185 293	188 072	
	брой на нови вагони	брой		15	14	14	14	16	19	19	**111**
	ЛОКОМОТИВИ										
3	**Ремонт на локомотиви**										
	брой капитални ремонти	брой		7	7	7	7	7	7	7	**50**
	единична цена на ремонт	*лева*		660 000	669 900	679 949	690 148	700 500	711 007	721 673	
	Стойност	хил. лева	3 500	4 500	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	**38 000**
4	**Модернизация**			2 500	2 500	2 500	2 500	3 000	3 000	4 000	**20 000**
	единична цена на модернизиран локомотив	*лева*		1 400 000	1 421 000	1 442 315	1 463 950	1 485 909	1 508 198	1 530 821	
	брой модернизирани локомотиви	брой		2	2	2	2	2	2	3	**13**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

През 2015 г. са планирани инвестиции в размер на 1 040 хил. лв. за доставка и монтаж на електромери на 70 локомотива, с цел правилно отчитане на разходите за ел. енергия и ненатоварване на дружеството с непроизводителни разходи, произтичащи от неточно планиране и отчитане на електроенергията за тягови нужди. Всички частни жп превозвачи имат свои средства за отчитане и загубите по мрежата, както и всички неефективности по преносната мрежа, се заплащат от този, който не може да докаже разхода, т.е. в случая - „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

През 2015 г. са планирани инвестиции в размер на 400 хил. лв. за доставка и монтаж на гориво-раздавателни колонки, с цел правилно отчитане на разходите за дизелово гориво и спазване на изискванията на Закона за ДДС /фискализация на гориво-раздавателните уреди/.

Ежегодно се правят капитални ремонти на железен път и сгради, които са в активите на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. В плана за периода 2015 – 2022 г. за тези дейности са планирани по 200 – 250 хил. лв. годишно. В противен случай могат да възникнат аварии, да пострадат служители и т.н.

И при трите сценария са планирани инвестиции за доставка и монтаж на уреди за измерване на електрическата енергия в локомотивите, за фискализация на гориво-раздавателните колонки, за ремонт на железен път и сгради и ERP информационни системи за периода 2016 – 2017 г.

При всички сценарии следва да се ремонтират най-неотложните локомотиви и вагони, за да може бизнес дейността да се развива, за да се акумулират средства, които ще позволят формиране на приходи и обслужване на необходимите процеси и дейности в дружеството.

В Инвестиционната програма се планира изграждане на интегрирана ERP система, за която през първите две години са предвидени по 1 млн. лв. Предвидените средства за периода 2018 – 2022 г. са по 200 хил. лв. на година. С тази система се цели да се постигне по-ефективен контрол чрез получаване на информация в реално време за оперативното движение на ТПС, всички материални и трудови ресурси, финансови средства, парични потоци, складови наличности, влагани части при ремонтите на вагони и локомотиви, поддържане на минимални складови наличности и съответно по-оптимално използване на всички ресурси.

В следващата таблица са показани основните модули, които се планират за включване в ERP системата.

Таблица 40 Модули на системата

	Модули за внедряване	**Функции**
1	Внедряване на "Система за планиране и управление на ресурсите-товарни превози" /СУПР/ в 80 товарни жп гари	"Оперативно управление на превозите"
		"Продажба на услуги за превоз и търговска експлоатация"
2	"Рекламации" към СУПР	Регистриране на видовете рекламации
3	"Контрол" към СУПР	Дефиниране нива на контрол
4	"Оптимизация разпределението на празните вагони" към СУПР	Насочване на празни вагони съгласно заявки на клиентите по критерий
5	"Връзки с други системи" към СУПР	Връзка със системата на Агенция "Митници"
6	Доработки към СУПР	Прикачване на придружителни документи към товарителниците от клиентите и възможност за преглед в системата в досие на пратка
8	"Следене сметките за използване на железнични вагони" към СУПР	Разчитане престоя на българските вагони по линиите на чуждите жп железници
9	"Разчетни ведомости за пристигнали пратки" към СУПР	Вчитане/въвеждане на данни за чуждо разстояние
7	Мобилна информационна система към СУПР	Опис на пристигнал влак;
10	Система " Ремонт, поддръжка на подвижния състав(вагони)"	Поддържане картотека на подвижния състав (вагони-нов вагон, бракуване, отдаване под наем, продажби, следене на междуремонтни срокове, поддържане на актуално състояние на техническите характеристики на вагоните и др.);
11	Складова информационна система	да предоставя възможност за осъществяване на всички дейности в складовете на "БДЖ-ТР" ЕООД, свързани с движението, завеждането и изписването на стоково-материалните ценности;
12	Система "Ремонт, поддръжка на подвижния състав(локомотиви"	Поддържане картотека на подвижния състав (локомотив-нов, бракуване, отдаване под наем, продажби, следене на между ремонтни срокове, поддържане на актуално състояние на техническите характеристики на локомотивите(модернизация и изменения на конструкцията) и др.);
13	Система "Безопасност"	Водене на регистър на произшествията/карта на произшествие/;
14	Система "Човешки ресурси"	Личен състав - автоматично издаване на – трудови и граждански договори, допълнителни споразумения, заповеди за уволнение, молби за отпуск, декларации, удостоверения и др.
15	Информационна система за следене на Обществени поръчки, процедури и договори	Водене на регистър за планирани и одобрени ОП;
16	Електронен регистър на недвижимата собственост	Досие на всяко ДМА (нотариален акт, данъчна оценка, скица и др.);

17	Финансово- счетоводна система	Приходи в реално време, разходи за дейността по поделения и дейности, по икономически елементи, аналитичност на разходите и др.
18	Деловодна система	Входяща/изходяща кореспонденция;

12 Бизнес план 2015 г.

От Бюджет с нулева база на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД е разработен бизнес план за 2015 г. Планираните мерки за изпълнение на бизнес плана са в резултат на направените изводи. Бизнес планът е разработен в съответствие с планираните обеми превози на товари във вътрешно и международно съобщение и необходимите материални и трудови ресурси за тяхното обезпечаване. Преките разходи за горива, електроенергия, инфраструктурни такси и необходимия експлоатационен персонал, са обвързани с планирания обем работа и оптимизирания График за движение на влаковете /ГДВ/.

Разработена е програма за ремонт на тягов и подвижен железопътен състав /локомотиви и товарни вагони/, с цел осигуряване на техническа готовност и безопасност за изпълнение на планирания обем работа. Планът за ремонт на товарни вагони е разработен на база видовете товари и съответните типове необходими вагони за тяхното превозване, за което е изготвен баланс на товарния вагонен парк по вид и серия на вагона. Ремонтните програми са съобразени със срока на необходимите ремонти по утвърдени правилници, честотата на ремонтите и техните видове.

Ремонт на локомотивите – разработен е план за ремонт за 2015 г., който е съобразен с Графика за движение на влаковете и необходимостта от отделните видове и серии локомотиви. Програмата е направена по депа, по серии, вид ремонт и видове ремонти във външни заводи. Разчетите са дадени подробно в екселски таблици. Планираните ремонти са съобразени с междуремонтните пробези, тъй като возилата са много стари и изискват задължителни ремонти.

Планирано е намаление на разходите за амортизации на изваденте за продажба локомотиви /70 броя/ и товарни вагони /1 350 броя/. Намалението е в сила от м. февруари 2015 г. Прогнозирани са приходите от продажба на неоперативни активи /150 товарни вагона и 10 локомотива, 1 вагон-отоплител, недвижимо имущество, ненужни резервни части и скрап/. В разходите за персонал са планирани необходимите средства за обезщетения на освободения персонал.

12.1 Обемни показатели и приходи

Формирането на приходите на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД е на база подадените заявки от клиентите за превоз на количества товари по видове, релации, средна приходна ставка. За всеки клиент са обобщени 5 показателя:

Таблица 41 Обемни показатели и приходи

	Показател	Мярка	2014	БП 2015	%
1	Превоз на товари	хил. тона	8 658	8 500	-1,82%
2	Средно превозно разстояние	Км	205	208	1,46%
3	Нето тонкилометри	млн.	1 778	1 764,55	-0,76%
4	Приходи – нето	хил. лева	122 649	121 441	-0,98%
5	Нетна приходна ставка	лв/тонкм	0,06897	0,06882	-0,22%

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

- През 2015 г. е планирано да бъдат превозени 8 500 хил. тона товари, което е под нивото на 2014 г. с 1,82%.
- Средното превозно разстояние е увеличено с 3 км от променената структура на товарите /намалява превоза на каменни въглища, които са с по-ниско средно превозно разстояние, а относителният дял на други товари на по-дълги разстояния се увеличава/.
- Приходната ставка се запазва около нивото на предходната година, поради това, че не са настъпили инфлационни процеси или други фактори, които могат да повишат тарифите.

12.2 Инвестиции 2015

През 2015 г. ще бъдат завършени ремонтите по сключени договори от 2014 г., както и предстои сключване на нови договори, с цел наваксване изоставането на ремонтите на товарни вагони и локомотиви.

Планираните инвестиции за 2015 г. в локомотиви и товарни вагони са показани в следващата таблица.

Таблица 42

№	Показатели	Мярка	План 2015 г.	Външни, чрез възлагане на: "БДЖ -ПП" ЕООД	Изпълнители по ЗОП	В депа на "БДЖ -ТП" ЕООД
		брой	**739**		**280**	**459**
I.	**Товарни вагони**	**хил. лева**	**5 963**		**3 840**	**2 123**
1.1	*планов ремонт в заводи*					
	- брой вагони	брой	280		280	
	- стойност, в т.ч.	хил. лева	3 840		3 840	
1,2	среден ремонт в депа					
	- брой вагони	брой	459			459
	- стойност	хил. лева	2 123			2 123
II.	**Локомотиви**	**брой**	**29**	**4**	**7**	**18**
2	**Инвестиции и капитализиран ремонт**	**хил. лева**	**5 666**	**424**	**3 550**	**1 692**
2.1	капитален ремонт					
	- брой	брой	1		1	
	- стойност	хил. лева	650		650	
2.2	подемен ремонт					

	- брой	брой	28	4	6	18
	- стойност	хил. лева	5 016	424	2 900	1 692
	капитализирани разходи за ремонт	**хил. лева**	**11 629**	**424**	**7 390**	**3 815**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Общо през 2015 г. ще бъдат ремонтирани 739 броя товарни вагони, което представлява 24% от вагоните в работа (работен парк – 3 045 вагона). Планиран е ремонт на 280 броя товарни вагони в заводи, извън „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, на стойност 3 840 хил. лв. В депа на дружеството ще се извършат още 459 броя средни ремонти на вагони, които са без смяна на колооси.

Общо през 2015 г. ще се извършат капитални ремонти на 29 локомотива, което представлява 28% от локомотивите в работа (работен парк – 103 локомотива). Планира се извършването на капитален ремонт на 1 локомотив в завод на стойност 650 хил. лв. (*чийто ремонт се извършва в завод в Румъния и е започнат през 2014 г.*) и 6 подемни ремонта на стойност 2 900 хил. лв., като през 2015 г. чрез паричния поток ще се осигурят 2 550 хил. лв. В депа на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, „БДЖ – Товарни превози" ЕООД и заводи ще бъдат извършени и 28 броя подемни ремонти на стойност 5 016 хил. лв.

12.3 Финансови показатели 2015 г.

Таблица 43 Ключови показатели за дейността на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за 2015 г.

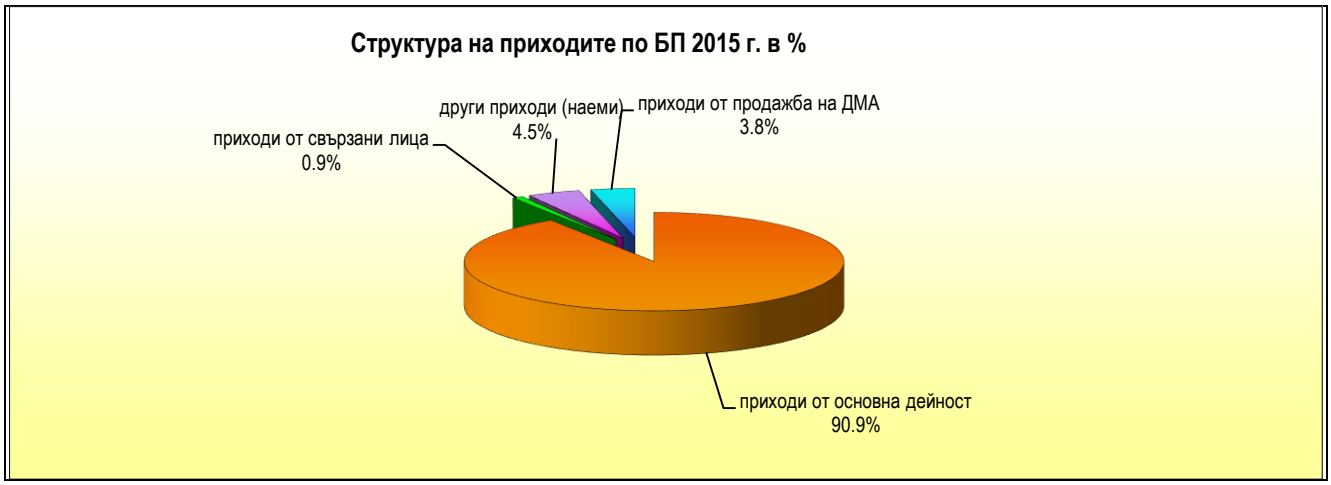
П О К А З А Т Е Л И хил. лева	Отчет 2014	БП 2015	изменение + ; -	изменение %
Финансови показатели				
Приходи – Общо	132 017	130 182	-1 835	-1,4%
в т. ч. Приходи от продажби	132 017	130 182	-1 835	-1,4%
Оперативни разходи	133 533	116 789	-16 744	-12,5%
EBITDA	**-1 517**	**13 392**	**14 909**	**-983%**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	158	160	2	1,5%
Разходи за амортизации	22 547	17 180	-5 368	-23,8%
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	158	160	2	1,5%
EBIT	**-23 906**	**-3 627**	**20 279**	**-85%**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**452**	**4 829**	**4 378**	969%
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	1 290	5 079	3 789	294%
Себестойност на продадени ДМА и КМА	838	250	-588	-70%
Финансови приходи/разходи	-517	-795	-278	54%
Печалба преди данъци	**-23 971**	**408**	**24 379**	**-102%**
Данъци	1 720	0	-1 720	
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	**1 343**	**0**	**-1 343**	
Брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	3 011	0	-3 011	
Себестойност на продадени активи по схемата "дълг срещу собственост"	1 668	0	-1 668	

П О К А З А Т Е Л И хил. лева	Отчет 2014	БП 2015	изменение + ; -	изменение %
Нетна печалба	**-20 909**	**408**	**21 316**	**-102%**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**1 639**	**17 587**	**15 948**	**973%**
Собствен капитал	53 844	131 130	77 286	144%
Нетни активи	66 574	45 240	-21 334	-32%
Активи	169 744	232 731	62 987	37%
Задлъжнялост	114 007	99 948	-14 059	-12%
Обемни показатели				
Численост на персонала (брой) в края на периода	3 672	3 075	-597	-16%
Средносписъчен брой на персонала за производителност	3 761	3 374	-388	-10%
Производителност на 1 лице от персонала	473	523	50	11%
Превозени тонове (хил.)	8 658	8 500	-158	-2%
Нетотонкилометри (млн.)	1 778	1 765	-13	-1%
Коефициенти				
Рентабилност				
нетен марж	-15%	4%	19%	-124%
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-44%	-3%	42%	-94%
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-36%	-8%	28%	-78%
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	115%	76%	-39%	-34%
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	115%	76%	-39%	-34%
Задлъжнялост				
дълг/собствен капитал - financial gearing	212%	76%	-1,36	-64%
дълг/ активи	67%	43%	-0,24	-36%
Ликвидност				
обща ликвидност	0,50	0,53	0,03	5%
7бърза ликвидност	0,34	0,34	0,00	0%
абсолютна ликвидност	0,03	0,00	-0,03	-92%
Доходност				
Локомотивен парк	207	137	-70	-34%
Вагонен парк	4 895	3 545	-1 350	-28%
Коефициент на доходност на локомотив	638	950	312	49%
Коефициент на доходност на товарен вагон	27	37	10	36%
Производителност на едно лице на база приходи	35	39	3	10%

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Приходите от продажби през 2015 г. намаляват от 132 017 хил. лв. през 2014 г. на 130 182 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 1 835 хил. лв. или 1,4%. Изследвайки динамиката на извършената работа в нето тонкилометровата работа за същия период, се вижда, че тя намалява незначително – от 1 778 млн. през 2014 г. на 1 765 млн. през 2015 г., т.е. намалението е 13 млн. тонкм или 0,7**%.**

Фигура 19 Структура на приходите по БП 2015 г.



Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

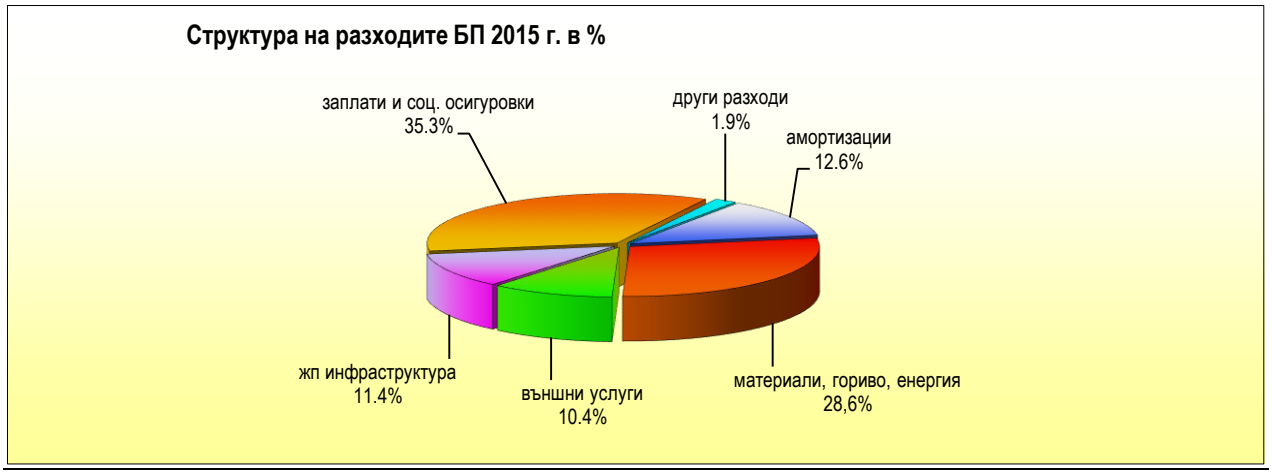
Оперативните разходи намаляват от 133 533 хил. лв. през 2014 г. на 116 789 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 16 745 хил. лв. или 12,5%. Причината за намалението се дължи на намалените разходи за горива от 14 923 хил. лв. по отчет през 2014 г. на 12 829 хил. лв. по бизнес план през 2015 г., т.е. намалението е 2 094 хил. лв. или 14%. Планирано е намаляване на разходната норма на горивата поради засилените мерки за контрол на системите за следене на разхода.

Разходите за външни услуги намаляват от 35 030 хил. лв. през 2014 г. на 29 772 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 5 259 хил. лв. или 15% – в т.ч. намаляват разходите за експертно и административно обслужване от 2 100 хил. лв. през 2014 г. на 825 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 1 275 хил. лв. или 60,7%.

Разходите за инфраструктурни такси намаляват от 14 755 хил. лв. през 2014 г. на 13 736 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 1 019 хил. лв. или 7%. Причина за намаляването на инфраструктурните такси е оптимизирането на влаковата работа.

Разходите за заплати на персонала намаляват от 39 376 хил. лв. през 2014 г. на 37 041 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 2 335 хил. лв. или 6%. Предвижда се поетапно оптимизиране на персонала, съобразно разработените бюджети и прилагане на нормативите за разход на труд в локомотивните и вагонни депа, както и изплащане на обезщетения на освободените работници и служители, съгласно действащата нормативна уредба.

Фигура 20 Структура на разходите по БП 2015 г.



Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

(EBITDA) – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от отрицателна стойност - 1 517 хил. лв. през 2014 г. до положителна стойност 13 393 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 14 909 хил. лв. или 983%. Причината за подобряването на оперативната печалба се дължи на намаляване /оптимизиране/ на разходите за дейността с 12,5%.

Нетният финансов резултат се подобрява от загуба 20 908 хил. лв. през 2014 г. на печалба 408 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 21 316 хил. лв.

Свободният паричен поток се увеличава от 1 639 хил. лв. през 2014 г. на 17 587 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 15 948 хил. лв. или 973%.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ - Задлъжнялостта намалява от 114 007 хил. лв. през 2014 г. на 99 948 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 14 059 хил. лв. или 12%.

Собственият капитал се увеличава от 53 844 хил. лв. към 31.12.2014 г. на 131 130 хил. лв. към 31.12.2015 г. Причината за увеличението на собствения капитал се дължи основно на извършената преоценка на товарни вагони и локомотиви и планираната печалба за 2015 г.. Преоценката е на база експертна оценка, извършена от компетентни технически лица в „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

В началото на 2015 г. натрупаната загуба на „БДЖ –Товарни превози" ЕООД е 108 278 хил. лв. Текущата печалба за 2015 г. е в размер на 408 хил. лв. Финансовият резултат за 2015 г. се балансира, но това все още не е достатъчно, за да компенсира натрупаната през годините загуба.

Коефициенти за:

Рентабилност:

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството се увеличава от -15% през 2014 г. на 4% за 2015 г., т.е. увеличението е 124%.
- Рентабилността на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се увеличава от -44% през 2014 г. на -3% през 2015 г., т.е. увеличението е 94%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/ нетни активи) се увеличава от -36% през 2014 г. на -8% през 2015 г., т.е. увеличението е 78%.
- Обращаемостта на активите (приходи/ДА) намалява от 115% през 2014 г. на 76% през 2015 г., т.е. намалението е 34%.
- Обращаемостта на ДМА (приходи/ДМА) намалява от 115% през 2014 г. на 76% през 2015 г., т.е. намалението е 34%.

Задлъжнялост:

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо собствения капитал, намалява от 212% през 2014 г. на 76% през 2015 г., т.е. намалението е 64%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо активите, намалява от 67% през 2014 г. на 43% през 2015 г., т.е. намалението е 36%.

Ликвидност:

- Обща ликвидност – Коефициентът на общата ликвидност нараства от 0,50 през 2014 г. на 0,53 през 2015 г., т.е. увеличението е 5%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бързата ликвидност запазва нивото си от 0,34 през 2014 г. на 0,34 през 2015 г.

Рентабилност на активите:

- На **1 вагон** (приходи/ брой вагони) – Рентабилността на 1 вагон се увеличава от 27 хил. лв. през 2014 г. на 37 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 36%.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив се увеличава от 638 хил. лв. през 2014 г. на 950 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 49%.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице от персонала се увеличава от 35 хил. лв. през 2014 г. на 39 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 10%.

Таблица 44 Прогнозен ОПР за 2015 г. в хил. лв.

П О К А З А Т Е Л И, хил. лева	Отчет 2014	БП 2015
Нетни приходи от продажби	124,043	124,116
на външни клиенти	123,084	122,886
превоз на товари	123,084	122,886
на свързани лица	959	1,230
Други приходи	7,974	6,065
от външни клиенти	7,974	6,065
Приходи общо	**132,017**	**130,182**
Разходи за основна дейност	**133,533**	**116,789**
Материали	3,253	3,820
Горива	14,923	12,829
ел. Енергия	21,984	21,989
Топлоенергия	53	60
външни услуги	35,030	29,772
от външни доставчици	28,342	25,222
Услуги	9,991	8,695
инфраструктурни такси	14,755	13,736
други услуги от НК "ЖИ"	2,499	1,811
Ремонт	1,097	980
от свързани лица, в т.ч.	**6,688**	**4,550**
Експертно и администр. Подпомагане	2,100	825
жп карти	1,757	1,579
Заплати	39,376	37,041
социални осигуровки и надбавки	11,696	11,112
други разходи	9,368	2,565
EBITDA	**-1,517**	**13,393**
Финансиране за подвижен състав	158	160
Амортизации	22,547	17,180
EBIT	**-23,906**	**-3,627**
Други приходи (продажба на активи)	4,301	5,079
Балансова стойност на продадените активи	2,506	250
финансови приходи	40	50
финансови разходи	557	845
Счетоводна печалба (загуба)	**-22,628**	**408**
Данъци	1,720	
Печалба (загуба)	**-20,908**	**408**

Таблица 45 Прогнозен Баланс за 2015 г. в хил. лв.

АКТИВ	2014 31 дек	2015 31 дек
А. Дълготрайни активи		
I. Дълготрайни материални активи		
Общо по група I	**118,133**	**177,600**
II. Дълготрайни нематериални активи		
Общо по група II	**465**	**291**
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**118,598**	**177,891**
Б. Краткотрайни активи		
I. Краткотрайни материални запаси		
Общо по група I.	**16,102**	**16,101**
II. Краткосрочни вземания		
Общо по група II	**31,069**	**28,943**
III. Краткосрочни финансови активи		
Общо по група III		
IV. Парични средства		
Общо по група IV.	**2,741**	**195**
V. Разходи за бъдещи периоди		
Общо по група V.		
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**49,912**	**45,240**
В. АКТИВИ ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА		
Общо за раздел В	**1,233**	**9,600**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**169,744**	**232,731**
ПАСИВ	**2014 31 дек**	**2015 31 дек**
А. Собствен капитал		
I. Основен капитал		
Общо по група I	**23,251**	**23,251**
II. Резерви		
1. Премия от емисия		
2. Резерви от последващи оценки на активите и пасивите	54,007	132,585
3. Целеви резерви – други	84,864	83,164
Общо по група II	**138,871**	**215,749**
III. Финансов резултат		
1. Натрупана печалба (загуба)	(87,370)	(108,278)
в т.ч.: неразпределена печалба		
в т.ч.: непокрита загуба	(87,370)	(108,278)
2. Текуща печалба (загуба)	(20,908)	408
Общо по група III	(108,278)	(107,870)
Общо по раздел А (I+II+III)	**53,844**	**131,130**
Б. Дългосрочни пасиви		
I. Дългосрочни задължения	13,963	13,963
Общо по група I	**13,963**	**13,963**
II. Приходи за бъдещи периоди		
Общо по група II		
Общо по раздел Б (I+II)	**13,963**	**13,963**
В. Краткосрочни пасиви		
I. Краткосрочни задължения		
Общо по група I	**100,044**	**85,986**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания		
Общо за група II	**1,893**	**1,653**
Общо по раздел В (I+II)	**101,937**	**87,638**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**169,744**	**232,731**

Таблица 46 Прогнозен ОПП за 2015 г. в хил. лв.

	2015
Парични средства в началото на периода	**1,715**
А. Парични потоци от основна дейност	
постъпления	**131,993**
- от превоз на товари	124,698
- други приходи	6,065
- други услуги от СЛ /ПП/	**1,230**
Плащания, в т. ч. за:	**120,613**
- за персонал	48,333
- гориво	13,230
- ел. Енергия	21,989
- материали и резервни части	3,640
- услуги	7,650
- други разходи	2,345
- инфраструктурни такси	13,472
- други услуги от НК "ЖИ"	1,735
- наем подвижен състав /ХБДЖ/	225
- такса ползване на локомотиви /ХБДЖ/	240
- експертно и административно подпомагане /ХБДЖ/	949
- други услуги от СЛ /поч. дело, ЦПО/	1,797
- ДДС за внасяне	3,912
- финансови разходи	845
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**11,380**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност	
постъпления	**5,079**
- продажби на активи	5,079
Плащания	**9,440**
- доставка на нови вагони и локомотиви	-
монтаж на ГСМ	400
- инвестиции за ИТ	**300**
- ремонт на товарни вагони в заводи	**3,800**
- Доставка и монтаж на електромери	1,040
- ремонт на локомотиви в заводи	**3,500**
- ремонт на железен път и съоръжения	**200**
- ремонт на сгради	**200**
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**(4,361)**
В. Парични потоци от финансова дейност	
постъпления	**-**
Плащания	**6,745**
- по заеми БДЖ ПП	1,885
- по заеми ХБДЖ + заем Депфа	2,160
- погасяване на задължения към ХБДЖ	2,700
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(6,745)**
Изменение през периода (А+Б+В)	**275**
Изменение след финансирания	**275**
- минимален оперативен резерв	**200**
Парични средства в края на периода	**1,790**

13 Бюджет и коментар на фаза на стабилизиране

13.1 Макроикономическа рамка за периода 2015 – 2022 г.

Макроикономическата рамка, която е ползвана в Плана за развитие, е съобразена с тенденциите за развитие на страната и съответно разходите за основните енергийни ресурси и труд, които са дадени от експерти от Световната банка и МВФ.

Данните за добавената стойност на макро ниво БВП и за агрегирания сектор „търговия и транспорт" на ЕВРОСТАТ показват, че корелацията на добавената стойност на макро ниво и на секторно ниво е 0,97 % за България.

Таблица 47 Макроикономическа рамка 2015 – 2022 г.

№	Показатели	Мярка	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Изменение на БВП	%	2	2,5	3	3	3	3	3	3
2	Средно годишна инфлация	%	0,704	1,789	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
	Изменение на цените на разходи, влияещи на транспортната услуга									
3	Гориво	лева/литър	1,58	1,64	1,71	1,78	1,85	1,94	2,02	2,10
	Изменение			4%	4%	4%	4%	5%	4%	4%
4	ел. енергия	лева/kWh	0,1533	0,1633	0,1741	0,1838	0,1975	0,2093	0,2197	0,2307
	Изменение		6%	7%	7%	6%	7%	6%	5%	5%
5	промяна за труд	%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%

Източник: *Прогнози за развитие на някои основни показатели на България, дадени от Световната банка*

Прогнозните цени на дизеловото гориво са на калкулация, базирана на съотношението между цената на суровия петрол и цената на горивото през предходните 9 години (2005 – 2014 г.) В таблицата е показано каква би била цената на дизеловото гориво в РБългария, в случай, че се сбъднат прогнозите на Световната банка за цената на суровия петрол. Отбелязано е, че 88% от вариациите в цената на дизеловото гориво в нашата страна могат да бъдат обяснени с промени в цената на суровия петрол.

Както е видно от таблицата, Световната банка очаква цената на петрола да се повишава плавно, като не надхвърля 80 долара за барел. Това съответства на плавно покачване на цената на дизела до около 2,00 лв. на литър. Разбира се, тук трябва да се споменат две важни условности:

Първо – Цените на суровия петрол са трудни, почти невъзможни за прогнозиране. Например, U.S. Energy Information Agency прогнозира цена на Брент за 2017 г. от 75 долара за барел, докато Световната Банка прогнозира 61 долара за барел.

Второ – Поскъпването на долара спрямо еврото води до поскъпване на дизеловото гориво (или до по-малко намаляване на цените), т.е. има допълнителен фактор, който определя цената на дизела. Например, поскъпването на долара от началото на 2015 г. намалява до известна степен спада в цената на дизела, въпреки ниските цени на суровия петрол.

Дадените прогнози за цените на дизеловото гориво показват, че през 2015 г. има значителен спад на цените, а в последствие те ще нарастват с по 4% на годишна база. По този начин са калкулирани разходите за дизелово гориво за транспортни нужди.

Електрическа енергия

Историческите цени на електрическата енергия в РБългария са сравнени със средната стойност за Европейския съюз. Данните са взети от Евростат и отразяват цените за промишлени нужди, в частност за средни по големина предприятия. Наличните данни са за периода 2005 – 2014 г.

Анализът показва, че цените в РБългария, както и в Европейския съюз, като цяло се увеличават във времето. Средните цени в Европейския съюз са се повишавали средно с по 3.64% на година, докато в нашата страна темпът на растеж е бил 6,54% на година.

Тези темпове на растеж не са равномерни през годините, но отразяват общата тенденция. Ако ръстът на цените се запази и през следващите години, то до 2020 г. цените в РБългария почти ще се изравнят със средноевропейските. Тези стойности са изчислени и показани в таблицата за периода 2015 – 2020 г. Разбира се, това е само екстраполация от случилото се през последните десет години към следващите 6 години, без да имаме гаранция, че тенденциите ще се запазят. По-вероятният сценарий е темпът на растеж на цените в нашата страна да се забави, в сравнение с предходните десет години, така че нивото на цените на електроенергията да е съобразено със сравнително ниските доходи и общо ценово ниво в страната.

В разчетите на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД цената на електрическата енергия за трафични нужди е увеличена с по 6-7% годишно, като за база е взето достигнатото ниво през 2014 г.

Цена на труда

По данни на Евростат е анализиран темпа на нарастване на цената на труда през периода 2005 – 2013 г. Цената на труда включва заплати плюс данъци, минус субсидии и е изчислена конкретно за сектор „Transportation and storage". За тези девет години цената на труда в РБългария се е увеличавала средно с по 7,6% на година. За сравнение, темпа на растеж в Европейския съюз е средно 2,3% на година, а в съседна Румъния е 8,1% на година. Става дума за ръст в номиналното заплащане, т.е. за комбинация от инфлация и увеличаване на реалните доходи.

Данните на Европейския съюз показват, че най-високия ръст е през 2007 и 2008 г., но дори и през 2009 г., когато българската икономика се свива с около 5%, цената на труда продължава да нараства. Динамиката в Румъния е подобна, което дава индикация за обща тенденция за страни-членки на ЕС с подобно ниво на доход и географско положение.

Ако изключим годините на икономически бум и по-висока инфлация до 2009 г., нарастването на цената на труда в този сектор в РБългария е 4,8% на година. По всяка вероятност, подобен ще бъде и темпа на нарастване през следващите няколко години, освен ако не настъпи сериозен икономически възход, висока инфлация или поредна криза.

В разчетите на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД средната брутна работна заплата през периода след 2017 г. е увеличена с по 4,8% годишно.

13.2 Допускания при различните сценарии

Таблица 48

№	Допускания	мярка	Песимистичен	Реалистичен	Оптимистичен
1	Ръст на превозите	%	0,50%	2%	3%
2	Увеличение на приходната ставка				
	за периода 2016 – 2022	%	1%	1,8	2,2
3	Намаляване на персонала				
	за периода 2015	Брой	612	612	612
	за периода 2016	Брой	926	926	926
4	Нарастване на заплатата				
	за периода 2015 – 2022	*%*	24%	**35%**	**35%**
5	Производителност на 1 лице от персонала				
	на база нето тонкилометри	%	51%	**56%**	**67%**
	на база приходи, лева	%	80%	**87%**	**104%**
	Общи допускания				
6	Продажба на активи				
	Локомотиви	Брой	70	70	70
	Вагони	Брой	1 350	1 350	1 350
7	**Ръст на заплатите от 2017 година**				
	Средногодишно	***%***	3,5%	4,8%	4,8%
8	Цена на дизеловото гориво				
	нарастване годишно	%	4%	4%	4%
9	Цена на електрическата енергия				
	нарастване годишно	%	6 -7%	6 -7%	6 -7%

Забележка: За изчисляване на показателите в т. 4 и т. 5 /нарастване на заплати и производителности/ с цел съпоставимост на измененията са изчислени към реалистичния сценарий на 2015 г.

Период 2016 – 2022 г. е условно разделен на две фази:

Фаза 1 – Фаза на стабилизиране – Дружеството продължава оптимизирането на своята дейност и привежда структурата си към бюджет с нулева база, освобождава се от съпътстващи и несвойствени дейности, свръхкапацитет от активи и персонал и насочва усилията си към основната дейност – превоз на товари с железопътен транспорт във вътрешно и международно съобщение.

Фаза 2 – Фаза на развитие – „БДЖ – Товарни превози" ЕООД значително подобрява качеството на предлаганата услуга при намалени разходи и направени инвестиции.

13.3 Варианти на развитие за периода 2016 – 2022 г.

13.4 Песимистичен сценарий за периода 2016 – 2022 г.

Обемът на превозите при песимистичния сценарий се задържа според направените прогнози, като се взема предвид несигурната икономическа среда и съответно по-бавен темп на възстановяване на икономиката.

Голяма част от товарните железопътни превози се сформират от насипните товари за традиционната тежка промишленост и производството на енергия, въглища, желязна руда, производни и минерали. Ако икономиката следва тенденцията на много други страни от ЕС, тогава при тези традиционни сектори ще се наблюдава известен спад, който ще се отрази на товарния тонаж и поток.
Процесът на промяна на превозваните стоки от големи по обем и ниска стойност количества от насипни суровини, основно ориентиран към железопътния транспорт, към по-малки обеми генерални товари с висока стойност, ориентирани към автомобилния транспорт, се наблюдава в световен мащаб. Той е основният фактор, обясняващ промяната в разпределението на трафика по видове транспорт, чиято валидност се доказва повсеместно. Тази тенденция, резултат от преструктурирането на националната икономика, ще изисква реорганизация в структурата, управлението и експлоатационния процес в железопътния транспорт, осигуряваща по-голяма гъвкавост, оперативност и адекватно поведение в променящите се пазарни условия.

При разработване на сценариите са използвани данни от AECOM – Общ генерален план за транспорта и Национална програма за развитие: България 2020 (НПР БГ2020). Данните са съобразени с дадените прогнози за нарастване на БВП и средногодишната инфлация за страната през периода до 2020 г., показани в макроикономическата рамка в настоящия материал. При песимистичния сценарий, видно и от неговото название, е подходено консервативно – при определяне нарастването на БВП средногодишно с по 3% превозът на товари да нараства с 0,5%. При ръст на инфлацията 2,2% цените, а от тях и приходната ставка, да се увеличават с по 1% до 2% през периода 2016 – 2022 г.

Обемни показатели и формиране на приходите от основна дейност

Песимистичен сценарий
Таблица 49

Показател	Мярка	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022 /2016	%
Превоз на товари	хт	8 500	5 176	5 202	5 228	5 254	5 280	5 307	5 333	157	3%
нарастване по години	%		-39%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%		
Средно превозно разстояние	км	208	266	266	266	266	266	266	266		
Нетотонкилометри	млн	1 764,6	1 377,23	1 384,11	1 390,62	1 397,57	1 404,56	1 411,58	1 418,64	41,41	3%
Приходи - нето	х лв	121 441	103 195	104 749	106 293	107 893	110 601	113 377	116 223	13 028	13%
Нетна приходна ставка	лв/ткм	0,0688	0,07493	0,07568	0,07644	0,07720	0,07874	0,08032	0,08193	9%	9%
процент на изменение	%		**8,88%**	**1,0%**	**1,0%**	**1,0%**	**2,0%**	**2,0%**	**2,0%**		
Приходи от товаро - разт. дейност	х лв	105	23	23							
Приходи от спедиция	х лв	60	30	30							
Други приходи от експл. дейност		1280	1 280	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	-280	
Общо приходи	**х лв**	**122 886**	**104 528**	**105 802**	**107 293**	**108 893**	**111 601**	**114 377**	**117 223**	**12 695**	

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Видно от направените разчети средногодишно е планиран ръст на превозите с по 0,5%, което за целия 7-годишен период /2016 – 2022/ представлява 3% или 157 хил. тона.

Приходната ставка за периода 2016 – 2019 г. е увеличена с по 1% и след това през периода 2020 – 2022 г. с по 2%. Приходите от основна дейност нарастват средно с 1,8 млн. лв. годишно, като за целия период увеличението е от 12 695 хил. лв., т.е. от 104 528 хил. лв. по план за 2016 г. до 117 223 хил. лв. през 2022 г.

Човешки ресурси

Таблица 50

Показатели за разходите за труд	мярка	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2015/2022
Разходи за заплати	хил. лева	36 083	24 950	20 817	20 844	21 239	21 777	22 287	22 704	
в т. ч. разходи за обезщетения	*хил. лева*	2 330	5 000	453	93	96	0	102	105	
Средно списъчен брой на персонала	брой	3 374	1 922	1 872	1 852	1 832	1 832	1 812	1 792	-1 582
Намаление на персонала	*брой*	299	1 156	100	20	20	0	20	20	1 635
Средно месечна брутна раб. заплата	лева	850	865	907	934	962	991	1 020	1 051	201
нарастване на заплатата	%		1,80%	4,8%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	24%
социални осигуровки и надбавки	хил. лева	11 186	7 735	6 453	6 462	6 584	6 751	6 909	7 038	-4 148
% на соц. разходи към разходите за заплати	%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Видно от горната таблица, най-голямо намаление на персонал се планира през 2015 и 2016 г. Това е вследствие от разработените бюджети и необходимостта за привеждане в съответствие с намалените обеми превози на необходимите човешки ресурси.

През първите две - три години ефектът ще се редуцира, поради изплащането на задължителните по КТД и КТ обезщетения на напускащите работници и служители в размер на 5 брутни месечни работни заплати по длъжности.

През първите две-три години ефектът ще се редуцира, поради изплащането на задължителните по Колективния трудов договор и Кодекса на труда обезщетения на напускащите работници и служители в размер на 5 брутни месечни работни заплати по длъжности.

Предвидено е и намаляване на работниците в ремонтните бази на дружеството, с цел оптимизиране на дейността и прехвърляне на капиталните и средни ремонти за извършване в заводите на железопътната промишленост, извън системата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

От 2016 г. се прехвърля персоналът, зает с маневрена дейност в гарите.

Таблица 51 Персонал, зает с маневрена дейност в гари за прехвърляне в ДП „НК ЖИ"

№	Маневрена дейност в гари	мярка	стойност
1	**Брой персонал, общо в т.ч.**	**брой**	**574**
2	Гарово стопанство	брой	459
3	Локомотивно	брой	115
4	Разходи за заплати	лева	5 415 516
5	Социални разходи	лева	1 643 893

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

От 2016 г. се планира и прехвърлянето на ревизор-вагоните към инфраструктурния оператор.

Таблица 52 Персонал, зает с ревизорска дейност за прехвърляне в ДП „НК ЖИ"

№	Разходи за ревизор вагони в ТП	мярка	Стойност
1	**Брой персонал – общо**	**брой**	**352**
2	Разходи за заплати	лева	3 700 224
3	Социални разходи	лева	1 110 067

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Тези средства са намалени от разходите за възнаграждения и социални осигуровки и са планирани във външни услуги с оптимизирани стойности.

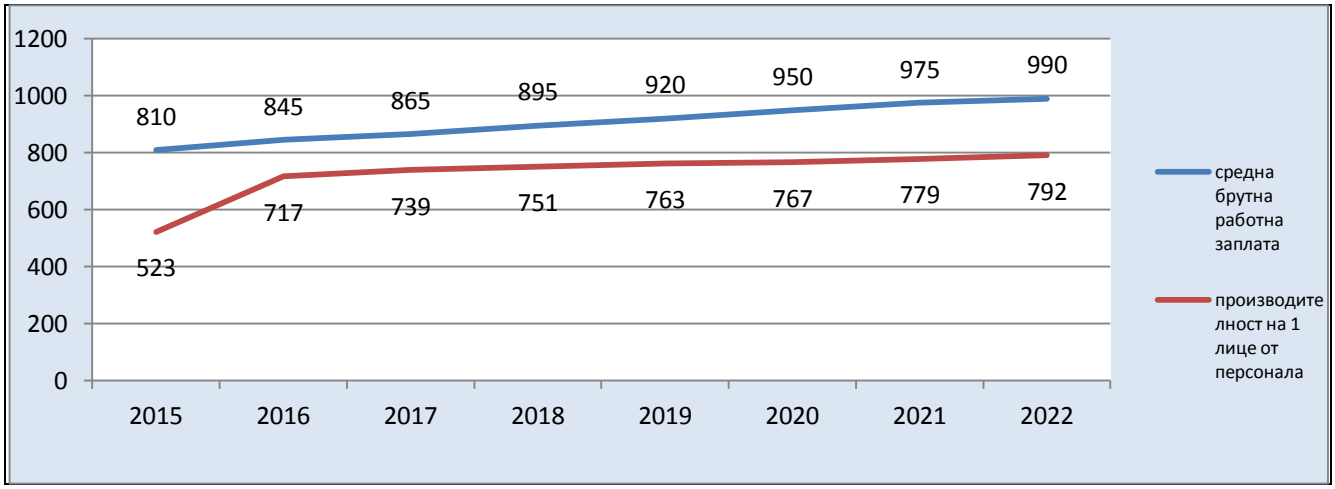
Производителност за периода 2016 – 2022 г.

Таблица 53

№	Показатели	мярка	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2015-2022
1	Превозени товари	хил. тона	8 500	5 176	5 202	5 228	5 254	5 280	5 307	5 333	
2	Нето тонкилометри	млн. ткм	1 765	1 377	1 384	1 391	1 398	1 405	1 412	1 419	
3	Приходи от основна дейност	хил. лева	**122 886**	**104 528**	**105 802**	**107 293**	**108 893**	**111 601**	**114 377**	**117 223**	
4	Численост на персонала	Брой	3 374	1 922	1 872	1 852	1 832	1 832	1 812	1 792	
5	Средна брутна работна заплата	лева/месец	850	865	907	934	962	991	1 020	1 051	24%
6	Производителност на едно лице от персонала										
7	*на база произведени нето тонкилометри*	хил. ткм/1 лице	523	717	739	751	763	767	779	792	
	годишно нарастване	%	11%	37%	3%	2%	2%	0%	2%	2%	51%
8	*на база приходи*	лева / 1 лице	36 421	54 385	56 518	57 934	59 440	60 918	63 122	65 415	
	годишно нарастване	%	12%	49%	4%	3%	3%	2%	4%	4%	80%

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Фигура 21 Ръст на средната работна заплата и производителност на 1 лице от персонала на база нето тонкилометрова работа



Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

От таблицата е видно, че средната брутна работна заплата нараства с 24 на сто през периода 2015 – 2022 г., производителността на едно лице, на база произведени приходи на 1 лице от персонала, се увеличава с 80% и съответно на база нето тонкилометър – с 51%.

Финансови показатели – Песимистичен сценарий

Таблица 54

хил. лева	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022/2016	%
Финансови показатели									
Приходи – Общо	110 328	111 602	113 193	114 893	117 701	120 477	123 323	12 995	12%
в т. ч. Приходи от продажби	110 328	111 602	113 193	114 893	117 701	120 477	123 323	12 995	12%
Оперативни разходи	96 679	92 405	93 635	95 493	97 206	99 170	101 040	4 361	5%
EBITDA	**13 649**	**19 196**	**19 558**	**19 401**	**20 495**	**21 307**	**22 283**	**8 634**	63%
Приходи от амортиз. на др. финансирания от ДБ	160	160	160	160	160	160	160	0	0%
Разходи за амортизации	14 346	16 099	17 853	19 607	21 362	23 116	24 871	10 525	73%
в т,ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	160	160	160	160	160	160	160	0	0%
EBIT	**-537**	**3 257**	**1 865**	**-47**	**-706**	**-1 649**	**-2 427**	**-1 891**	352%
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**3 666**	**3 001**	**2 780**	**2 904**	**2 825**	**2 859**	**3 202**	-463	-13%
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	7 860	4 818	4 560	4 260	4 535	4 535	4 235	-3 625	-46%
Себестойност на продадени ДМА и КМА	4 194	1 817	1 780	1 356	1 710	1 676	1 033	-3 162	-75%
Финансови приходи/разходи	-615	-528	-464	-401	-348	-304	-261	354	-58%
Печалба преди данъци	**2 514**	**5 729**	**4 181**	**2 456**	**1 771**	**907**	**514**	**-2 000**	-80%
Нетна печалба	**2 514**	**5 729**	**4 181**	**2 456**	**1 771**	**907**	**514**	-2 000	-80%
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**16 860**	**21 829**	**22 034**	**22 063**	**23 132**	**24 023**	**25 384**	**8 524**	51%
Собствен капитал	133 644	139 374	143 554	146 010	147 781	148 688	149 202	15 557	12%
Нетни активи	136 627	142 416	146 658	149 173	151 005	151 971	151 645	15 018	11%
Активи	230 588	229 221	225 761	220 628	214 519	207 142	200 038	-30 550	-13%
Задлъжнялост	95 491	88 595	80 953	73 365	65 485	57 201	49 583	-45 909	-48%
Обемни показатели									
Численост на персонала (брой) в края на периода	1 922	1 872	1 852	1 832	1 832	1 812	1 792	-130	-7%
Средносп. брой на персонала за производит.	1 922	1 872	1 852	1 832	1 832	1 812	1 792	-130	-7%
Производителност на 1 лице от персонала	717	739	751	763	767	779	792	75	10%
Превозени тонове (хил.)	5 176	5 202	5 228	5 254	5 280	5 307	5 333	157	3%
Нетотонкилометри (млн.)	1 377	1 384	1 391	1 398	1 405	1 412	1 419	41	3%
Коефициенти									
Рентабилност									
нетен марж	2,1%	4,9%	3,6%	2,1%	1,4%	0,7%	0,4%	-1,7%	-81%
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-0,4%	2,3%	1,3%	0,0%	-0,5%	-1,1%	-1,6%	-1,2%	305%
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,4%	2,3%	1,3%	0,0%	-0,5%	-1,1%	-1,6%	-1,2%	307%
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	66,6%	65,7%	67,3%	69,5%	73,3%	77,6%	82,5%	15,9%	24%
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	66,7%	65,8%	67,3%	69,6%	73,4%	77,7%	82,6%	15,9%	24%
Задлъжнялост									
дълг/собствен капитал - financial gearing	71,5%	63,6%	56,4%	50,2%	44,3%	38,5%	33,2%	-38,2%	-53%
дълг/ активи	41,4%	38,7%	35,9%	33,3%	30,5%	27,6%	24,8%	-16,6%	-40%
Ликвидност									
обща ликвидност	0,53	0,58	0,63	0,69	0,76	0,85	0,96	0,43	80%
бърза ликвидност	0,35	0,38	0,41	0,45	0,50	0,56	0,63	0,28	81%
абсолютна ликвидност	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	559%
доходност									
Локомотивен парк **брой**	137	137	137	137	137	137	137	0,00	0%
Вагонен парк **брой**	3 545	3 545	3 545	3 545	3 545	3 545	3 545	0,00	0%
Коеф. на дох. на лок., **хлв/локом.**	805	815	826	839	859	879	900	94,85	12%
Коеф. на дох. на тов. вагон, **хлв/тов. вагон**	31	31	32	32	33	34	35	3,67	12%
Производ. на 1 лице на база приходи, **хлв**	57	60	61	63	64	66	69	11,42	20%

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Измененията в горната таблица са за периода 2022 г. към 2016 г., поради това, че превозите на каменни въглища от 2016 г. са преминали окончателно към Ти Би Ел и не може да има сравнимост с 2015 г.

Приходите от продажби се увеличават от 110 328 хил. лв. през 2016 г. на 123 323 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 12 995 хил. лв. или 12%.

Оперативните разходи се увеличават от 96 679 хил. лв. през 2016 г. на 101 040 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 4 361 хил. лв. или 5%. В приложения отчет за приходи и разходи може да се проследи изменението на разходите по икономически елементи и по години.

- Разходите за гориво и енергия са разчетени на база обемът на работа, изразен в нето тонкилометри, бруто тонкилометри и влаккилометри.
- Разходите за заплати и социални осигуровки са планирани на база разчетена численост на персонала, средна брутна работна заплата по години и процент на социалните разходи към разходите за възнаграждения.
- Разходите за амортизационни отчисления са на база изваждане и продажба ДМА /1 350 товарни вагона и 70 локомотива/ от инвентарния парк на дружеството и класифицирани в баланса като „държани за продажба активи". Амортизациите са съобразени с ремонтните програми през годините и съответно капитализиране на 1/6 част от капиталните ремонти във всяка година.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации е положителна величина и се увеличава от 13 649 хил. лв. през 2016 г. на 22 283 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 8 634 хил. лв. или 63%.

EBIT се намалява от -537 хил. лв. през 2016 г. на -2 429 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 1 891 хил. лв. или 352%.

Нетната печалба намалява от 2 514 хил. лв. през 2016 г. на 514 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 2 000 хил. лв. или 80%.

Паричният поток (*чиста печалба + амортизации*) се увеличава от 16 860 хил. лв. през 2016 г. на 25 384 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 8 524 хил. лв. или 51%.

Собственият капитал се увеличава от 133 644 хил. лв. през 2016 г. на 149 202 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 15 557 хил. лв. или 12%. Увеличението на собствения капитал е вследствие на формиралият се положителен финансов резултат през периода 2016 – 2022 г. и извършената преоценка на ДМА /товарни вагони и локомотиви/ в края на 2015 г.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството намалява от 2,1% през 2016 г. на 0,4% през 2022 г., т.е. намалението е 81%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се влошава от -0,4% през 2016 г. на -1,6% през 2022 г., т.е. намалението е 305%.

- Рентабилност на нетните активи (EBIT/ нетни активи) се влошава от -0,4% през 2016 г. на -1,6 през 2022 г., т.е. намалението е 305%.
- Обръщаемостта на активите (приходи/ДА) се увеличава от 67% през 2016 г. на 82% през 2022 г., т.е. увеличението е 24%.
- Обръщаемостта на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 67% през 2016 г. на 83% през 2022 г., т.е. увеличението е 24%.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо собствения капитал, намалява от 71,5% през 2016 г. на 33,2% през 2022 г., т.е. намалението е 53%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо активите, намалява от 41,4% през 2016 г. на 24,8% през 2022 г., т.е. намалението е 40%.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на общата ликвидност се увеличава от 0,53 през 2016 г. на 0,96 през 2022 г., т.е. увеличението е 80%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бързата ликвидност нараства от 0,35 през 2016 г. на 0,63 през 2022 г., т.е. увеличението е 81%.

Рентабилност на активите

- На **1 вагон** (приходи/ брой вагони) – Рентабилността на 1 вагон се увеличава от 31 хил. лв. през 2016 г. на 35 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 12%.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив се увеличава от 805 хил. лв. през 2016 г. на 900 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 12%.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала). Рентабилността на 1 лице от персонала се увеличава от 57 хил. лв. през 2016 г. на 69 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 20%.

Изводи:

- Ръстът на производителността изпреварва този на средната брутна работна заплата.
- Видно от направените разчети, през периода 2015 – 2022 г. **средната брутна работна заплата нараства с 24%, производителността на едно лице на база произведени приходи на 1 лице от персонала се увеличава с 80%** и съответно **на база нето тонкилометър – с 51%.**
- При нарастване с по-голям % на разходите за труд, средствата за капитален ремонт и модернизация намаляват и извършването на определените обеми превози става невъзможно.
- Налага се изводът, че при превози на около 5,3 млн. тона товари, числеността на заетия персонал следва да бъде до **1 500 – 1 792 броя** и да се оптимизира в пълна степен експлоатационната схема, т.е. да се возят по-тежки влакове по най-рационалните маршрути, както и да се намали оборота на товарния вагон, за да се използват по-малко на брой локомотиви и вагони.

Таблица 55 Отчет за приходите и разходите по песимистичния сценарий

показатели	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Нетни приходи от продажби	**105 028**	**106 302**	**107 793**	**109 393**	**112 101**	**114 877**	**117 723**
на външни клиенти	104 528	105 802	107 293	108 893	111 601	114 377	117 223
превоз на товари	104 528	105 802	107 293	108 893	111 601	114 377	117 223
на свързани лица	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**
Други приходи	**5 300**	**5 300**	**5 400**	**5 500**	**5 600**	**5 600**	**5 600**
от външни клиенти	5 300	5 300	5 400	5 500	5 600	5 600	5 600
Приходи общо	**110 328**	**111 602**	**113 193**	**114 893**	**117 701**	**120 477**	**123 323**
Разходи за основна дейност	**96 679**	**92 405**	**93 635**	**95 493**	**97 206**	**99 170**	**101 040**
Материали	2 736	2 777	2 818	2 861	2 904	2 947	2 991
Горива	6 785	7 148	7 514	7 884	8 346	8 768	9 193
ел. енергия	16 940	17 457	18 005	18 631	19 247	19 810	20 401
Топлоенергия	60	60	60	60	60	60	60
външни услуги	36 874	37 034	37 211	37 452	37 275	37 478	37 676
от външни доставчици	33 600	33 646	33 736	33 886	33 617	33 725	33 823
- услуги	7 300	7 300	7 300	7 358	7 220	7 240	7 250
- инфраструктурни такси	10 169	10 211	10 295	10 380	10 466	10 553	10 642
- други услуги от НК "ЖИ"	15 331	15 331	15 331	15 331	15 331	15 331	15 331
- ремонт	800	804	810	817	600	600	600
от свързани лица	**3 274**	**3 388**	**3 475**	**3 566**	**3 658**	**3 754**	**3 853**
Заплати	24 950	20 817	20 844	21 239	21 777	22 287	22 704
социални осигуровки и надбавки	7 412	6 112	6 102	6 204	6 348	6 484	6 593
почивно дело	323	341	360	380	403	425	445
други разходи	2 700	2 759	2 820	2 882	2 946	3 010	3 077
суми с корект. характер (ремонт по стапански начин)	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100
EBITDA	**13 649**	**19 196**	**19 558**	**19 401**	**20 495**	**21 307**	**22 283**
Финансиране за подвижен състав	160	160	160	160	160	160	160
Амортизации	14 346	16 099	17 853	19 607	21 362	23 116	24 871
Финансиране за подвижен състав	160	160	160	160	160	160	160
EBIT	**-537**	**3 257**	**1 865**	**-47**	**-706**	**-1 649**	**-2 427**
Други приходи (продажба на активи)	7 860	4 818	4 560	4 260	4 535	4 535	4 235
Балансова стойност на продадените активи	4 194	1 817	1 780	1 356	1 710	1 676	1 033
финансови приходи	50	50	50	50	50	50	50
финансови разходи	665	578	514	451	398	354	311
Счетоводна печалба (загуба)	**2 514**	**5 729**	**4 181**	**2 456**	**1 771**	**907**	**514**
Печалба (загуба)	**2 514**	**5 729**	**4 181**	**2 456**	**1 771**	**907**	**514**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Таблица 56 Баланс песимистичен сценарий

АКТИВ хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
А. Дълготрайни активи								
I. Дълготрайни материални активи	**177 600**	**177 101**	**176 850**	**174 850**	**171 099**	**166 598**	**160 845**	**154 397**
II. Дълготрайни нематериални активи	291	262	247	239	235	233	232	231
III. Дългосрочни финансови активи								
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**177 891**	**177 363**	**177 097**	**175 089**	**171 334**	**166 831**	**161 077**	**154 629**
Б. Краткотрайни активи								
I Краткотрайни материални запаси	16 101	15 700	15 700	15 700	15 700	15 700	15 700	15 700
II. Краткосрочни вземания	28 943	29 320	29 320	29 320	29 320	29 320	29 320	29 320
III. Краткосрочни финансови активи	0	0	0	0	0	0	0	0
IV. Парични средства	195	106	504	552	674	568	445	389
V. Разходи за бъдещи периоди	0	0	0	0	0	0	0	0
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	45 239	45 126	45 524	45 572	45 694	45 588	45 465	45 409
В. АКТИВИ ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА								
Общо за раздел В	9 600	8 100	6 600	5 100	3 600	2 100	600	-
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**232 731**	**230 588**	**229 221**	**225 761**	**220 628**	**214 519**	**207 142**	**200 038**

ПАСИВ хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
А. Собствен капитал								
Общо по група I	23 251	23 251	23 251	23 251	23 251	23 251	23 251	23 251
II. Резерви								
2. Резерви от последващи оценки на активите и пасивите	132 585	132 585	132 585	132 585	132 585	132 585	132 585	132 585
3. Целеви резерви – други	83 164	83 164	83 164	83 164	83 164	83 164	83 164	83 164
Общо по група II	215 749	215 749	215 749	215 749	215 749	215 749	215 749	215 749
III. Финансов резултат								
1. Натрупана печалба (загуба)	(108 278)	(107 870)	(105 355)	(99 626)	(95 445)	(92 989)	(91 218)	(90 312)
в т.ч.: непокрита загуба	(108 278)	(107 870)	(105 355)	(99 626)	(95 445)	(92 989)	(91 218)	(90 312)
2. Текуща печалба (загуба)	408	2 514	5 729	4 181	2 456	1 771	907	514
Общо по група III	(107 870)	(105 355)	(99 626)	(95 445)	(92 989)	(91 218)	(90 312)	(89 798)
Общо по раздел А (I+II+III)	**131 130**	**133 644**	**139 374**	**143 554**	**146 010**	**147 781**	**148 688**	**149 202**
Б. Дългосрочни пасиви								
I. Дългосрочни задължения	12 523	11 083	9 643	8 203	6 763	5 323	3 883	2 443
II Приходи за бъдещи периоди	0	0	0	0	0	0	0	0
Общо по раздел Б (I+II)	12 523	11 083	9 643	8 203	6 763	5 323	3 883	2 443
В. Краткосрочни пасиви								
I. Краткосрочни задължения	87 425	84 408	78 952	72 750	66 602	60 162	53 318	47 140
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания								
2. Финансирания	1 653	1 453	1 253	1 253	1 253	1 253	1 253	1 253
Общо за група II	**1 653**	**1 453**	**1 253**	**1 253**	**1 253**	**1 253**	**1 253**	**1 253**
Общо по раздел В (I+II)	89 078	85 861	80 205	74 003	67 855	61 415	54 571	48 393
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**232 731**	**230 588**	**229 221**	**225 761**	**220 628**	**214 519**	**207 142**	**200 038**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Таблица 57 Паричен поток песимистичен сценарий

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Парични средства в началото на периода	**2 576**	**1 157**	**31**	**429**	**477**	**599**	**493**	**370**
А. Парични потоци от основна дейност								
постъпления	**131 994**	**110 328**	**111 602**	**113 193**	**114 893**	**117 701**	**120 477**	**123 323**
- от превоз на товари	124 698	104 528	105 802	107 293	108 893	111 601	114 377	117 223
- други приходи	6 065	5 300	5 300	5 400	5 500	5 600	5 600	5 600
- други услуги от СЛ	1 230	500	500	500	500	500	500	500
плащания в т. ч. за:	**122 157**	**101 873**	**96 523**	**99 051**	**100 420**	**102 775**	**105 112**	**106 634**
- за персонал	47 725	32 362	26 930	26 946	27 443	28 125	28 771	29 297
почивно дело СЛ /ХБДЖ/	467	352	372	392	414	439	463	485
- гориво	12 829	6 785	7 148	7 514	7 884	8 346	8 768	9 193
- ел. енергия	22 049	17 000	17 517	18 065	18 691	19 307	19 870	20 461
- материали и резервни части	3 519	2 736	2 777	2 818	2 861	2 904	2 947	2 991
- услуги	7 650	6 500	6 500	6 500	6 500	6 500	6 500	6 500
- други разходи	2 346	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100
- инфраструктурни такси	13 736	10 169	10 211	10 295	10 380	10 466	10 553	10 642
погасяване на задълж. към НК ЖИ	800	2 100	1 172	2 300	2 000	2 400	2 900	2 669
- други услуги от НК "ЖИ"	1 811	15 031	15 031	15 331	15 331	15 331	15 331	15 331
- финансови разходи	845	665	578	514	451	398	354	311
Нетен пари. поток от осн. дейн. (А)	**9 836**	**8 455**	**15 079**	**14 143**	**14 473**	**14 927**	**15 365**	**16 690**
Б. Парични потоци от инвест.								
постъпления	**5 079**	**7 860**	**4 818**	**4 560**	**4 260**	**4 535**	**4 535**	**4 235**
- продажби на активи	5 079	7 860	4 818	4 560	4 260	4 535	4 535	4 235
Плащания	**9 440**	**15 450**	**17 550**	**16 750**	**16 750**	**17 750**	**18 250**	**19 250**
в локомотиви		**2 500**	**2 500**	**2 500**	**2 500**	**3 000**	**3 000**	**4 000**
в товарни вагони		**2 500**	**2 500**	**2 500**	**2 500**	**3 000**	**3 500**	**3 500**
- инвестиции за ERP система	300	1 000	1 000	200	200	200	200	200
- ремонт на товарни вагони в заводи	3 800	4 500	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000
- Доставка на електромери и ГСМ	1 440	-	-	-	-	-	-	-
- ремонт на локомотиви в заводи	3 500	4 500	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
- ремонт на компресори и крикове, машини		50	50	50	50	50	50	50
- ремонт на железен път и съоръжения	200	200	200	200	200	200	200	200
- ремонт на сгради	200	200	300	300	300	300	300	300
Нетен пар. поток от инвест. дейн (Б)	**(4 361)**	**(7 590)**	**(12 733)**	**(12 190)**	**(12 490)**	**(13 215)**	**(13 715)**	**(15 015)**
В. Парични потоци от фин.дейн.								
постъпления	**50**	**50**	**50**	**50**	**50**	**50**	**50**	**50**
Плащания	**6 745**	**1 841**	**1 798**	**1 754**	**1 711**	**1 668**	**1 624**	**1 581**
- по заеми ПП	1 885	1 841	1 798	1 754	1 711	1 668	1 624	1 581
- заем ХБДЖ	2 160							
погасяване на задълж. към ХБДЖ	2 700							
Нетен пар. поток от фин. дейност (В)	**(6 695)**	**(1 791)**	**(1 748)**	**(1 704)**	**(1 661)**	**(1 618)**	**(1 574)**	**(1 531)**
Изменение през периода (А+Б+В)	(1 219)	(926)	599	248	322	94	76	144
Минимален оперативен резерв	200	200	200	200	200	200	200	200
Парични средства в края на периода	**1 157**	**31**	**429**	**477**	**599**	**493**	**370**	**314**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

13.5 Реалистичен сценарий

Реалистичен сценарий за развитие на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД 2016 – 2022 г.

При разработване на сценариите са използвани данни от AECOM – Общ генерален план за транспорта и Национална програма за развитие: България 2020 (НПР БГ2020). При реалистичния сценарий е заложено ежегодно нарастване на обемите превозени товари с 2%, съобразено с БВП на страната. При направените прогнози в обемните показатели е взет предвид факта, че пазарът на сухопътни транспортни услуги се характеризира със силна конкуренция между железопътните и автомобилни превозвачи. Тук би следвало да се отчете, че частните железопътни оператори не привличат товари от конкурентните видове транспорт, а преразпределят наличното търсене. Развитието на енергийния сектор в перспектива до 2020 г., предполага запазване и леко нарастване в търсенето на вътрешни железопътни превози.

Основната тенденция за увеличаване на превозите на товари с железопътен транспорт, е те да се осъществяват предимно с участието на блок-влакове (маршрутни, совалкови влакове), обработвани в интермодални терминали. Капацитетът на железопътната инфраструктура за превоз по мрежата има резерви над 40%. Необходимо е провеждане на гъвкава и преференциална тарифна политика, особено при транзитните и интермодалните превози.

Дружеството трябва да се фокусира върху подобряване на параметрите на превозните услуги, така че да има допълнителна добавена стойност за клиентите. Този подход би ограничил негативното влияние на фактора „цена" по отношение на общото възприемане на транспортната услуга от клиентите. В условията на икономическа криза и силно чувствителен и конкурентен пазар, не само по отношение на останалите железопътни превозвачи, но и по отношение на автомобилния транспорт, дружеството следва да продължи практиката на директно договаряне и предоставяне на специални цени за отделните клиенти, а в случаите когато това е невъзможно – да предлага допълнителни услуги към превозите, добавящи стойност за клиента.

За да се запазят настоящите и да се привлекат нови клиенти на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД трябва да се полагат усилия в няколко направления:

- Повишаване качеството на превозите;
- Намаляване срока на доставка;
- Своевременно и точно подаване на вагоните;
- Своевременна информация за движението на вагоните;
- Обемни показатели и формиране на приходите от основна дейност.

Първото допускане е, че през 2016 г. дружеството не обслужва превозите на Ти Би Ел. Вследствие на това, обемът на работа намалява драстично – с 3 745 хил. тона, т.е. намалението е 43%. Средното превозно разстояние общо на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД нараства от 206 км през 2015 г. на 271 км през 2016 г. и през следващите години, тъй като превозите на Ти Би Ел

са на къси разстояния до 119 км и нето тонкилометровата работа на дружеството намалява с 25%.

Таблица 58 Влияние от изваждане на Ти Би Ел като клиент на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

№	Показатели	мярка	2015	Обеми на Ти Би Ел	2015 без Ти Би Ел	% на Ти Би Ел от общото
1	Превозени товари	х.тона	8 720	3 745	4 975	43%
2	Нето тонкилометри	млн.ткм	1 792	446	1 346	25%
3	Приходи нето	лева	124 277	22 684	101 593	18%
4	Приходна ставка	лева/ткм	0,06855	0,0509	0,0755	74%
5	Средно превозно разстояние	Км	206	119	271	58%

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Видно от направените разчети средногодишно е планиран ръст на превозите с по 2%, което за целия 7-годишен период /2016 – 2022 г./ представлява 12% или 661 хил. тона.

Таблица 59 Формиране на приходи по години

Показател	Мярка	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	изменение 2022/2016
Превоз на товари	Хт	8 500	5 243	5 348	5 455	5 564	5 675	5 788	5 904	661
нарастване на превозите по години			**-38%**	**2%**	**2%**	**2%**	**2%**	**2%**	**2%**	**13%**
Средно превозно разстояние	Км	208	266	266	266	266	266	266	266	
Нето тонкилометри	млн	1 764,55	1 392,54	1 425,06	1 450,90	1 479,92	1 509,51	1 539,70	1 570,50	177,96
Приходи – нето	х лв	121 441	103 109	107 460	111 424	115 746	120 236	124 909	129 764	26 656
Нетна приходна ставка	Лв	0,0688	0,07555	0,07695	0,07836	0,07981	0,08128	0,08278	0,08431	
нарастване на приходната ставка по години	%		**9,8%**	**1,8%**	**1,8%**	**1,8%**	**1,8%**	**1,9%**	**1,9%**	**12%**
Други приходи от експл. дейност	х лв	1 280	1 280	900	900	900	900	900	900	-380
Общо приходи	**х лв**	**122 886**	**104 442**	**108 413**	**112 324**	**116 646**	**121 136**	**125 809**	**130 664**	**26 223**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Приходната ставка нараства поради промяна в структурата на товарите (намалява превозът на каменни въглища, които са с по-ниска приходна ставка от средната). Приходите от основна дейност нарастват с по 3,7 млн. лв. годишно и за целия период увеличението е от 104 442 хил. лв. през 2016 г. до 130 664 хил. лв. през 2022 г.

Таблица 60 Човешки ресурси

Показатели за разходите за труд	мярка	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022/2015
Разходи за заплати	хил. лева	37 041	21 081	21 279	22 291	23 316	24 455	25 344	26 496	
в т. ч. разходи за обезщетения	хил. лева	2 614	1 007	242	244	211	263			
Средно списъчен брой на персонала	брой	3 374	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	
Намаление на персонала	брой	612	1 156							1 768
Списъчен в края на годината	брой	3 078	1 922	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	
Намаление на броя 2016 към НКЖИ	брой		926		0	0	0	0	0	
Намаление на броя 2016 г. от Ти Би Ел	брой		230							
Средно месечна брутна раб. Заплата	лева	850	871	913	957	1003	1050	1100	1150	300
нарастване на заплатата	%	2,4%	2,5%	4,8%	4,8%	4,8%	4,7%	4,8%	4,5%	35%
социални осигуровки и надбавки	хил. лева	10 684	6 324	6 384	6 910	7 228	7 826	8 110	8 479	
% на соц. разходи към разходите за заплати	%	28,8%	30%	30%	31%	31%	32%	32%	32%	

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Видно от горната таблица най-голямо намаление на персонал се планира през 2015 и 2016 г. Това е вследствие от разработените бюджети и необходимостта за привеждане в съответствие с намалените обеми превози на необходимите човешки ресурси.

През първите две-три години разходите ще се увеличат поради изплащането на задължителните по Колективния трудов договор и Кодекса на труда обезщетения на напускащите работници и служители от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. Предвидено е на освободените да се изплащат по 5 брутни работни заплати. За периода 2015 – 2016 г. са необходими 3 621 хил. лв. за изплащане на обезщетения.

Предвидено е и намаляване на работниците в ремонтните бази на дружеството, с цел оптимизиране на дейността и прехвърляне на капиталните и средни ремонти за извършване в заводите на железопътната промишленост, извън системата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

През 2015 г. намалението на персонала е във връзка с доказаната необходимост по разработените бюджети. Намалението е 612 броя персонал на списъчния състав.

През 2016 г. персоналът се намалява с 574 броя, вследствие на прехвърляне на маневрената дейност към инфраструктурния оператор. Необходимите разходи за този персонал са дадени в долната таблица.

Таблица 61 Персонал, зает с маневрена дейност в гари, за прехвърляне в ДП „НК ЖИ"

№	Маневрена дейност в гари	мярка	стойност
1	**Брой персонал – общо**	**брой**	**574**
2	Гарово стопанство	брой	459
3	Локомотивно	брой	115
4	Разходи за заплати	лева	5 415 516
5	Социални разходи	лева	1 643 893

Източник: Аналитичен отчет на разходите от отдел „Финансов мениджмънт"

През 2016 г. персоналът се намалява и с още 352 броя, вследствие на прехвърляне на ревизор-вагоните към инфраструктурния оператор. Необходимите разходи за този персонал са дадени в долната таблица, като са изчислени на база заплатите за м. януари 2015 г.

Таблица 62 Персонал, зает с ревизорска дейност, за прехвърляне в ДП „НК ЖИ"

№	Разходи за ревизор вагони в ТП	мярка	стойност
1	**Брой персонал – общо**	**Брой**	**352**
2	Разходи за заплати	лева	3 700 224
3	Социални разходи	лева	110 067

Източник: Аналитичен отчет на разходите от отдел „Финансов мениджмънт"

През 2016 г. от отпадане на превозите на Ти Би Ел намалението на персонала е с 230 броя. През годините след 2018 г. е планирано увеличаване на % на социалните разходи към средствата за работна заплата, поради очакваните промени в Кодекса на социалното осигуряване и завишаване на този % с 0,5-1% в следващите години.

В следващата таблица е показан броя на служителите, имащи право на пенсиониране според сегашните изисквания за възраст и стаж, както и необходимите средства за обезщетения. Към момента /м. март 2015 г./ при пенсиониране се изплащат по 9 брутни работни заплати, ако служителят в срок от един месец от навършване на възрастта за пенсиониране се възползва от това си право. В случай, че продължи да работи и след известно време се пенсионира, то му се полагат 6 брутни заплати (*това е регламентирано в действащия КТД от м. март 2014 г.).*

Таблица 63 Персонал, подлежащ на пенсиониране до 2022 г.

№	Подлежащи на пенсиониране	мярка	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	**Брой служители, придобиващи право на пенсия**	**брой**	**48**	**53**	**51**	**42**	**79**	**71**	**100**
	Необходими средства								
2	**Средства за обезщетения по години**	**лева**	**350 921**	**412 129**	**358 619**	**301 597**	**568 857**	**526 955**	**713 944**
	Централно управление на "БДЖ ТП"	лева	7 700	78 164	8 132	25 474	44 037	59 913	69 584
	ПТП София	лева	137 403	77 391	118 607	38 979	159 876	120 636	181 492
	ПТП Горна Оряховица	лева	108 677	124 022	85 067	94 021	153 948	96 544	167 673
	ПТП Пловдив	лева	97 142	132 552	146 814	143 123	210 995	249 861	295 196

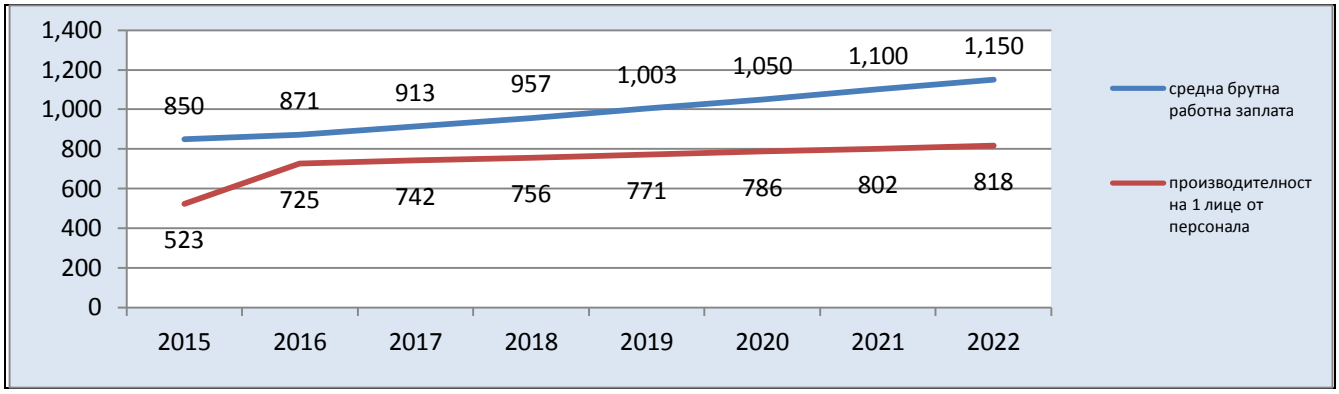
Източник : отдел „Човешки ресурси" и счетоводство

Таблица 64 Производителност за периода 2016 – 2022 г.

№	Показатели	мярка	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016-2022
1	Превозени товари	хил. тона	8 500	5 243	5 348	5 455	5 564	5 675	5 788	5 904	661
2	Нетотонкилометри	млн. ткм	1 765	1 393	1 425	1 451	1 480	1 510	1 540	1 570	178
3	Приходи от основна дейност	хил. лева	**122 886**	**104 442**	**108 413**	**112 324**	**116 646**	**121 136**	**125 809**	**130 664**	**26 223**
4	Численост на персонала	брой	3 374	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	-1 454
5	Средна брутна работна заплата	лева/мес	850	871	913	957	1 003	1 050	1 100	1 150	35%
6	Производ.на 1 лице от персонала										
	на база произв. нетотонкм	хил. ткм/1 лице	523	725	742	756	771	786	802	818	56%
	годишно нарастване			39%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	
8	*на база приходи*	лева / 1 лице	36 421	54 397	56 465	58 502	60 753	63 091	65 526	68 054	
	годишно нарастване	%	12%	49%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	87%

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Фигура 22 Ръст на средната работна заплата и производителност на 1 лице от персонала на база нето тонкилометрова работа



На графиката е илюстрирано:

- увеличаването на средната брутна работна заплата с 35% за периода 2015 – 2022 г.;
- производителността на едно заето лице на база нето тонкилометрова работа за периода 2015 – 2022 г. с 56%;
- производителността на база произведени приходи на едно лице се увеличава от 36 421 лв. на 68 054 лв., т.е. увеличението е 87%.

Таблица 65 Финансови показатели – Реалистичен сценарий

хил. лева	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022/2016	%
Финансови показатели									
Приходи - Общо	111 242	114 413	118 324	122 346	126 836	131 509	136 364	25 123	23%
в т. ч. Приходи от продажби	111 242	114 413	118 324	122 346	126 836	131 509	136 364	25 123	23%
Оперативни разходи	91 909	94 240	97 010	100 688	104 899	108 478	112 512	20 604	22%
EBITDA	**19 333**	**20 173**	**21 314**	**21 658**	**21 936**	**23 031**	**23 852**	**4 519**	23%
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	160	160	160	160	160	160	160	0	0%
Разходи за амортизации	14 027	15 390	16 914	18 715	20 630	22 562	24 299	10 271	73%
в т,ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	160	160	160	160	160	160	160	0	0%
EBIT	**5 465**	**4 943**	**4 560**	**3 103**	**1 466**	**629**	**-287**	**-5 752**	-105%
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**3 179**	**3 901**	**3 380**	**3 604**	**4 278**	**4 016**	**5 005**	1 826	57%
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	5 910	5 718	5 160	4 960	6 135	5 835	5 935	25	0%
Себестойност на продадени ДМА и КМА	2 731	1 817	1 780	1 356	1 857	1 819	930	-1 801	-66%
Финансови приходи/разходи	-495	-408	-344	-281	-228	-184	-141	354	-71%
Печалба преди данъци	**8 149**	**8 436**	**7 595**	**6 425**	**5 517**	**4 461**	**4 577**	**-3 572**	-44%
Нетна печалба	**8 357**	**8 436**	**7 595**	**6 425**	**5 517**	**4 461**	**4 577**	-3 780	-45%
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**22 385**	**23 826**	**24 509**	**25 141**	**26 147**	**27 023**	**28 876**	**6 491**	29%
Собствен капитал	139 488	147 924	155 519	161 945	167 461	171 922	176 499	37 011	27%
Нетни активи	142 342	150 709	158 236	164 593	170 041	174 433	178 941	36 599	26%
Активи	232 174	230 612	229 007	227 790	225 306	221 123	214 113	-18 061	-8%
Задлъжнялост	91 234	81 436	72 436	64 994	57 193	48 750	37 362	-53 872	-59%
Обемни показатели									
Численост на персонала (брой) в края на периода	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	0	0%
Средносписъчен брой на персонала за производителност	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	0	0%
Производителност на 1 лице от персонала	725	742	756	771	786	802	818	93	13%
Превозени тонове (хил.)	5 243	5 348	5 455	5 564	5 675	5 788	5 904	661	13%
Нетотонкилометри (млн.)	1 393	1 425	1 451	1 480	1 510	1 540	1 570	178	13%
Коефициенти									
Рентабилност									
нетен марж	7,13%	7,02%	6,15%	5,05%	4,15%	3,25%	3,22%	-0,04	-55%
на собствения капитал (EBIT/собств. капитал)	3,92%	3,34%	2,93%	1,92%	0,88%	0,37%	-0,16%	-0,04	-104%
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	3,84%	3,28%	2,88%	1,88%	0,86%	0,36%	-0,16%	-0,04	-104%
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	65,20%	66,84%	68,70%	70,84%	74,48%	78,24%	83,88%	0,19	29%
Задлъжнялост									
дълг/собствен капитал - financial gearing	65,41%	55,05%	46,58%	40,13%	34,15%	28,36%	21,17%	-0,44	-68%
дълг/ активи	39,30%	35,31%	31,63%	28,53%	25,38%	22,05%	17,45%	-0,22	-56%
Ликвидност									
обща ликвидност	0,55	0,61	0,68	0,75	0,85	0,99	1,27	0,72	131%
бърза ликвидност	0,36	0,40	0,44	0,49	0,55	0,64	0,83	0,47	130%
абсолютна ликвидност	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02	0,01	134%
Доходност									
Локомотивен парк, **брой**	137	137	137	137	137	137	137	0	0%
Вагонен парк, **брой**	3 545	3 545	3 545	3 545	3 545	3 545	3 545	0	0%
Коеф. на доходн. на лок., **хил. лева/локом.**	812	835	864	893	926	960	995	183	23%
Коеф. на дох. на тов. вагон, **хил. лева /вагон**	31	32	33	35	36	37	38	7	23%
Производ. на 1 лице на база приходи, **хлв**	58	60	62	64	66	68	71	13	23%

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

При всички сравнения за изпълнение на показателите през 2022 г., се взима като база за сравнение 2016 г. поради това, че превозите на каменни въглища са преминали окончателно към Ти Би Ел, от което не може да има съпоставимост в приходната и разходната част с 2015 г.

Приходите от продажби се увеличават от 111 242 хил. лв. през 2016 г. на 136 364 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 25 123 хил. лв. или 23%.

Оперативните разходи за периода се увеличават от 91 909 хил. лв. през 2016 г. на 112 512 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 20 604 хил. лв. или 22%. В приложения отчет за приходи и разходи може да се проследи изменението на разходите по икономически елементи и по години.

- Разходите за гориво и енергия са разчетени на база обема на работа, изразен в нето тонкилометри, бруто тонкилометри и влаккилометри.
- Разходите за заплати и социални осигуровки са планирани на база разчетена численост на персонала, средна брутна работна заплата по години и процент на социалните разходи към разходите за възнаграждения.
- Разходите за амортизационни отчисления са на база заприходените ДМА и изваждане на 1 350 вагона и 70 локомотива от инвентарния парк на дружеството, класифицирани в баланса като „държани за продажба активи" – още през 2015 г. техните амортизации са свалени от ОПР. Амортизациите са съобразени с ремонтните програми през годините и съответно капитализиране на 1/6 част от капиталните ремонти във всяка година.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации е положителна величина и се увеличава от 19 333 хил. лв. през 2016 г. на 23 852 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 4 519 хил. лв. или 23%.

EBIT е положителна величина и намалява от 5 465 хил. лв. през 2016 г. на - 287 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 5 752 хил. лв. или 105%.

Нетната печалба намалява от 8 357 хил. лв. през 2016 г. на 4 577 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 3 780 хил. лв. или 45%. През 2016 г. печалбата е по-голяма поради увеличаване на приходите от прехвърляне на собственост на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД към Национална компания „Железопътна инфраструктура" на 17 броя локомотиви за осъществяване на маневрената дейност.

Паричният поток (*чиста печалба + амортизации*) се увеличава от 22 385 хил. лв. през 2016 г. на 28 876 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 6 491 хил. лв. или 29%.

Собственият капитал се увеличава от 139 488 хил. лв. през 2016 г. на 176 499 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 37 011 хил. лв. или 27%. Увеличението на собствения капитал е вследствие на формиралия се положителен финансов резултат през периода 2016 – 2022 г. и отразената преоценка на ДМА /товарни вагони и локомотиви/ в края на 2015 г.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството намалява от 7% през 2016 г. на 3% през 2022 г., т.е. намалението е 55%.

- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) намалява от 4% през 2016 г. на -0,16% през 2022 г., т.е. намалението е 104%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/ нетни активи) намалява от 4% през 2016 г. на -0,16% през 2022 г., т.е. намалението е 104%.
- Обръщаемостта на активите (приходи/ДА) се увеличава от 65% през 2016 г. на 84% през 2022 г., т.е. увеличението е 29%.
- Обръщаемостта на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 65% през 2016 г. на 84% през 2022 г., т.е. увеличението е 29%.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо собствения капитал, намалява от 65% през 2016 г. на 21% през 2022 г., т.е. намалението е 68%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо активите, намалява от 39% през 2016 г. на 17% през 2022 г., т.е. намалението е 56%.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на общата ликвидност се увеличава от 0,55 през 2016 г. на 1,27 през 2022 г., т.е. увеличението е 131%.
- Бърза ликвидност –Коефициентът на бързата ликвидност се увеличава от 0,36 през 2016 г. на 0,83 през 2022 г., т.е. увеличението е 130%.

Рентабилност на активите

- На **1 вагон** (приходи/ брой вагони) – Рентабилността на 1 вагон се увеличава от 31 хил. лв. през 2016 г. на 38 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 23%.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив се увеличава от 812 хил. лв. през 2016 г. на 995 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 23%.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице от персонала се увеличава от 58 хил. лв. през 2016 г. на 71 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 23%.

Изводи:

- Ръстът на производителността изпреварва този на средната брутна работна заплата.

Видно от направените разчети през периода 2015 – 2022 г., **средната брутна работна заплата нараства с 35%**, **производителността на едно лице на база произведени приходи на 1 лице от персонала се увеличава с 87% и съответно на база нето тонкилометър - с 56%.**

- При нарастване с по-голям % на разходите за труд, средствата за капитален ремонт и модернизация намаляват и извършването на определените обеми превози става невъзможно.
- Налага се изводът, че при превози на **около 5,9 млн. тона товари**, числеността на заетия персонал следва да бъде **до 1 600 – 1 920 броя** и да се оптимизира в пълна степен експлоатационната схема, т.е. да се возят по-тежки влакове по най-

рационалните маршрути, както и да се намали оборота на товарния вагон, за да се използват по-малко на брой локомотиви и вагони.

Таблица 66 Отчет за приходите и разходите по реалистичния сценарий

показатели	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Нетни приходи от продажби	**104 942**	**108 913**	**112 824**	**117 146**	**121 636**	**126 309**	**131 164**
на външни клиенти	104 442	108 413	112 324	116 646	121 136	125 809	130 664
превоз на товари	104 442	108 413	112 324	116 646	121 136	125 809	130 664
на свързани лица	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**
- такса за ползване на локомотиви	100	100	100	100	100	100	100
- ремонт на подвижен състав	200	200	200	200	200	200	200
- други услуги между СЛ	200	200	200	200	200	200	200
Други приходи	6300	5500	5500	5200	5200	5200	5200
Приходи общо	**111 242**	**114 413**	**118 324**	**122 346**	**126 836**	**131 509**	**136 364**
Разходи за основна дейност	**91 909**	**94 240**	**97 010**	**100 688**	**104 899**	**108 478**	**112 512**
Материали	2 682	2 736	2 791	2 847	2 932	3 020	3 111
Горива	6 378	6 836	7 187	7 693	8 312	8 882	9 484
ел. енергия	17 881	18 742	18 842	19 869	20 878	21 850	22 880
Топлоенергия	60	60	60	60	60	60	60
външни услуги	36 979	37 627	38 300	38 986	39 686	40 399	41 126
от външни доставчици	**33 706**	**34 239**	**34 825**	**35 421**	**36 027**	**36 645**	**37 273**
от свързани лица	**3 274**	**3 388**	**3 475**	**3 565**	**3 658**	**3 754**	**3 853**
Заплати	21 081	21 279	22 291	23 316	24 455	25 344	26 496
социални осигуровки и надбавки	6 324	6 384	6 910	7 228	7 826	8 110	8 479
в т.ч. почивно дело	323	341	360	380	403	425	445
други разходи	2 623	2 675	2 729	2 789	2 850	2 913	2 977
суми с коректи. характер (ремонт по стопански начин)	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100
EBITDA	**19 333**	**20 173**	**21 314**	**21 658**	**21 936**	**23 031**	**23 852**
Финансиране за подвижен състав	160	160	160	160	160	160	160
Амортизации	14 027	15 390	16 914	18 715	20 630	22 562	24 299
В т. ч. Финансиране за подв. състав	160	160	160	160	160	160	160
EBIT	**5 465**	**4 943**	**4 560**	**3 103**	**1 466**	**629**	**-287**
Други приходи (продажба на активи)	8 460	5 718	5 160	4 960	6 135	5 835	5 935
Балансова стойност на продадените активи	5 073	1 817	1 780	1 356	1 857	1 819	930
финансови приходи	50	50	50	50	50	50	50
финансови разходи	545	458	394	331	278	234	191
Счетоводна печалба (загуба)	**8 357**	**8 436**	**7 595**	**6 425**	**5 517**	**4 461**	**4 577**
Печалба (загуба)	**8 357**	**8 436**	**7 595**	**6 425**	**5 517**	**4 461**	**4 577**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Таблица 67 Баланс реалистичен сценарий

	проект							
АКТИВ	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
А. Дълготрайни активи								
I. Дълготрайни материални активи	177 600	179 587	179 671	179 692	179 682	178 499	175 520	169 615
II. Дълготрайни нематериални активи	291	103	66	47	38	34	31	30
III. Дългосрочни финансови активи								
IV. Търговска репутация								
V. Разходи за бъдещи периоди								
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**177 891**	**179 689**	**179 737**	**179 739**	**179 721**	**178 532**	**175 551**	**169 645**
Б. Краткотрайни активи								
I. Краткотрайни материални запаси	16 101	15 200	15 200	15 200	15 400	15 400	15 400	15 400
II. Краткосрочни вземания	28 943	28 469	28 469	28 469	28 469	28 469	28 469	28 469
III. Краткосрочни финансови активи								
IV. Парични средства	195	587	349	113	87	162	332	599
V. Разходи за бъдещи периоди								
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**45 239**	**44 256**	**44 018**	**43 782**	**43 955**	**44 031**	**44 201**	**44 467**
В. АКТИВИ ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА	**9 600**	**8 229**	**6 857**	**5 486**	**4 114**	**2 743**	**1 371**	**-**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**232 731**	**232 174**	**230 612**	**229 007**	**227 790**	**225 306**	**221 123**	**214 113**
ПАСИВ	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
А. Собствен капитал								
I. Основен капитал	23 251	23 251	23 251	23 251	23 251	23 251	23 251	23 251
II. Резерви	215 749	215 749	215 749	215 749	215 749	215 749	215 749	215 749
III. Финансов резултат								
1. Натрупана печалба (загуба)	(108 278)	(107 870)	(99 512)	(91 076)	(83 481)	(77 055)	(71 539)	(67 078)
2. Текуща печалба (загуба)	408	8 357	8 436	7 595	6 425	5 517	4 461	4 577
Общо по група III	(107 870)	(99 512)	(91 076)	(83 481)	(77 055)	(71 539)	(67 078)	(62 501)
Общо по раздел А (I+II+III)	**131 130**	**139 488**	**147 924**	**155 519**	**161 945**	**167 461**	**171 922**	**176 499**
Б. Дългосрочни пасиви								
I. Дългосрочни задължения	12 523	11 083	9 643	8 203	6 763	5 323	3 883	2 443
II. Приходи за бъдещи периоди								
Общо по раздел Б (I+II)	**12 523**	**11 083**	**9 643**	**8 203**	**6 763**	**5 323**	**3 883**	**2 443**
В. Краткосрочни пасиви								
I. Краткосрочни задължения	87 425	80 152	71 794	64 234	58 232	51 870	44 868	34 920
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания	1 653	1 452	1 252	1 052	852	652	452	252
Общо по раздел В (I+II)	**89 078**	**81 603**	**73 045**	**65 285**	**59 083**	**52 522**	**45 319**	**35 171**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**232 731**	**232 174**	**230 612**	**229 007**	**227 790**	**225 306**	**221 123**	**214 113**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Таблица 68 Паричен поток реалистичен сценарий

Прогнозен паричен поток	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Парични средства в началото на периода	2 576	845	512	274	38	12	87	257
А. Парични потоци от основна д-ст								
постъпления	**131 994**	**111 242**	**114 413**	**118 324**	**122 346**	**126 836**	**131 509**	**136 364**
- от превоз на товари	124 698	104 442	108 413	112 324	116 646	121 136	125 809	130 664
- други приходи	6 065	6 300	5 500	5 500	5 200	5 200	5 200	5 200
- други услуги от СЛ	1 230	500	500	500	500	500	500	500
плащания	**122 469**	**100 373**	**100 415**	**103 603**	**105 524**	**110 425**	**114 642**	**120 762**
- за персонал	47 725	27 082	27 322	28 841	30 164	31 878	33 029	34 530
почивно дело	467	352	372	392	414	439	463	485
- гориво	12 829	6 378	6 836	7 187	7 693	8 312	8 882	9 484
- ел. енергия	22 049	17 941	18 802	18 902	19 929	20 938	21 910	22 940
- материали и резервни части	3 820	2 381	2 736	2 791	2 847	2 932	3 020	3 111
- услуги	7 650	6 600	6 700	6 900	6 900	7 000	7 100	7 200
- други разходи	2 346	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100
- инфраструктурни такси	13 736	11 270	11 436	11 647	11 862	12 082	12 306	12 535
погасяване на задълж. към НК ЖИ	800	5 863	3 751	4 225	2 734	3 581	4 372	6 613
- други услуги от НК "ЖИ"	1 811	13 485	13 715	13 948	14 185	14 426	14 671	14 921
- други услуги от СЛ	3 066	2 502	2 580	2 631	2 682	2 734	2 787	2 842
- ДДС за внасяне	3 912	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800
- финансови разходи	845	545	458	394	331	278	234	191
Нетен пар. поток от осн. дейност (А)	**9 524**	**10 869**	**13 998**	**14 721**	**16 821**	**16 411**	**16 867**	**15 602**
Б. Парични потоци от инвест.дейн.								
постъпления	**5 079**	**8 460**	**5 718**	**5 160**	**4 960**	**6 135**	**5 835**	**5 935**
- продажби на неоперативни активи	5 079	8 460	5 718	5 160	4 960	6 135	5 835	5 935
плащания	**9 440**	**17 670**	**18 006**	**18 213**	**19 947**	**20 653**	**20 758**	**19 540**
- инвестиции в нови и модерн. ТПС			-					
в локомотиви		4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
в товарни вагони		4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
- инвестиции за ERP система	300	1 000	1 000	200	200	200	200	200
- ремонт на товарни вагони в заводи	3 800	4 620	4 956	5 963	7 097	7 803	7 308	6 090
- Доставка и монтаж на електромери	1 440	-	-	-	-	-	-	-
- ремонт на локомотиви в заводи	3 500	3 600	3 600	3 600	4 200	4 200	4 800	4 800
Нетен пар. поток от инвест. дейност (Б)	**(4 361)**	**(9 210)**	**(12 289)**	**(13 053)**	**(14 987)**	**(14 518)**	**(14 923)**	**(13 605)**
В. Парични потоци от фин. Дейн.								
постъпления	50	50	50	50	50	50	50	50
плащания	6 745	1 841	1 798	1 754	1 711	1 668	1 624	1 581
- по заеми ПП	1 885	1 841	1 798	1 754	1 711	1 668	1 624	1 581
- заем ХБДЖ	2 160							
погасяване на задължения към ХБДЖ	2 700							
Нетен пар. поток от финан. дейн. (В)	(6 695)	(1 791)	(1 748)	(1 704)	(1 661)	(1 618)	(1 574)	(1 531)
Изменение през периода (А+Б+В)	(1 531)	(132)	(38)	(36)	174	275	370	467
- минимален оперативен резерв	200	200	200	200	200	200	200	200
Парични средства в края на периода	**845**	**512**	**274**	**38**	**12**	**87**	**257**	**524**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

13.6 Оптимистичен сценарий

Таблица 69 Формиране на приходи по години

Показател	Мярка	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022/2016	% 2022/2016
Превоз на товари	х.т.	8 500	5 279	5 437	5 600	5 769	5 942	6 120	6 303	1 024	19%
нарастване на превозите по години	%		**-38%**	**3%**	**3%**	**3%**	**3%**	**3%**	**3%**		
Средно превозно разстояние	Км	208	266	266	266	266	266	266	266		
Нетотонкилометри	Млн	1 765	1 405	1 447	1 490	1 534	1 580	1 628	1 677	272	19%
Приходи – нето	х лв	121 441	103 956	109 431	115 159	121 223	127 607	134 327	141 400	37 444	36%
Нетна приходна ставка	Лв	0,0688	0,07552	0,07718	0,07888	0,08061	0,08239	0,08420	0,08605	0,0105	14%
нарастване на приходната ставка	%		**9,7%**	**2,2%**	**2,2%**	**2,2%**	**2,2%**	**2,2%**	**2,2%**		
Други приходи от експл. дейност		1 280	1 280	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	-180	-14%
Общо приходи	**х лв**	**122 886**	**105 236**	**110 531**	**116 259**	**122 323**	**128 707**	**135 427**	**142 500**	**37 264**	**35%**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Планираните количества товари за периода 2016 – 2022 г. са без превозите на каменни въглища на Ти Би Ел и поради това нарастването е за периода 2022 към 2016 г.

Видно от направените разчети средногодишно е планиран ръст на превозите с по 3%, което за целия 7-годишен период /2016 – 2022 г./ представлява 19% или 1 024 хил. тона.

Приходната ставка през 2016 г. нараства с темпа на средногодишната инфлация съгласно макро рамката, т.е. с по 2,2%. Приходите от основна дейност се увеличават с по 5 - 6 млн. лв. годишно и за целия период увеличението е от 105 236 хил. лв. през 2016 г. до 142 500 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 37 264 хил. лв. или 35%.

Таблица 70 Човешки ресурси

Показатели за разходите за труд	мярка	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022/2015
Разходи за заплати	хил. лева	37 041	21 315	21 527	22 560	23 643	24 787	25 907	26 841	
в т. ч. разходи за обезщетения	*хил. лева*	2 614	1 017	277	290	304	319	333	345	
Средно списъчен брой на персонала	брой	3 374	1 922	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	
Намаление на персонала	*брой*	612	1 156	60	60	60	60	60	60	**2 128**
Средно месечна брутна раб. заплата без обезщетения	лева	850	880	922	967	1013	1062	1110	1150	**300**
нарастване на заплатите	**%**		3,5%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,5%	3,6%	**35%**
социални осигуровки и надбавки	хил. лева	11 112	6 608	6 673	7 106	7 447	7 808	8 161	8 455	
% на соц. разходи към разходите за заплати	%	30%	31,0%	31,0%	31,5%	31,5%	31,5%	31,5%	31,5%	

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Видно от горната таблица най-голямо намаление на персонал се планира през 2015 и 2016 г. Това е вследствие на разработените бюджети и необходимостта за привеждане в съответствие с намалените обеми превози на необходимите човешки ресурси.

През първите две-три години разходите ще се увеличат, поради изплащането на задължителните по Колективния трудов договор и Кодекса на труда обезщетения на напускащите работници и служители на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. Предвидено е на освободените през 2015 г. да се изплащат по 5 брутни работни заплати, а на придобилите право за пенсиониране - по съответния коефициент по КТД (6 или 9 брутни работни заплати).

Предвидено е и намаляване на работниците в ремонтните бази на дружеството, с цел оптимизиране на дейността и прехвърляне на капиталните и средни ремонти за извършване в заводите на железопътната промишленост, извън системата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. От 2016 г. се прехвърля персоналът, зает с маневрена дейност в гарите.

Таблица 71 Персонал, зает с маневрена дейност в гари, за прехвърляне в ДП „НК ЖИ"

№	Маневрена дейност в гари	мярка	стойност
1	**Брой персонал, общо в т.ч.**	**брой**	**574**
2	Гарово стопанство	брой	459
3	Локомотивно	брой	115
4	Разходи за заплати	лева	5 415 516
5	Социални разходи	лева	1 643 893

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

От 2016 г. се планира и прехвърлянето на ревизор-вагоните към инфраструктурния оператор.

Таблица 72 Производителност за периода 2016 – 2022 г.

№	Разходи за ревизор вагони в ТП	мярка	стойност
1	**Брой персонал – общо**	**брой**	**352**
2	Разходи за заплати	лева	3 700 224
3	Социални разходи	лева	1 110 067

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Тези средства са намалени от разходите за възнаграждения и социални осигуровки и са планирани във външни услуги с оптимизирани стойности.

През годините е планирано **увеличаване на %** на социалните разходи към средствата за работна заплата, поради очакваните промени в Кодекса на социалното осигуряване и завишаване на този % с 1-3% в някои от следващите години.

Производителност за периода 2016 – 2022 г.

Таблица 73 Производителност на едно лице от персонала по години

№	Показатели	мярка	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2015-2022
1	Превозени товари	хил. тона	8 500	5 279	5 437	5 600	5 769	5 942	6 120	6 303	661
2	Нето тонкилометри	млн. ткм	1 765	1 405	1 447	1 490	1 534	1 580	1 628	1 677	178
3	Приходи от основна дейност	хил. лева	**122 886**	**105 236**	**110 531**	**116 259**	**122 323**	**128 707**	**135 427**	**142 500**	**26 223**
4	Численост на персонала	брой	3 374	1 922	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	-1 454
5	Средна бр. работна заплата	лева/месец	850	880	922	967	1 013	1 062	1 110	1 150	**35%**
6	Производит. на 1 лице										
7	*на база произведени нетотонкм*	хил. ткм/1 лице	523	731	754	776	799	823	848	873	**67%**
	годишно нарастване	%	11%	40%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
				54	57	60	63	67	70	74	
8	*на база приходи*	лева / 1 лице	36 421	753	568	552	710	035	535	219	
	годишно нарастване	%	12%	50%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	**104%**

На следващата графика е илюстрирано увеличаването на производителността на едно заето лице за периода 2015 – 2022 г. с 67% на база нето тонкилометрова работа /от 523 хил. нето тонкм на едно лице за 2015 г. достига до 873 хил. нето тонкм за 2022 г./.

Производителността на база произведени приходи на едно лице се увеличава от 36 421 лв. на 74 219 лв., т.е. увеличението е 104%.

Средната брутна работна заплата се увеличава от 850 лв. през 2015 г. на 1 150 лв. в края на прогнозирания период 2022 г., т.е. увеличението е 35%.

Фигура 23

Ръст на средната работна заплата и производителност на 1 лице от персонала на база нето тонкилометрова работа

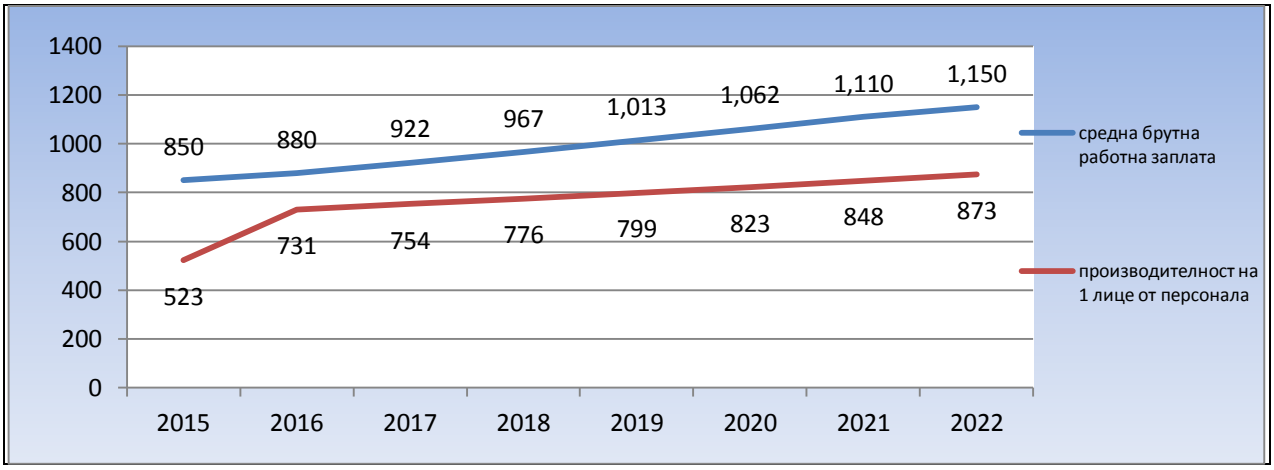


Таблица 74 Финансови показатели – Оптимистичен сценарий

хил. лева	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	+ или - 2022/2016	% 2022/2016
Финансови показатели									
Приходи - Общо	112 286	117 531	123 259	129 323	135 707	142 427	149 500	37 214	33%
в т. ч. Приходи от продажби	112 286	117 531	123 259	129 323	135 707	142 427	149 500	37 214	33%
Оперативни разходи	93 400	96 277	100 411	104 761	109 251	113 754	118 173	24 773	27%
EBITDA	**18 886**	**21 254**	**22 848**	**24 562**	**26 456**	**28 672**	**31 327**	**12 441**	66%
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	160	160	160	160	160	160	160	0	0%
Разходи за амортизации	14 221	15 589	17 119	18 926	20 847	22 784	24 527	10 306	72%
в т,ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	160	160	160	160	160	160	160	0	0%
EBIT	**4 825**	**5 825**	**5 889**	**5 796**	**5 769**	**6 048**	**6 961**	**2 135**	44%
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**4 966**	**3 656**	**3 080**	**3 250**	**3 218**	**3 301**	**3 494**	**-1 472**	-30%
Финансови приходи/разходи	-495	-408	-344	-281	-228	-184	-141	354	-71%
Печалба преди данъци	**9 296**	**9 073**	**8 624**	**8 765**	**8 759**	**9 165**	**10 314**	**1 017**	11%
Нетна печалба	**9 296**	**9 073**	**8 624**	**8 765**	**8 759**	**9 165**	**10 314**	**1 017**	11%
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**23 517**	**24 662**	**25 743**	**27 691**	**29 606**	**31 950**	**34 840**	**11 323**	48%
Собствен капитал	140 427	149 500	158 124	166 889	175 649	184 814	195 127	54 701	39%
Нетни активи	143 281	152 286	160 841	169 538	178 228	187 325	197 571	54 290	38%
Активи	235 340	235 922	237 659	239 424	239 068	237 777	233 918	-1 423	-1%
Задлъжнялост	93 462	85 170	78 483	71 683	62 768	52 312	38 338	-55 124	-59%
Обемни показатели									
Средносписъчен брой на персонала за производителност	1 922	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	1 920	-2	0%
Производителност на 1 лице от персонала	731	754	776	799	823	848	873	142	19%
Превозени тонове (хил.)	5 279	5 437	5 600	5 769	5 942	6 120	6 303	1 024	19%
Нетотонкилометри (млн.)	1 405	1 447	1 490	1 534	1 580	1 628	1 677	272	19%
Коефициенти									
Рентабилност									
нетен марж	8%	7%	7%	7%	6%	6%	7%	0,0	-12,5%
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	3%	4%	4%	3%	3%	3%	4%	0,0	3,8%
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	3%	4%	4%	3%	3%	3%	4%	0,0	4,6%
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	67%	67%	68%	70%	73%	76%	80%	0,1	19,5%
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	67%	67%	68%	70%	73%	76%	80%	0,1	19,4%
Задлъжнялост									
дълг/собствен капитал - financial gearing	67%	57%	50%	43%	36%	28%	20%	-0,47	-70%
дълг/ активи	40%	36%	33%	30%	26%	22%	16%	-0,23	-59%
Ликвидност									
обща ликвидност	0,56	0,59	0,64	0,69	0,76	0,88	1,17	0,60	108%
бърза ликвидност	0,35	0,37	0,40	0,43	0,47	0,52	0,69	0,33	93%
Доходност									
Локомотивен парк **брой**	137	137	137	137	137	137	137	0,00	0%
Вагонен парк **брой**	3 545	3 545	3 545	3 545	3 545	3 545	3 545	0,00	0%
Коеф. на доходност на лок., **х лв/ лок**	820	858	900	944	991	1 040	1 091	271,64	33%
Коеф. на доходност на товарен вагон, **хлв/ваг**	32	33	35	36	38	40	42	10,50	33%
Производ. на 1 лице на база приходи, **хил лева**	58	61	64	67	71	74	78	19,44	33%

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Като база за сравнение е взета 2016 г. поради това, че превозите на каменни въглища са преминали окончателно към Ти Би Ел. С 2015 г. и не може да има сравнимост с предходни години.

Приходите от продажби се увеличават от 112 286 хил. лв. през 2016 г. на 149 500 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 37 214 хил. лв. или 33%.

Оперативните разходи се увеличават от 93 400 хил. лв. през 2016 г. на 118 173 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 24 773 хил. лв. или 27%. В приложения отчет за приходи и разходи може да се проследи изменението на разходите по икономически елементи и по години.

- Разходите за гориво и енергия са разчетени на база обема на работа, изразен в нето тонкилометри, бруто тонкилометри и влаккилометри.
- Разходите за заплати и социални осигуровки са планирани на база разчетена численост на персонала, средна брутна работна заплата по години и процент на социалните разходи към разходите за възнаграждения.
- Разходите за амортизационни отчисления са на база заприходените ДМА и изваждане на 1 350 вагона и 70 локомотива от инвентарния парк на дружеството, класифицирани в баланса като „държани за продажба активи". Амортизациите са съобразени с ремонтните програми през годините и съответно капитализиране на 1/6 част от капиталните ремонти във всяка година.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации е положителна величина и се увеличава от 18 886 хил. лв. през 2016 г. на 31 327 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 12 441 хил. лв. или 66%.

EBIT е положителна величина и се увеличава от 4 825 хил. лв. през 2016 г. на 6 961 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 2 135 хил. лв. или 44%.

Нетната печалба се увеличава от 9 296 хил. лв. през 2016 г. на 10 314 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 1 017 хил. лв. или 11%.

Паричният поток (*чиста печалба + амортизации*) се увеличава от 23 517 хил. лв. за 2016 г. на 34 840 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 11 323 хил. лв. или 48%.

Собственият капитал се увеличава от 140 427 хил. лв. през 2016 г. на 195 127 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 54 701 хил. лв. или 39%. Увеличението на собствения капитал е вследствие на формиралия се положителен финансов резултат през периода 2016 – 2022 г.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството намалява от 8% през 2016 г. на 7% през 2022 г., т.е. намалението е 12.5%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се увеличава от 3% през 2016 г. на 4% през 2022 г., т. е. увеличението е 33%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) леко повишава нивото си от 3% през 2016 г. на 4% през 2022 г., т.е. увеличението е 33%.

- Обръщаемостта на активите (приходи/ДА) се увеличава от 67% през 2016 г. на 80% през 2022 г., т.е. увеличението е 19%.
- Обръщаемостта на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 67% през 2016 г. на 80% през 2022 г., т.е. увеличението е 19%.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо собствения капитал, намалява от 67% през 2016 г. на 20% през 2022 г., т.е. намалението е 70%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо активите, намалява от 40% през 2016 г. на 16% през 2022 г., т.е. намалението е 59%.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на общата ликвидност се увеличава от 0,56 през 2016 г. на 1,17 през 2022 г., т.е. увеличението е 108%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бързата ликвидност се увеличава 0,35 през 2016 г. на 0,69 през 2022 г., т.е. увеличението е 93%.

Рентабилност на активите

- На **1 вагон** (приходи/брой вагони) – Рентабилността на 1 вагон се увеличава от 32 хил. лв. през 2016 г. на 42 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 33%.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив се увеличава от 820 хил. лв. през 2016 г. на 1 091 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 33%.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице от персонала се увеличава от 58 хил. лв. през 2016 г. на 78 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 33%.

Изводи:

- Ръстът на производителността изпреварва този на средната брутна работна заплата. Видно от направените разчети през периода 2015 – 2022 г. **средната брутна работна заплата нараства с 35%**, производителността на едно лице на база **произведени приходи на 1 лице от персонала се увеличава със 104%** и съответно **на база нетотонкилометър – с 67%.**
- При нарастване с по-голям % на разходите за труд, средствата за капитален ремонт и модернизация намаляват и извършването на определените обеми превози става невъзможно.
- Налага се изводът, че при превози на **около 6,3 млн. тона товари**, числеността на заетия персонал следва да бъде **до 1 800 – 1 920 броя** и да се оптимизира в пълна степен експлоатационната схема, т.е. да се возят по-тежки влакове по най-рационалните маршрути, както и да се намали оборота на товарния вагон, за да се използват по-малко на брой локомотиви и вагони.

Таблица 75 ОПР Оптимистичен сценарий

Показатели	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Нетни приходи от продажби	**105 736**	**111 031**	**116 759**	**122 823**	**129 207**	**135 927**	**143 000**
на външни клиенти	105 236	110 531	116 259	122 323	128 707	135 427	142 500
превоз на товари	105 236	110 531	116 259	122 323	128 707	135 427	142 500
на свързани лица	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**
Други приходи от външни	**6 550**	**6 500**	**6 500**	**6 500**	**6 500**	**6 500**	**6 500**
Приходи общо	**112 286**	**117 531**	**123 259**	**129 323**	**135 707**	**142 427**	**149 500**
Разходи за основна дейност	**93 400**	**96 277**	**100 411**	**104 761**	**109 251**	**113 754**	**118 173**
Материали	3 182	3 252	3 324	3 397	3 472	3 548	3 626
Горива	6 789	7 274	7 793	8 347	8 939	9 571	10 247
ел. енергия	20 126	21 308	22 491	23 871	25 250	26 606	28 055
Топлоенергия	60	60	60	60	60	60	60
външни услуги	34 770	35 573	36 409	37 267	38 144	39 046	39 969
от външни доставчици	31 496	32 186	32 934	33 701	34 487	35 292	36 116
- услуги	7 110	7 267	7 426	7 590	7 757	7 928	8 102
- инфраструктурни такси	11 110	11 352	11 642	11 940	12 247	12 563	12 887
- други услуги от НК "ЖИ"	12 375	12 647	12 926	13 210	13 501	13 798	14 101
- ремонт	900	920	940	961	982	1 003	1 026
от свързани лица	**3 274**	**3 388**	**3 475**	**3 566**	**3 658**	**3 754**	**3 853**
Заплати	21 315	21 527	22 560	23 643	24 787	25 907	26 841
социални осигуровки и надбавки	6 285	6 332	6 746	7 067	7 405	7 736	8 010
други разходи	2 650	2 708	2 768	2 829	2 891	2 955	3 020
суми с корект. характер (ремонт по стопански начин)	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100
EBITDA	**18 886**	**21 254**	**22 848**	**24 562**	**26 456**	**28 672**	**31 327**
Финансиране за подвижен състав	160	160	160	160	160	160	160
Амортизации	14 221	15 589	17 119	18 926	20 847	22 784	24 527
Финансиране за подвижен състав	160	160	160	160	160	160	160
EBIT	**4 825**	**5 825**	**5 889**	**5 796**	**5 769**	**6 048**	**6 961**
Други приходи (продажба на активи)	9 160	5 473	4 860	4 606	4 928	4 977	4 527
Балансова стойност на продад. ДМА	4 194	1 817	1 780	1 356	1 710	1 676	1 033
финансови приходи	50	50	50	50	50	50	50
финансови разходи	545	458	394	331	278	234	191
Счетоводна печалба (загуба)	**9 296**	**9 073**	**8 624**	**8 765**	**8 759**	**9 165**	**10 314**
Печалба (загуба)	**9 296**	**9 073**	**8 624**	**8 765**	**8 759**	**9 165**	**10 314**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Таблица 76 Баланс оптимистичен сценарий

АКТИВ	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
А. Дълготрайни активи								
I. Дълготрайни материални активи	177 600	180 816	184 168	187 426	190 626	192 627	193 810	192 044
II. Дълготрайни нематериални активи	291	103	66	47	38	34	31	30
III. Дългосрочни финансови активи								
IV. Търговска репутация								
V. Разходи за бъдещи периоди								
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**177 891**	**180 919**	**184 233**	**187 473**	**190 664**	**192 661**	**193 841**	**192 074**
Б. Краткотрайни активи								
I. Краткотрайни материални запаси	16 101	16 440	16 220	16 220	16 410	16 410	16 910	16 900
II. Краткосрочни вземания	28 943	29 050	28 330	27 600	26 880	26 170	25 440	24 730
III. Краткосрочни финансови активи								
IV. Парични средства	195	703	282	880	1355	1084	315	214
V. Разходи за бъдещи периоди								
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**45 239**	**46 193**	**44 832**	**44 700**	**44 645**	**43 664**	**42 565**	**41 844**
В. АКТИВИ ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА	**9 600**	**8 229**	**6 857**	**5 486**	**4 114**	**2 743**	**1 371**	**-**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**232 731**	**235 340**	**235 922**	**237 659**	**239 424**	**239 068**	**237 777**	**233 918**
ПАСИВ	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
А. Собствен капитал								
I. Основен капитал	23 251	23 251	23 251	23 251	23 251	23 251	23 251	23 251
II. Резерви	215 749	215 749	215 749	215 749	215 749	215 749	215 749	215 749
III. Финансов резултат								
1. Натрупана печалба (загуба)	(108 277)	(107 870)	(98 573)	(89 500)	(80 876)	(72 111)	(63 351)	(54 186)
2. Текуща печалба (загуба)	408	9 296	9 073	8 624	8 765	8 759	9 165	10 314
Общо по група III	(107 870)	(98 573)	(89 500)	(80 876)	(72 111)	(63 351)	(54 186)	(43 873)
Общо по раздел А (I+II+III)	**131 130**	**140 427**	**149 500**	**158 124**	**166 889**	**175 649**	**184 814**	**195 127**
Б. Дългосрочни пасиви								
I. Дългосрочни задължения	12 523	11 083	9 643	8 203	6 763	5 323	3 883	2 443
II. Приходи за бъдещи периоди								
Общо по раздел Б (I+II)	**12 523**	**11 083**	**9 643**	**8 203**	**6 763**	**5 323**	**3 883**	**2 443**
В. Краткосрочни пасиви								
I. Краткосрочни задължения	87 425	82 379	75 528	70 280	64 920	57 446	48 429	35 896
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания	1 653	1 452	1 252	1 052	852	652	652	452
Общо по раздел В (I+II)	**89 078**	**83 831**	**76 779**	**71 332**	**65 772**	**58 097**	**49 081**	**36 347**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**232 731**	**235 340**	**235 922**	**237 659**	**239 424**	**239 068**	**237 777**	**233 918**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Таблица 77: Паричен поток по Оптимистичен сценарий

Прогнозен паричен поток за 2015 г. -2022	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Парични средства в началото год. , хил. лева	**2 576**	**957**	**628**	**207**	**805**	**1 280**	**1 009**	**140**
А. Парични потоци от осн. дейност								
постъпления	**131 994**	**112 286**	**117 531**	**123 259**	**129 323**	**135 707**	**142 427**	**149 500**
- от превоз на товари	124 698	105 236	110 531	116 259	122 323	128 707	135 427	142 500
- други приходи	6 065	6 550	6 500	6 500	6 500	6 500	6 500	6 500
- други услуги от СЛ	1 230	500	500	500	500	500	500	500
плащания в т. ч. за :	**122 357**	**101 113**	**100 471**	**104 403**	**108 647**	**115 436**	**121 741**	**128 757**
- за персонал	47 725	27 600	27 859	29 306	30 710	32 192	33 643	34 851
- гориво	12 829	6 789	7 274	7 793	8 347	8 939	9 571	10 247
- ел. енергия	22 049	20 186	21 368	22 551	23 931	25 310	26 666	28 115
- материали и резервни части	3 519	3 182	3 152	3 224	3 397	3 472	3 548	3 626
- услуги	7 650	6 800	6 800	6 800	6 800	7 000	7 000	7 000
- други разходи	2 346	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100
- инфраструктурни такси	13 736	11 110	11 352	11 642	11 940	12 247	12 563	12 887
погасяване на задълж. към НК ЖИ	800	4 000	1 000	1 000	1 100	3 500	5 600	8 500
- други услуги от НК "ЖИ"	1 811	12 375	12 547	12 926	13 210	13 501	13 798	14 101
- други услуги от СЛ	3 066	2 502	2 580	2 630	2 682	2 734	2 787	2 842
- финансови разходи	845	545	458	394	331	278	234	191
Нетен паричен поток от осн. д-ст (А)	**9 636**	**11 173**	**17 060**	**18 856**	**20 677**	**20 271**	**20 686**	**20 743**
Б. Парични потоци от инвест. д-ст								
постъпления	**5 079**	**9 160**	**5 473**	**4 860**	**4 606**	**4 928**	**4 977**	**4 527**
- продажби на активи	5 079	9 160	5 473	4 860	4 606	4 928	4 977	4 527
Плащания	**9 440**	**18 670**	**21 006**	**21 213**	**22 947**	**23 653**	**24 758**	**23 540**
- инвестиции в нови и модерн. ТПС			-					
в локомотиви		4 500	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000
в товарни вагони		4 500	5 000	5 000	5 000	5 000	6 000	6 000
- инвестиции за ERP система	300	1 000	1 000	200	200	200	200	200
- ремонт на товарни вагони в заводи	3 800	4 620	4 956	5 963	7 097	7 803	7 308	6 090
- Доставка и монтаж на електромери	1 440	-	-	-	-	-	-	-
- ремонт на локомотиви в заводи	3 500	3 600	3 600	3 600	4 200	4 200	4 800	4 800
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**-4 361**	**-9 510**	**-15 534**	**-16 353**	**-18 341**	**-18 725**	**-19 781**	**-19 013**
В. Парични потоци от фин. дейност								
постъпления	50	50	50	50	50	50	50	50
Плащания	**6 745**	**1 841**	**1 798**	**1 754**	**1 711**	**1 668**	**1 624**	**1 581**
- по заеми ПП	1 885	1 841	1 798	1 754	1 711	1 668	1 624	1 581
- заем ХБДЖ	2 160							
погасяване на задължения към ХБДЖ	2 700							
Нетен пар. поток от фин. дейност (В)	**-6 695**	**-1 791**	**-1 748**	**-1 704**	**-1 661**	**-1 618**	**-1 574**	**-1 531**
Изменение през периода (А+Б+В)	**-1 419**	**-128**	**-221**	**798**	**675**	**-71**	**-670**	**199**
- минимален оперативен резерв	**200**	**200**	**200**	**200**	**200**	**200**	**200**	**200**
Парични средства в края на периода	**957**	**628**	**207**	**805**	**1 280**	**1 009**	**140**	**139**

Източник: Данните са от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

„БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД
ЦЕНТРАЛНО УПРАВЛЕНИЕ

ул. “Иван Вазов” № 3, София 1080, България
тел.: (+359 2) 932 41 90
факс: (+359 2) 987 88 69
bdz_passengers@bdz.bg
www.bdz.bg

Management System
ISO 9001:2008
TÜVRheinland
CERTIFIED
www.tuv.com
ID 9105058669

ПЛАН
ЗА ОЗДРАВЯВАНЕ И РАЗВИТИЕ
на
“БДЖ – Пътнически превози” ЕООД
за
ПЕРИОДА 2015 – 2022 г.

НА ИНДИВИДУАЛНА БАЗА

март, 2015 г., София

Съдържание

1. Резюме ... 183
2. Състояние на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД за периода 2007 – 2014 г. ... 187
   2.1. Кратко описание на дейността – история, собственост, преобразувания ... 187
      1.1.1 Анализ и състояние на пътническите железопътни превози ... 190
   2.2. Финансов анализ на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД (2007 – 2014 г.) ... 199
   2.3. Анализ на външната среда ... 219
      2.3.1. PESTEL анализ ... 219
      2.3.2. Анализ на петте сили (5 FORCES анализ) ... 224
      2.3.3. Анализ на взаимоотношенията с инфраструктурния мениджър ... 227
   2.4. Оценка на вътрешната среда ... 233
      2.4.1. SWOT Анализ ... 233
      2.4.2. Маркетингов анализ – Анализ на 7-те П-та (7P Analisis) ... 234
      2.4.3. Изводи ... 241
      2.4.4. Бюджет с нулева база 2015 г. ... 242
   2.5. Стратегически опции пред дружеството ... 270
      2.5.1. Поддържане на статуквото ... 270
      2.5.2. Закриване на дружеството ... 271
      2.5.3. Реформа, стабилизиране и развитие ... 271
3. Стратегия на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД ... 272
   3.1. Мисия ... 272
   3.2. Визия ... 272
   3.3. Стратегия ... 272
   3.4. Оперативен подход ... 279
4. Предложения за структурни промени в жп сектора ... 281
5. Мерки за оздравяване и развитие ... 302
6. Инвестиционна програма ... 322
7. Бюджет и коментар за 2015 г. ... 352
8. Бюджет и коментар 2016 – 2022 г. ... 363
   8.1. Допускания при различните сценарии ... 363
   8.2. Бюджет и коментар за Фаза стабилизиране ... 364
      8.2.1. Песимистичен сценарий ... 365
      8.2.2. Реалистичен сценарий ... 371
      8.2.3. Оптимистичен сценарий ... 380
   8.3. Бюджет и коментар за Фаза на развитие ... 388
      8.3.1. Песимистичен сценарий ... 388
      8.3.2. Реалистичен сценарий ... 395
      8.3.3. Оптимистичен сценарий ... 405

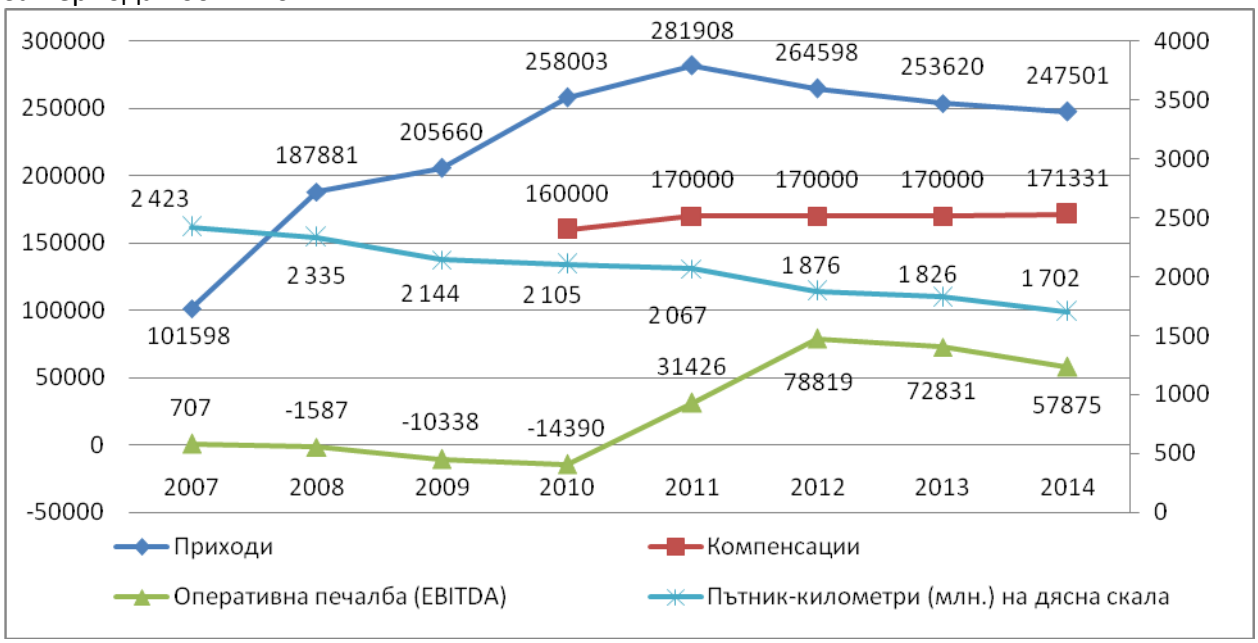
1. Резюме

Този документ е създаден от мениджърският екип на БДЖ, за да даде точна представа за състоянието на дружеството и за пазарната обстановка, да очертае ясна стратегия и бизнес план за развитие, както и да потърси конкретно съдействие от всички институции и организации, които имат залог в успеха на компанията. В случай, че мениджърският екип не получи подобно съдействие, очертаният бизнес план не би могъл да бъде изпълнен.

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е в тежко финансово състояние. Дружеството има кратка, осемгодишна история, изпълнена с негативни финансови резултати.

Общата натрупана загуба за този осемгодишен период е в размер на 55 млн. лв. От 2007 до 2009 г. дружеството е управлявано чрез неустойчив бизнес модел, при който приходите и разходите се определят по административен и непрозрачен начин. Това намалява видимостта върху състоянието на бизнеса и възпрепятства вземането на обективни управленски решения. Като резултат, през 2010 г. при приходи от 258 млн. лв., от които 160 млн. лв. са компенсации по Договор за ЗОУ с Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД генерира оперативна загуба в размер на 14 млн. лв. (показател печалба/загуба преди лихви, данъци и амортизации - EBITDA).

Фигура 1 Основни финансови и обемни показатели на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД за периода 2007 – 2014 г.



От 2011 до 2012 г. следва период на реформи, през който се премахва предишният бизнес модел и разходите започват да се контролират спрямо приходите. През 2011 и 2012 г. дружеството излиза на оперативна печалба. Нетният финансов резултат става за пръв път положителен и през двете години.

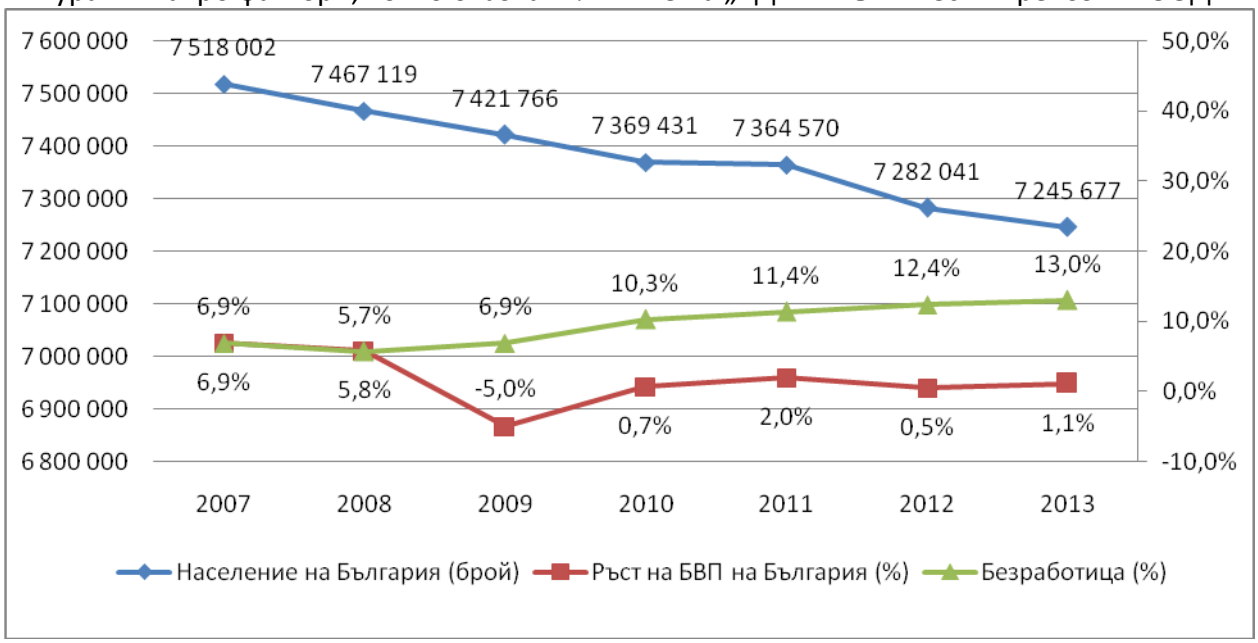
В периода 2013 – 2014 г. реформите спират. При намаляващ брой пътници и пътниккилометри приходите спадат, но разходите не се управляват спрямо тях. През 2014 г. при спад на приходите от 2,4%, оперативните разходи се увеличават с 4,8%. Като резултат и през двете години оперативната печалба (EBITDA) спада и финансовият резултат се връща към тенденция на влошаване.

Постоянните загуби ограничават възможността на дружеството да преследва нормална инвестиционна политика, което е ключов елемент в бизнеса превоз на пътници с железопътен транспорт. Тяговият подвижен състав остарява, което води до оперативни проблеми, увеличава разходите за ремонт и влошава качеството на предоставяната на клиентите услуга.

Вътрешните проблеми и неефективност на дружеството са още по-тревожни на фона на изключително динамичната пазарна среда.

Демографските и икономическите тенденции оказват силно негативно влияние върху бизнеса на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Населението на РБългария намалява като цяло и се концентрира в четири големи града – София, Варна, Бургас и Пловдив. Безработицата се увеличава и задържа, особено в по-малките градове и селата. Пътниците намаляват, скъсява се превозното разстояние и приходите спадат.

Фигура 2: Макро фактори, които оказват влияние на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД



Източник: НСИ

Железопътната инфраструктура също оказва силно негативно влияние върху качеството на услугата. На няколко ключови места ремонтите се бавят с години, което налага извозването на пътниците по част от релациите с автобуси. Локомотивите на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД могат да теглят със скорост над 100 км/ч, но дори и рехабилитираните трасета не могат да позволят постигането на целта от средна скорост 120 км/ч, което има шанс наистина да диференцира жп услугата от авто-транспорта, който е най-големият конкурент.

Конкурентоспособността на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, спрямо личния автомобил и автобуса, може да се повиши, но тази задача е трудна. На пазара има стотици авто-превозвачи на пътници, които често подлагат дружеството на нелоялна конкуренция поради недостатъчен регулаторен контрол. Липсата на единна Национална транспортна схема оставя 80% от гарите извън населени места без довеждащ транспорт и не позволява разгръщане на предимството на крайградския влак, който може да намали задръстванията на входовете и изходите на големите градове, ако се интегрира по-добре с общинските инфраструктурни планове. Транспортният баланс на РБългария е наклонен в полза на авто-транспорта, което е в разрез с приоритетите на Европейския съюз и има траен негативен ефект върху околната среда и върху прекомерното износване на асфалтовата пътна инфраструктура.

Политическите и социалните фактори също са част от пазарната среда. Дружеството е четвъртият по големина работодател (през 2012 г.) и същевременно е държавна собственост. Смяната на правителствата води по-често до промяна в приоритетите на компанията, отколкото в бизнес резултатите и пазарните реалности. Понякога това се използва като инструмент за провеждане на социална, индустриална и дори кадрова политика. Тези действия ограничават възможността на ръководството да взема изцяло икономически целесъобразни решения.

Като резултат от високата разходна база, функционално и физически застаряващи оперативни активи, дължащи се на недостатъчни инвестиции и ниска ангажираност на служителите поради остарели механизми на управление, дружеството няма достатъчна гъвкавост, за да се справи с пазарната динамика.

Предприети действия

Като първа и важна стъпка в решаването на този проблем мениджърският екип изработи Бюджет от нулата на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. На база на приходния бюджет за 2015 г. всички разходи на дружеството бяха преразгледани, като за всеки един от тях беше определено дали и какъв обем и качество са необходими, за да бъде изпълнен приходния план. Целта е да се откроят ненужните активи и ресурси и да се открият неефективностите, които са довели до раздуването на разходната база.
Изводите от този анализ показват, че дружеството има излишен капацитет и бизнесът има добър потенциал да стане гъвкав и трайно печеливш и да започне да реагира адекватно и проактивно на пазарните реалности.

В европейски план има ясен приоритет върху железопътния транспорт, но той все още не е възприет като политически консенсус в РБългария. Това неминуемо ще се случи, защото ефективността, екологичността и безопасността на железопътния превоз го превръщат в ключов фактор за възстановяване на устойчивия икономически ръст в Европейския съюз и региона. Дружеството има добър потенциал за развитие.

Ясна посока

Прилагането на изводите на Бюджета от нулата ще направи бизнеса по-ефективен и гъвкав, но с това работата на мениджърския екип няма да свърши. Нашите намерения са да преследваме ясна стратегия, базирана на четири ключови ресурса и с предлагане на диференциран продукт към всички клиентски сегменти на пазара. Авто-транспорта е най-силният конкурент на дружеството, като целта е не да се конкурираме с цена, а с предлагане на интегрирана транспортна услуга с висока добавена стойност и пригодена за отделния сегмент от пътници.

Нашият оперативен подход ще следва принципите на Цялостно управление на качеството (TQM), които изискват фокус върху клиента; ангажираност на служителите; процесно-ориентирано мислене, за да може да се подобряват непрестанно производителността, качеството и екипната работа; изграждане на реално работеща (а не формална) интегрирана система за управление на качеството ISO 9000; подобряване на вътрешните комуникации, за да се разбере и възприеме правилно стратегията в ежедневната работа на всеки един служител; адекватно проследяване на дейността, за да може да се вземат обективни управленски решения, базирани на факти.

За да конкретизираме всички тези идеи в числа, на базата на Бюджета от нулата и на избраната стратегия, разработихме мерки и Бизнес план до 2022 г. с три сценария, които да изследват различни допускания. При реалистичния сценарий дружеството е на печалба през целия период, изплаща своите задължения и реализира инвестиции в размер на 505 865 хил. лв.

Таблица 1

в хил. лева	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
приходи	255 399	258 040	263 058	268 395	275 939	285 323	293 551
нетен резултат	6 202	3 241	4 657	4 622	3 752	2 995	2 257
инвестиции	40 382	42 114	41 016	122 926	113 267	40 311	77 745

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Изключително важно е да отбележим, че всички заложени мерки трябва да бъдат внедрени, за да се осигури успехът на този план. Между тях има важни взаимовръзки и синергии, които ще се нарушат, ако някоя мярка бъде отменена, защото е непопулярна или прекалено болезнена.

Необходимост от съдействие

Реализирането на този план е невъзможно без ключовото съдействие и подкрепа на следните организации и институции, които имат голям залог в успеха на дружеството:

Политическите партии трябва да постигнат стабилен консенсус за поставяне на приоритет върху железопътния сектор в унисон с транспортната политика на Европейската комисия. Правителствата, които те излъчват, е необходимо да имат консистентно отношение към дружеството и да подкрепят стратегията, която трябва да се налага последователно и независимо от изборните резултати.

Социалните партньори (синдикалните организации в сектора) трябва да погледнат трезво на сериозните финансови проблеми на дружеството и да подходят като бизнес партньор на ръководството при предстоящите тежки управленски решения. Тяхното съдействие е нужно, за да бъде изработен нов Колективен трудов договор (КТД), който да постави бизнеса на здрава основа и да позволи рестартирането на дълбоките реформи.

Кредиторите трябва да спомогнат за договарянето на погасителен план, който няма да подложи на риск успеха на стратегията и бизнес плана на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Те трябва да подкрепят решителните мерки на управленския екип за оздравяване на дружеството, защото именно тези мерки ще генерират свеж паричен поток и ще отключат пълния бизнес потенциал на компанията.

Европейската комисия също може да има ключов принос, като одобри нотификацията за държавна помощ, която ще се използва за наложителна финансова подкрепа на дружеството.

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, заедно с общините, трябва да изработи единна Национална транспортна схема, която да определи баланса между железопътния и автомобилния транспорт на национално, областно и общинско ниво.

Национална компания „Железопътна инфраструктура" (НКЖИ) трябва да положи максимални усилия за бързо завършване на закъсняващите с години ремонтни дейности по жп инфраструктурата в страната и да ускори инвестициите си в ключови трасета.

2. Състояние на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД за периода 2007 – 2014 г.

2.1. Кратко описание на дейността – история, собственост, преобразувания

До 01.01.2002 г. всички основни дейности, свързани с превоза на пътници и товари по железопътната инфраструктура на страната, както и допълнителните дейности по ремонт, товаро-разтоварна дейност, спедиция и поддръжка на подвижния състав, се извършват в една мега структура – Национална компания „Български държавни железници" (НК „БДЖ").

В съответствие с промени в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), **считано от 01.01.2002 г**., „Български държавни железници" (НК „БДЖ") е разделена на: **- Национална компания „Железопътна инфраструктура" (НК „ЖИ")**, която става правоприемник на активите и пасивите на НК „БДЖ" по баланс към 30.11.2001 г., в частта на железопътната инфраструктура; и **- „Български държавни железници" ЕАД („БДЖ" ЕАД),** която става правоприемник на активите и пасивите на НК „БДЖ" по баланс към 30.11.2001 г., в частта на железопътните превози на пътници и товари. Едноличен собственик на капитала на двете новосъздадени компании е българската държава, като

правата се упражняват от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

От 2004 до 2009 г. изпълнител по Договора за извършване на обществени превозни услуги с железопътен транспорт е „БДЖ" ЕАД.

2007 г.

През 2007 г. чрез преобразуване и отделяне от „БДЖ" ЕАД са учредени три дружества: - **„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД; - „БДЖ – Товарни превози" ЕООД; - „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД**.
Всички дружества са 100% собственост на „БДЖ" ЕАД.

„БДЖ" ЕАД е собственик на товарните и пътническите вагони, както и на локомотивите, с които се извършват железопътните превози.

„БДЖ" ЕАД отдава под наем подвижен железопътен състав на дъщерните си дружества като по този начин реализира приходи.

Към момента на преобразуването през 2007 г. „БДЖ" ЕАД остава длъжник по всички натрупани краткосрочни и дългосрочни задължения.

„БДЖ" ЕАД обслужва задълженията с получените средства от отдаването под наем на вагони, локомотиви и мотрисни влакове, приходите от извършване на услуги на поделенията и продажба на неоперативни активи.

„БДЖ" ЕАД осъществява цялата международна дейност, която е извършвало и преди преобразуването, свързана с участие в работата на международни организации и в изработването и приемането на международни актове в областта на железопътния транспорт.

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е железопътен превозвач по смисъла на Закона за железопътния транспорт, притежател на временен лиценз № 151, издаден от Министъра на транспорта на РБългария на основание чл. 37, ал. 8 от Закона за железопътния транспорт и чл. 9, ал. 3 от Наредба № 42 от 06.07.2001 г. за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари и на лицата, издаващи сертификат за безопасност, със срок на валидност от 01.02.2008 г. до 31.07.2008 г.

За осъществяване на своята дейност дружеството е сключило Договор за наем на пътнически вагони и за съхранение и отговорно пазене на пътнически вагони в изолация от 20.11.2007 г. с „БДЖ" ЕАД и Договор за осигуряване на локомотивна тяга за железопътен превоз на пътници, техния ръчен багаж, багажни и колетни пратки от 03.12.2007 г. с „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД.

„БДЖ" ЕАД, като доверител, възложи с Договор от 20.11.2007 г. на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, като довереник, организирането на пътнически превози на територията на РБългария срещу възнаграждение.

Капиталният ремонт и модернизацията на подвижния състав се извършва за сметка на „БДЖ" ЕАД, а останалите ремонтни дейности и текущото поддържане са за сметка на дружеството наемател - „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.

През 2007 г. „БДЖ" ЕАД провежда основните процедури за доставка на материали, резервни части и услуги, необходими за изпълнението на дейността на дъщерните

дружества. За тази цел „БДЖ” ЕАД спазва разпоредбите на ЗОП, а доставените услуги, резервни части и материали се префактурират на дружествата.

При създаването на дружеството „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД през 2007 г. в него е включен персонала, зает с превозната дейност, билетоиздаването, текущото поддържане и ремонта на вагоните, както и активите свързани с тези дейности – сгради на Поделения за пътнически превози и вагонни депа.

2008 – 2009 г.

През 2008 г. и 2009 г. взаимоотношенията в Групата се запазват. „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД организира срещу заплащане пътническите превози на „БДЖ” ЕАД.

За осигуряване на дейността по превоз на пътници „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД наема пътнически вагони от „БДЖ” ЕАД и осигурява тяга от „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)” ЕООД на базата на договор на търговски принцип.

2010 – 2014 г.

От 1 януари 2010 г. „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД е изпълнител на Договора за извършване на обществени превозни услуги с железопътен транспорт на територията на РБългария, сключен между „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на 25.06.2009 г.

От името и за сметка на „БДЖ” ЕАД „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД организира международните превози през 2010 г.

На 23 май 2011 г. в Търговския регистър е вписано преобразуването на „Холдинг БДЖ” ЕАД и прехвърлянето на необходимите за осъществяване на дейността активи и персонал към „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД.

Отчетите до 23.05.2011 г. са на базата структура, връзки и взаимоотношения между дружествата, действащи до преобразуването, а от 24.05.2011 г. до 31.12.2011 г. са на база новите взаимоотношения след извършеното преобразуване.

От 21.12.2013 г. „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД притежава подновен сертификат за безопасност № BG 1120130003 – част А и № BG 1220130003 част Б, потвърждаващ възприемането на Системата за управление на безопасността в ЕС в съответствие с Директива 2004/49/ЕО и приложимото национално законодателство, издаден от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” на основание Закона за железопътния транспорт и Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

От 20.12.2013 г. „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД притежава нов сертификат на лице, отговорно за поддържането на железопътни превозни средства, издаден по чл. 62 б, ал 2, т. 2 от Наредба 59 от 5.12.2006 г.

През 2010 г. е разработен и приет „План за преструктуриране и финансово стабилизиране на „Холдинг БДЖ” ЕАД”, който послужи като основа на предприетите решителни реформи в Групата през периода 2010 – 2012 г. Този период съвпада с най-дълбоката част от икономическата криза и в случай, че реформите не бяха предприети, то цената за обществото, изразяваща се в допълнителни финансови загуби и прекъсване на транспортната услуга щеше да бъде значително по-висока. Основните реформи в този план бяха свързани с:

- **Преструктуриране** на дружествата в Групата и преминаване към холдингова структура – съсредоточаване на търговската и оперативната дейност в две абсолютно обособени едно от друго дружества – „БДЖ – Товарни превози” ЕООД и „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД. Всички оперативни активи и персонал от „шапката” на „Холдинг БДЖ” ЕАД” бяха прехвърлени в дружествата и те започнаха да развиват напълно самостоятелно и независимо едно от друго своята дейност на пазарен принцип.
- **Оптимизиране** на всички оперативни, производствени и търговски дейности и процеси в двете дружества и в холдинговата „шапка”. Целта беше да се повиши ефективността чрез чувствително намаляване на разходите и максимизиране на приходите. В това отношение са постигнати сериозни успехи през 2010 г., която практически е и първата година на реформи в БДЖ.
- Решаване на проблема със **свръхзадлъжнялостта** на железопътната компания, която е била генерирана в миналото. Започнаха активни преговори с основните финансови кредитори, като целта бе постигане на взаимно приемливо споразумение за разсрочване и преструктуриране на задълженията на Групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД.
- През м. ноември 2011 г. се предприеха пакет от спешни мерки за извършване на реформа в „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, с цел повишаване ефективността на пътническите превози и спасяване на дружеството от фалит:

- през 2012 г. **редуциране броя на влаковете** с най-ниска ефективност за намаляване загубите от пътнически превози.

Нетният ефект от отмяната на 138 влака (129 влака по целия маршрут и 9 влака по част от маршрута) е около 20 млн. лв. Извършената промяна в амортизационната политика доведе до увеличаване на разходите за амортизационни отчисления и освобождаване на паричен ресурс в размер на 100 млн. лв. за 5 години за погасяване на косвени задължения на пътнически превози (за мотрисните влакове), както и избягване на фалита на „Холдинг БДЖ” ЕАД.

- **съкращаване на персонал** – освободени са 1 000 служители.

  - Аутсорсване на дейността „Превоз на колетни пратки”

През 2010 г. се предприеха действия за намаляване загубите от превоза на колетни пратки в размер на 2 млн. лв. годишно. Въвеждането на нова организация на дейността, пакет от мерки за увеличаване на приходите и намаляване на разходите, съгласувани със синдикалните организации, не доведоха до подобряване на финансовите резултати.

За намаляване загубите на дружеството, на заседание на Съвета на директорите на „БДЖ” ЕАД с протокол №79/ 17.11.2010 г., е взето решение за преустановяване на дейността „Превоз на колетни пратки”. Дейността се извършва от новосъздаденото дружество „Парселс Деливери”, към което преминават **188** служители на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД.

1.1.1 Анализ и състояние на пътническите железопътни превози

Основният предмет на дейност на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД е извършване на железопътни превози на пътници във вътрешно и международно съобщение.

Таблица 2

година	2007[1]	2008[1]	2009[1]	2010	2011	2012	2013	2014
Пътници (млн)	33.283	33.756	31.358	30.115	29.308	26.523	26.071	24.627
Пътниккм (млн)	2423.289	2334.729	2144.04	2105.38	2067.46	1875.96	1825.92	1702.25

Забележка: Превоза на пътници за периода 2007 – 2009 г. се организира от „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД от името и за сметка на „БДЖ" ЕАД.

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

В сравнение с 2007 г. е налице явна тенденция за спад на превозите. Намалението на превозите с железопътен транспорт е почти 1,4 пъти – от 33 млн. през 2007 г. на 24.6 млн. превозени пътници през 2014 г.

Търговски превози

Търговските превози, които дружеството извършва са интерсити (бързи влакове със задължителна резервация) и международни превози, както и атракционни пътувания с уникален железопътен състав.

Таблица 3

година	2007[1]	2008[1]	2009[1]	2010	2011	2012	2013	2014
Пътници (млн)	2.252	2.487	2.352	2.258	2.229	1.938	1.499	1.062
Пътниккм (млн)	383.022	363.033	341.941	364.772	350.263	300.261	221.56	154.029
Приходи от превоз на пътници (млн.)	17.503	24.756	22.060	19.779	17.382	16.178	12.397	**10.744**

Забележка: Превоза на пътници за периода 2007 – 2009 г. се организира от „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД от името и за сметка на „БДЖ" ЕАД. „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД получава възнаграждение по договор с „БДЖ" ЕАД за организиране на превозите.

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

През последните години железницата загуби своите позиции на пазара на международните пътнически превози. Основна причина е предлаганото ниско качество на транспортната услуга. Параметрите на международните влакове са в **значително несъответствие с европейските стандарти**, главно по отношение на скорости и качество на подвижен състав.

Влизането в сила на редица европейски документи със задължителен характер, които регламентират отварянето на железопътните превози, както и липсата на подвижен състав, доведоха до поетапно редуциране на международните превози. През 2007 г. и 2008 г. се прекрати движението на директните вагони за Виена и Любляна. През 2011 г. се преустанови движението и на влаковете по направление Гърция. От 2012 г. в съставите на международните влакове не се движат спални вагони. Всички тези фактори **оказаха влияние върху ефективността на международните превози, като през последните години тя е в рамките на 25-30%.**

Търговските превози във вътрешно съобщение се извършват с бързи влакове със задължителна резервация. Параметрите на тези влакове и качеството на превозите от търговския сегмент **все още не отговарят на европейските стандарти за тази категория влакове**, както по отношение на подвижния състав, така и по отношение на технологията

на превозите. Изграждането на регулярна и ефективна мрежа от качествени интерсити влакове зависи преди всичко от параметрите на железопътната инфраструктура (за да могат да се конкурират с другите видове транспорт), наличието на специализиран подвижен състав за този вид превози и не на последно място от наличието на съвременна билетоиздаваща, резервационна и информационна система на пътническите превози.

Пътнически превози по Договора за извършване на задължителни обществени услуги

Обществените превози се извършват с бързи и пътнически влакове по всички жп линии от републиканската железопътна мрежа.

Таблица 4

	2007[1]	2008[1]	2009[1]	2010	2011	2012	2013	2014
Пътници (млн)	31.031	31.269	29.006	27.857	27.079	24.585	24.572	23.565
Пътникм (млн)	2040.268	1971.695	1802.099	1740.608	1717.195	1575.698	1604.36	1548.221
Приходи от превоз на пътници (млн.)	65.966	66.383	62.287	68.469	64.148	63.519	63.285	**59.453**
Компенсации (млн.)	124.000	150.000	171.000	160.000	170.000	170.000	170.00	171.331
Наложени санкции[2] (млн)	0	0	0	0.010	0.017	0.812	0.682	0.076
Влаккилометри (млн.)	19.534	19.467	19.686	19.427	19.835	17.429	18.51	18.659

Забележка: 1 – Превозите на пътници по Договора за задължителни обществени услуги за периода 2007 – 2009 г. се организира от „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД от името и за сметка на „БДЖ" ЕАД. „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД получава възнаграждение по договор с „БДЖ" ЕАД за организиране на превозите. 2 – Начислените санкции по Договора за извършване на обществени превозни услуги са относно неизпълнение на основни показатели от стандартите за надеждност, капацитет и качество на услугата, както и за неизпълнения на задължения по Договора (внедряване на информационна, билетоиздаваща и резервационна система, провеждане на мониторинг и др.).

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Негативните тенденции в развитието на демографските процеси в страната, конкуренцията на автобусния и автомобилен транспорт, влошаването на качеството на предлаганата услуга през последните години (ниски скорости, остарял подвижен състав, продължителни ремонти по железния път) доведоха до свиване на транспортния пазар и намаляване обема на превозите. В сравнение с 2007 г. през 2014 г. се отчита спад с около 7,5 млн. на превозените пътници или 24%.

Фигура 3

Подвижен състав

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД притежава и експлоатира тягов и подвижен състав (ТПС) на средна възраст над 25 - 30 години. Недостигът на финансови средства през годините не позволява обновяване на подвижния състав. Вагоните до 10 г. са новодоставените 30 броя спални вагони, закупени с капиталов трансфер от държавата през 2013 г. и рециклираните вагони през 2009 г.

Таблица 5

Тип на вагона	до 10 г.	11-15 г.	16-20 г.	21-25 г.	26-30 г.	31-40 г.	над 41 г.	общо
първокласни вагони			18	6	4		48	**76**
второкласни вагони	5	2	67	182	100	45	87	**488**
първа втора класа				24		3		**27**
спални вагони	30	12					29	**71**
кушет вагони					5			**5**
вагони за трудноподвижни лица	2				20			**22**
бар - вагони и вагон бистра				5		2	1	**8**
фургони						10	7	**17**
салон - вагони							17	**17**
ретро - вагони							6	**6**
дековилни вагони							30	**30**
Общо	**37**	**14**	**85**	**217**	**129**	**60**	**225**	**767**
възрастов състав	***4,82%***	***1,83%***	***11,08%***	***28,29%***	***16,82%***	***7,82%***	***29,34%***	***100,00%***

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

С изключение на групата модернизирани вагони от серии 2563 и 1563, 2044 и 8444 и доставените втора употреба рециклирани вагони от Германия, пътническите вагони от парка на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД не отговарят на изискванията за най-елементарен комфорт и удобство на пътуващите. Те са със силна корозия по кошовете и рамите, остарели механизми на врати и прозорци, липса на какъвто и да е вид охлаждане, неефективно отопление, вътрешната обшивка, подовите покрития и тапицерии са с недопустима степен на негоримост. Всичко това прави пътническите превози непривлекателни и не осигурява достатъчна сигурност за пътуващите.

За да се създадат условия за качествени промени в пътническите жп превози е необходимо вагоните с остаряла конструкция, които не подлежат на модернизация, да бъдат извадени от експлоатация и бракувани. Изхождайки от годината на строителство,

конструктивните особености и техническото състояние на пътническите вагони, те могат да се разделят на три групи:

- I група – вагони, които могат да се експлоатират през следващите пет години;
- II група – вагони, на които може да се извърши модернизация чрез пълна подмяна на вътрешното оборудване и вграждане на климатична инсталация;
- III група – вагони, които не могат да се ползват и трябва поетапно да бъдат бракувани.

Тягов подвижен състав

(към 31.12.2014 г.)

Аналогично е състоянието и на локомотивния парк. Значителна част от магистралните и маневрените дизелови локомотиви са в експлоатация повече от 30 години и са физически и морално остарели. Електрическите локомотиви и електромотрисни влакове (ЕМВ) серия 32 също са доставени през седемдесетте години на миналия век и са в експлоатация 35 - 40 години, което е пределна възраст за тягов подвижен състав.

С изключение на новодоставените мотрисни влакове Desiro Classic серии 10, 30 и 31, експлоатираните серии локомотиви и електромотрисни влакове са морално остарели, с технологична и конструктивна концепция от 30-те до 60-те години на миналия век.

Таблица 6

Вид на ТПС / Възрастов състав	серия	до 10 г.	11 – 20 г.	21 - 25 г.	26 - 30 г.	над 30 г.	Общо
влакови дизелови	7					13	13
влакови дизелови - 760 мм.	75/77			3		3	6
влакови електрически	40				39	49	88
влакови електрически	46			6	12		18
дизелови мотрисни влакове	10	25					25
електрически мотрисни влакове	30/31	25					25
електрически мотрисни влакове	32/33				1	29	30
уникален подвижен състав						8	8
маневрени дизелови	52					22	22
маневрени дизелови	55					36	36
маневрени дизелови - 760 мм.	81					2	2
маневрени електрически	61		13			0	13
Общо		**50**	**13**	**9**	**52**	**162**	**286**
възрастов състав		***17,48%***	***4,55%***	***3,15%***	***18,18%***	***56,64%***	***100,00%***

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Състояние на железопътната инфраструктура

Приоритет на Национална компания „Железопътна инфраструктура" е безопасното придвижване на пътници, като цялата дейност на компанията е насочена в тази посока. Именно поради това се извършват и всичките ремонтни дейности, наред с новите трасета, които в момент се изграждат. Основната цел е постигане на по-високи скорости, по-голяма сигурност и безопасност, по-висок комфорт за пътниците.

От друга страна, до приключване на големите ремонти на железния път, се налага в железопътните участъци, където има прекъсване на влаковото движение, да се използва алтернативен транспорт, който създава неудобства на пътниците. Ремонтните дейности налагат промяна в транспортната схема (промяна на маршрутите на движение, увеличено времепътуване, закъснения на влаковете, нарушени връзки). Ниското качество на предлаганата услуга води до траен отлив на пътници и тяхното пренасочване към друг вид транспорт.

По-значителни прекъсвания по жп мрежата, вследствие на извършвани ремонти по железния път от Национална компания „Железопътна инфраструктура“:

2010 г.

- Извършени ремонтни дейности по железния път по някои участъци от железопътната мрежа (Плачковци – Кръстец, Долно Камарци – Мирково, Перник – Драгичево, Русе разпр. – Русе, Първомай – Димитровград, Делян – Дупница);
- Прекъснато движение на влаковете в участъка Първомай – Димитровград от 07.04.2010 г. до 31.12.2010 г. Ремонтът е удължен до 30.06.2011 г.;
- Пълно прекъсване на влаковото движение в участъка Видбол – Видин от 01.04.2010 г. до 31.10.2010 г. във връзка с изграждане на прилежащата жп инфраструктура към Дунав мост 2 (Видин – Калафат).

2011 г.

- Пълно прекъсване на влаковото движение в междугарието Поповица – Първомай за периода от 04.04.2011 г. до 18.07.2011 г.;
- Пълно прекъсване на влаковото движение Владая – Драгичево за периода от 14.05.2011 г. до 26.05.2011 г.;
- Пълно прекъсване на влаковото движение Радунци – Дъбово за периода от 26.05.2011 г. до 21.09.2011 г.;
- Прекъсване на влаковото движение в междугарието Самоводене – Велико Търново от 06.10.2011 г. до 20.10.2011 г.

2012 г.

- Прекъсване на влаковото движение Велико Търново – Дъбово, Радунци – Дъбово от 27.08.2012 г. до 26.10.2012 г. Удължен срок до 25.11.2012 г.

2013 г.

- Прекъсване на движението в участъка Калитиново – Хан Аспарух – Нова Загора от 09.12.2012 г. до 15.01.2013 г., в последствие продължаван на три пъти до 27.06.2013 г.;
- Прекъсване на движението в участъка Нова Загора – Зимница от 27.06.2013 г. до 14.12.2013 г.;
- Пълно прекъсване на движението в междугарието Самоводене – Велико Търново от 18.03.2013 г. до 07.04.2013 г. Цялото влаково движение е отклонено по обиколен маршрут през Каспичан – Синдел – Карнобат – Тулово (220 км в повече).;

- Пълно прекъсване на движението в междугарието Търнак – Аспарухово от 01.07.2013 г. до 12.07.2013 г.;
- Пълно прекъсване на движението по пета главна линия в междугарието Черниче – Пею Яворов от 27.05.2013 г. до 23.09.2013 г.;
- Пълно прекъсване в междугарието Карлово – Ботев от 01.07.2013 г. до 08.07.2013 г.;
- Пълно прекъсване на движението в междугарието Смядово – Комунари от 16.09.2013 г. до 04.12.2013 г.;

2014 г.

- Пълно прекъсване на движението на влаковете в участъка Нова Загора – Зимница от 01.01.2014 г. до 13.08.2014 г.;
- Пълно прекъсване движението на влаковете в участъка Пирдоп – Антон от 14.07.2014 г. до 13.10.2014 г.;
- Пълно прекъсване Перник разпределителна – Разменна от 01.01.2014 г. до 23.07.2014 г.;
- Пълно прекъсване гара Церковски от 20.01.2014 г. до 20.03.2014 г.;
- Прекъсване на движението в участъците Трявна – Дъбово, Плачковци – Кръстец; Дъбово – Борущица, Плачковци – Дъбово, Септември – Добринище, Димитровград – Подкова, Русе разпр. – Иваново, Образцов чифлик – Ястребово.

Анализ на изпълнението на Графика за движение на влаковете за периода 2010 – 2014 г.

Предлагането на превозни услуги изисква те да отговарят на определени критерии за точност, комфорт на пътуване, хигиена в превозните средства, както и култура на обслужване от страна на персонала. Изпълнението на Графика за движение на влаковете е основен измерител за качеството на транспортните услуги.

Таблица 7

година		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Брой влакове	Международни влакове	26	24	26	25	21	21	22	26
	Интерсити влакове	15	15	15	19	19	14	8	8
	Интеррегионални влакове	75	75	73	70	69	67	68	69
	Крайградски и пътнически влакове	487	489	507	487	506	432	452	506
	Общо	**603**	**603**	**621**	**601**	**615**	**534**	**550**	**609**
Марштутна скорост (км/ч)	Международни влакове	50.51	51.22	52.24	52.66	54.13	55.37	53.50	55.49
	Интерсити влакове	63.38	64.65	69.07	69.92	68.48	63.88	66.37	65.91
	Интеррегионални влакове	54.22	54.19	57.48	56.44	55.83	55.85	57.76	55.92
	Крайградски и пътнически влакове	40.72	41.13	41.84	42.10	41.15	41.82	41.98	41.65
	Средна маршрутна скорост	**46.97**	**47.36**	**48.84**	**47.99**	**47.92**	**48.11**	**48.71**	**47.84**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Всяка година нормативите за Графика за движение на влаковете се разработват в съответствие с изискванията на пазара на пътническите превози, обема и структурата на пътникопотока и параметрите на железопътната инфраструктура. Отчитайки тези фактори се налагат промени – назначават се влакове по нови направления, променят се маршрути

на движение, отменят се влакове, поради ниска ефективност. Параметрите на транспортната схема за обслужване на превозите обект на Договора с държавата се съгласуват с областните транспортни комисии.

Международни превози – През 2007 г. и 2008 г. се прекратява движението на директните вагони за Виена и Любляна. През 2009 г. за кратко време се движи сезонен международен влак Букурещ – Кардам – Варна, но поради слабата си населеност, този влак е отменен. От 2011 г. до 2013 г. се преустановява движението на влаковете по направление Гърция.

Вътрешни превози – През 2010 г. се назначават бързи влакове „Бургас уикенд" и „Варна уикенд", които се движат от София за Варна и Бургас в петъчни дни, а в обратната посока от Бургас и Варна – в неделни дни. През 2012 г. тези влакове се отменят поради липса на подвижен състав.

През 2012 г. при стартиране на реформата, с цел намаляване загубите на дружеството, се спират влакове с ниска ефективност.

През 2013 г. е сменена категорията на 6 (шест) бързи влака със задължителна резервация на бързи влакове и тези влакове се включват към превозите по ЗОУ.

Средни маршрутни скорости по категории влакове: Не се отчитат съществени изменения в скоростите на влаковете по категории през отчетния период. Средната техническа скорост остава една от най-ниските скорости в сравнение с другите европейски железници.

Закъснения на влаковете

Закъсненията на влаковете, особено през последните години, доведоха до намаляване на средните маршрутни скорости за движение на влаковете и влошаване на качеството на предлаганата услуга.

Таблица 8

Година	2011 г.				2012 г.				2013 г.				2014 г.			
Категория влак	МБВ	БВЗР	БВ	ПВ	МБВ	БВЗР	БВ	ПВ	МБВ	БВЗР	БВ	ПВ	МБВ	БВЗР	БВ	П
% на закъснели влакове в крайна гара над 5 минути	48.50%	25%	13%	7%	48.9%	29.8%	23%	10%	58%	34%	25%	9.3%	30%	47%	27%	12

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Причините за закъсненията на влаковете и нарушаване на Графика за движение са породени основно от:

- железопътния превозвач (повреди на тяговия подвижен състав, технически проблеми на вагони, по задължителните връзки във възелните гари)
- управителя на железопътната инфраструктура – Национална компания „Железопътна инфраструктура" (железен път, ремонти, намалени скорости, сигнализация и телекомуникация и др.)
- други причини, породени от трета страна – оказване на медицинска помощ, удар на леки автомобили, прегазени хора, лоши метеорологични условия, паднала скална маса; за международните влакове – по съседна железопътна администрация, КПП, митница и др.

През 2014 г. над 50% от случаите на закъснение на влаковете във вътрешно съобщение са по причини на Национална компания „Железопътна инфраструктура”.

План за композиране на влаковете

Планът за композиране на влаковете се разработва ежегодно с влизане в сила на нов График за движение на влаковете. Броят и видът на вагоните в съставите се определят в зависимост от категорията на влака и отчитайки вида на пътуванията – с работнически или ученически характер, съботно-неделни пътувания до вилните зони на големите градове.

Въпреки недостига на подвижен състав традиционно през летния сезон, в дните на национални, официални празници и в края на седмицата, се назначават допълнителен брой вагони в съставите на някои бързи и пътнически влакове, с цел поемане на увеличения пътникопоток.

<u>През 2008 г.</u> се въвеждат в експлоатация 100 второкласни немски вагона втора употреба и доставените поетапно 25 нови електрически мотриси „Siemens”. Второкласните немски вагони са включени в съставите на бързи влакове – „Чайка” (София – Бургас – София) и „Диана” (София – Ямбол – София) и в съставите на бързи влакове по релациите София – Благоевград, София – Варна, София – Карлово – Бургас, София – Лом и София – Пловдив – Бургас.

С новите електрически мотриси „Siemens” се покриват голяма част от крайградските превози на София и Пловдив.

<u>През 2013 г.</u> в експлоатация влизат 30 нови спални вагона, доставени с капиталов трансфер от държавния бюджет. Спалните вагони са включени в съставите на нощните бързи влакове по направленията към Варна, Бургас, Добрич и др.

ИЗВОДИ:

<u>Превозените пътници</u> намаляват от 33,283 млн. през 2007 г. на 24.627 млн. през 2014 г., т.е. намалението е 8,656 млн. пътници или 26%.

<u>Реализираната пътниккилометрова работа</u> намалява от 2 423 млн. пкм през 2007 г. на 1 702 млн. през 2014 г., т.е. намалението е 721 млн. пкм или 30%.

Фактори, довели до намаляване конкурентоспособността на железницата:

Ниско качество на предлагане от националната железопътна мрежа

Средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа, което е причина за ниското качество на предлаганата услуга.

При проектни скорости 120-130 км/ч, движението на влаковете се осъществява със средна скорост 75-80 км/ч, а в определени участъци тя е ограничена до 40-60 км/ч.

Извършваните ремонтни дейности на железния път в участъци от железопътната мрежа

Продължителните срокове на прекъсване на движението на влаковете, трансбордирането на пътниците (превоз с автобуси) водят до влошаване качеството на обслужване, загуба на пазарни позиции и отлив на клиентите към конкурентния автобусен транспорт. Допълнително неудобство за пътниците на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове поради нарушаването на Графика за движение на влаковете (ГДВ).

Конкурентни превози – Автомобилният транспорт заема водеща позиция измежду останалите видове транспорт в РБългария по отношение на вътрешния пътнически транспорт. През последните години е налице тенденция за повишаване на ползването на лични моторни превозни средства, като най-чувствително това се отразява на ползването на автомобилен транспорт.

През разглеждания период пазарният дял като извършена работа (млн. пътниккм) на железопътния транспорт остава в рамките на 15% поради намаляване на пътуванията с обществен автобусен транспорт и увеличаване на обема на частните пътувания с автомобили.

Вагонен и локомотивен парк – остарял и амортизиран

Честа отмяна или закъснения на влакове поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав.

Значителна част от подвижния състав не **отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество,** а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства.

2.2. Финансов анализ на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД (2007 – 2014 г.)

2007 – 2010 г.

Бизнес модел

В периода 2007 – 2010 г. в Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД функционира следният бизнес модел:

1. В активите на новосъздаденото дружество „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД се прехвърлят само неоперативни активи – земя, сгради и персонал, свързан с превозната дейност и управлението на пътнически превози (административен персонал). Оперативните активи – пътнически вагони, локомотиви, дизелови и електрически мотрисни влакове остават съответно в „Холдинг БДЖ" ЕАД и „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД.

2. Приходите от дейността се разпределят на административен принцип. Възнаграждението, което се заплаща на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД за организиране на пътническите превози на „Холдинг БДЖ” ЕАД по години е както следва:

   2007 г. = 100% приходи от превоз на пътници + 5 000 хил. лв. месечно без ДДС от определената субсидия в ДБ за годината;

   2008 г. = 100% приходи от превоз на пътници + 6 833 хил. лв. месечно без ДДС от определената субсидия в ДБ за годината;

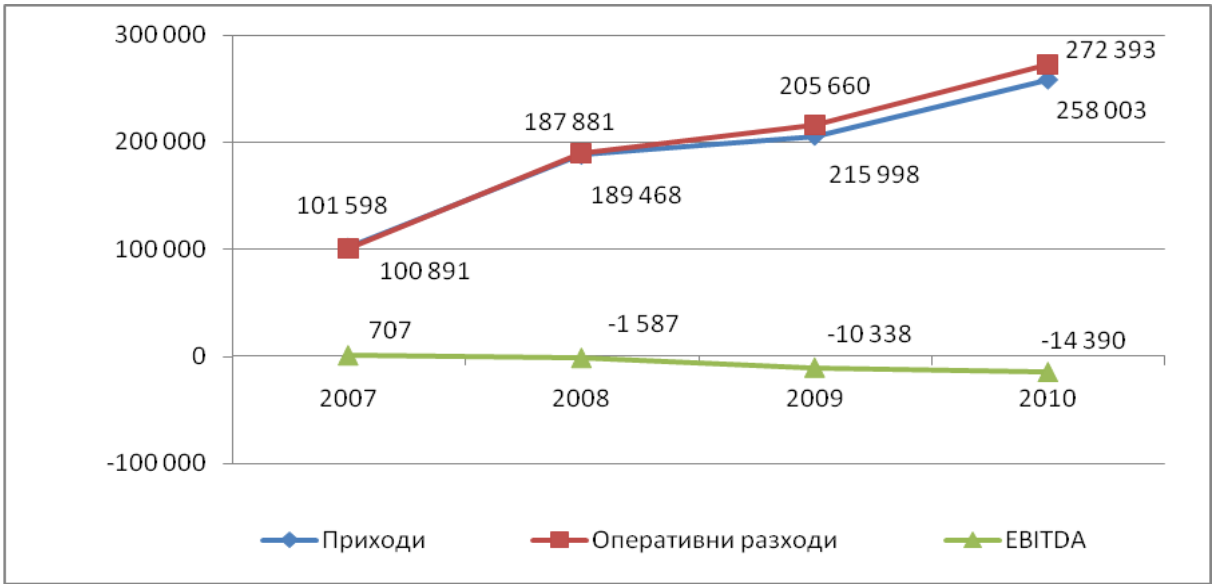
   2009 г. = 100% приходи от превоз на пътници + 7 875 хил. лв. месечно без ДДС от определената субсидия в ДБ за годината.

3. През 2010 г. „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД сключва Договор с държавата за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт. Всички приходи от превоз на пътници във вътрешно съобщение и компенсациите по договора се отчитат в дружеството. „Холдинг БДЖ” ЕАД е превозвач за превоз на пътници в международно съобщение до 01.07.2010 г. и „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД организира международните превози срещу заплащане.

4. Разходите се формират в „Холдинг БДЖ” ЕАД и в „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)” ЕООД и се прехвърлят в „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, посредством договори за извършване на услуги. Взаимоотношенията са институционализирани в поредица договори за организиране на железопътни превози в Групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД. От 01.01.2010 г. превозвач по Договора с държавата е „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и инфраструктурните такси се заплащат от дружеството директно на Национална компания „Железопътна инфраструктура”.

Практически ръководството на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД има само частичен контрол върху приходната и разходната част на дружеството. Това разрушава връзката приходи – разходи и прави невъзможно поддържането на разходите в съответствие с приходите. Нещо повече – неефективностите на цялата Група субективно се разпределят и прехвърлят върху дружествата на непазарен принцип, посредством цените на услугите.

Фигура 4



Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Приходите от продажби се увеличават от 101 598 хил. лв. през 2007 г. (за периода от м. май до м. декември) на 258 003 хил. лв. през 2010 г., т.е. увеличението е 156 405 хил. лв. или 153,94%. Съпоставимите приходи от 152 397 хил. лв. през 2007 г. се увеличават на 258 003 хил. лв. през 2010 г., т.е. увеличението е 105 606 хил. лв. или 69,3%. Увеличението се дължи на промяната в бизнес модела – от 01.01.2010 г. превозвач по Договора с държавата е „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, и по-високите тарифни ставки, които компенсират намалението в обема превозени пътници.

Оперативните разходи се увеличават от 100 891 хил. лв. през 2007 г. (за периода от м. май до м. декември) на 272 393 хил. лв. през 2010 г., т.е. увеличението е 171 502 хил. лв. или 169,99%. Съпоставимите разходи от 152 337 хил. лв. през 2007 г. се увеличават на 272 393 хил. лв. през 2010 г., т.е. увеличението е 121 056 хил. лв. или 79,99%. Причината за увеличението на разходите са увеличените върешно-разчетни цени в Групата и увеличените работни заплати през 2008 г.

Процентното съотношение на разходите за външни услуги и персонал към общите разходи се увеличава от 91,8% през 2007 г. на 96,4% през 2010 г., т.е. увеличението е 4,6%.

Фигура 5

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации намалява от 707 хил. лв. през 2007 г. на -14 390 хил. лв. през 2010 г, т.е. намалението е 15 097 хил. лв. или 2135,36%. Причината за намалението е в резултат на рязкото увеличение на разходите, както е описано по-горе.

Нетен финансов резултат – Загубата се увеличава от 293 хил. лв. през 2007 г. на 15 656 хил. лв. през 2010 г., т.е. увеличението е 15 363 хил. лв. или 5243,34%. Основна причина за това е **недофинансирането на дейността** пътнически превози, обект на задължителни обществени услуги на дружеството. Ежегодно при разработване параметрите на Държавния бюджет на РБългария железницата заявява необходимите средства за компенсиране на превозите, обект на задължителни обществени услуги. Отпуснатите средства всяка година са съобразени с възможностите на бюджета и са по-малко от необходимите. По този начин дейността пътнически превози, обект на задължителни превозни услуги, не се финансира с необходимите средства за извършване на услугата.

Таблица 9 (хил. лева)

Години	Компенсация за изпълнение на задължението за превоз по Договора		
	необходими	отпуснати	недокомпенсиране
2007 г.	144 090	124 000	-20 090
2008 г.	195 500	150 000	-45 500
2009 г.	209 445	171 000	-38 445
2010 г.	172 054	160 000	-12 054
общо:	**721 089**	**605 000**	**-116 089**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Свободен паричен поток – Паричните потоци от положителна величина 649 хил. лв. през 2007 г. стават отрицателни величини и достигат до -14 495 хил. лв. през 2010 г., т.е. намалението е 15 144 хил. лв. или 2333,44%. Причината за невъзможността да се формира свободен паричен поток е в ежегодното формиране на негативен нетен финансов резултат.

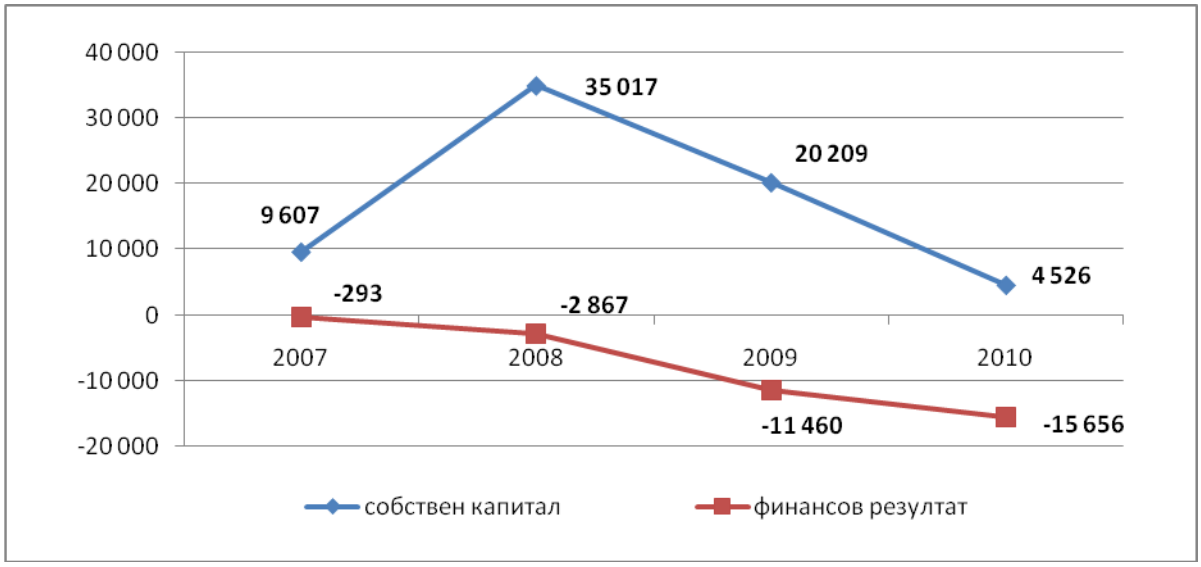
Нарастване на неоперативните ДМА – Балансовата стойност на ДМА нараства от 11 707 хил. лв. през 2007 г. на 58 583 хил. лв. през 2010 г., т.е. увеличението е 46 876 хил. лв. или 400,4%. Увеличението на балансовата стойност на ДМА се дължи на извършената преоценка на земите през 2008 г. и изплатената авансова вноска за доставка на спални вагони по сключен договор с фирма „Тюркие Вагон Санай А.Ш Тювасаш". Средствата са осигурени от капиталов трансфер от държавния бюджет в размер на 20 000 хил. лв. през 2010 г. Спалните вагони по договора са доставени през м. май 2013 г.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ се увеличават от 19 307 хил. лв. през 2007 г. на 87 405 хил. лв. през 2010 г., т.е. увеличението е 68 098 хил. лв. или 352,71%. В т.ч.: задълженията към свързани лица се увеличават от 5 385 хил. лв. към 31.12.2007 г. на 51 944 хил. лв. към 31.12.2010 г., т.е. увеличението е 46 559 хил. лв. или 864,61%. Увеличението на задълженията е вследствие на перманентния негативен финансов резултат, формиралите се отрицателни парични потоци през годините и неустойчивия модел на управление на свободния капацитет на дружеството. Дружеството задлъжнява през годините основно към свързани лица – „БДЖ" ЕАД („Холдинг БДЖ" ЕАД) и „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД.

Собственият капитал намалява от 9 607 хил. лв. през 2007 г. на 4 526 хил. лв. през 2010 г., т.е. намалението е 5 081 хил. лв. или 52,89%.

Записаният капитал на дружеството отразява номиналната стойност на емитираните дялове в размер на 9 900 хил. лв. Към 31.12.2007 г. капиталът намалява до 9 607 хил. лв. вследствие на отрицателния финансов резултат от 2007 г. През 2008 г. е извършена преоценка на земята и е формиран преоценъчен резерв от 28 277 хил. лв. в подкрепа на капиталовата база. След извършения годишен одит през 2009 г. преоценъчният резерв е намален на 25 449 хил. лв. Натрупаната загуба в общ размер на 30 823 хил. лв. за периода 2007 – 2010 г. води до критично ниво на капитала от 4 526 хил. лв. към 31.12.2010 г.

Фигура 6



Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството намалява от -0,003 през 2007 г. на -0,16 през 2010 г., т.е. намалението е 54,75 пъти.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) намалява от -0,02 през 2007 г. на -3,42 през 2010 г., т.е. намалението е 138,69 пъти.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) намалява от -0,02 през 2007 г. на -0,51 през 2010 г., т.е. намалението е 27,55 пъти.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) намалява от 8,58 през 2007 г. на 1,67 през 2010 г., т.е. намалението е 80,52%.
- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) намалява от 8,73 през 2007 г. на 1,67 през 2010 г., т.е. намалението е 80,84%.

Основната причина за влошаването на коефициентите за рентабилност в периода 2007 – 2010 г. е липсата на мерки за оптимизация на разходите в Групата дружества. През този период в нито едно от дружествата не е извършена оптимизация на процесите и дейностите. С увеличението на цените неефективностите на „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД се прехвърлят в разходите на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД и „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, се увеличава от 2,01 през 2007 г. на 19,31 през 2010 г., т.е. увеличението е 9,61 пъти. Влошаването на коефициента се дължи на увеличения размер на задълженията, както и на намаления собствен капитал.

- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, се увеличава от 0,62 през 2007 г. на 0,92 през 2010 г., т.е. увеличението е 48,17%.

Задлъжнялостта на дружеството за периода 2007 – 2010 г. отчита значителен ръст поради невъзможността да се формира свободен паричен поток, с който да се обслужват задълженията.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност намалява от 1,06 през 2007 г. на 0,56 през 2010 г., т.е. намалението е 47,67%. Влошаването е в резултат на по-големия темп на увеличение на задълженията спрямо увеличението на вземанията.

- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност намалява от 0,80 през 2007 г. на 0,48 през 2010 г.,т.е. намалението е 39,89%.

- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,10 през 2007 г. на 0,18 през 2010 г., т.е. увеличението е 87,82%. Увеличението е в резултат на увеличените паричните средства от 1 725 хил. лв. към 31.12.2007 г. на 11 540 хил. лв. към 31.12.2010 г. Дължи се на забавени плащания към доставчици.

Рентабилност на активите

- На **1 вагон** (приходи/брой вагони) – Рентабилността на 1 пътнически вагон не може да бъде изчислена поради факта, че дружеството не е извършвало дейност със собствени оперативни активи до 2011 г.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив не може да бъде изчислена поради факта, че дружеството не е извършвало дейност със собствени оперативни активи до 2011 г.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице се увеличава от 18 хил. лв. през 2007 г. на 54 хил. лв. през 2010 г., т.е. увеличението е 36 хил. лв. или 195,23%. Увеличението се дължи на това, че през 2010 г. дружеството вече получава като приход цялата компенсация по Договора с държавата, а не само част (разликата остава в „БДЖ" ЕАД за покриване на инфраструктурни такси), както е било до 2009 г.

Изводи:

Пазарна среда. Негативните тенденции в развитието на демографските процеси в страната, конкуренцията на автобусния и автомобилен транспорт, влошаването на качеството на предлаганата услуга през последните години (ниски скорости, остарял подвижен състав, продължителни ремонти по железния път) доведоха до свиване на транспортния пазар и намаляване обема на превозите.

Неустойчив бизнес модел. За периода 2007 – 2010 г., в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД се прехвърлят само неоперативни активи, като оперативните активи остават в „Холдинг БДЖ" ЕАД и „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД. Приходите от дейността се разпределят на административен принцип, а разходите се формират в „Холдинг БДЖ" ЕАД и в „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД и се прехвърлят в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, посредством договори за взаимно извършване на услуги. Този бизнес модел разрушава връзката приходи – разходи и прави невъзможно поддържането на разходите в съответствие с приходите. Неефективностите на цялата Група субективно се разпределят и прехвърлят върху дружествата на непазарен принцип.

Риск от драстично намаляване на собствения капитал на дружеството в резултат от натрупаните загуби за периода 2007 – 2010 г. в размер на 30 278 хил. лв. Загубите са породени от липсата на визия и стратегия за управление в динамично променяща се среда, както и от отсъствието на решения за елиминирането на неефективностите, наложени от действащия неустойчив бизнес модел. Изменението на капитала на дружеството показва драстично намаление от 9 607 хил. лв. през 2007 г. до 4 526 хил. лв. през 2010 г., т.е. намалението е 5 081 хил. лв. или 52,89%.

2011 – 2012 г.

Същественото за този период са стартиралите реформи във връзка с изпълнение на „План за преструктуриране и финансово стабилизиране на „Холдинг БДЖ" ЕАД" през м. май 2011 г. Предприети са действия по промяна на бизнес модела, които тотално

променят изгледа на приходите и разходите на дружеството, детайлизирани по-долу.

Дружеството „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД е закрито. В резултат от това, на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД са прехвърлени активи и персонал – пътнически вагони, локомотиви, електромотрисни влакове (ЕМВ), дизелови мотрисни влакове (ДМВ) и локомотивни депа, свързани с обслужване на пътнически превози, както и персонала на локомотивните депа. Всички активи и персонал се разделят между двете дъщерни дружества според техните нужди и всяко започва да оперира като самостоятелно търговско дружество с директни разходи за материали, горива, резервни части, услуги и т.н., а не такива, завоалирани като сделки между свързани лица.

До м. май 2011 г. „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД продължава да наема вагони и локомотивна тяга от „Холдинг БДЖ" ЕАД. След преструктурирането дружеството осигурява своята дейност със собствени активи и започва да я развива самостоятелно.

Приходите от продажби намаляват от 98 003 хил. лв. през 2010 г. на 94 598 хил. лв. през 2012 г., т.е. намалението е 3 405 хил. лв. или 3,47%. Намалението е вследствие на намалената пътниккилометрова работа в резултат на предприетите мерки за оздравяване (спиране на най-неефективните влакове).

Компенсациите по Договора за обществени превозни услуги се увеличават от 160 000 хил. лв. през 2010 г. на 170 000 хил. лв. през 2012 г., т.е. увеличението е 10 000 хил. лв. или 6%. В резултат се увеличават приходите общо от 258 003 хил. лв. през 2010 г. на 264 598 хил. лв. през 2012 г., т.е. увеличението е 6 595 хил. лв. (по-малко от увеличението на компенсацията, заради неефективност) или 2,56%.

Таблица 10

година	2010	2011	2012	+ -	% на изменение
Пътници (млн.)	30,115	29,308	26,523	-3,592	-11,93%
Пътниккм (млн.)	2105,38	2067,46	1875,96	-229,42	-10,90%
Приходи от пътници (млн.)	81,139	81,139	79,697	-1,442	-1,78%
Компенсации (млн.)	160,000	170,000	170,000	10,000	6,25%

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Превозените пътници намаляват от 30 115 хил. пътника през 2010 г. на 26 523 хил. пътника през 2012 г., т.е. намалението е 3 592 хил. пътника или 11,93%. През 2012 г. е извършено минимално увеличение на тарифните ставки, което не може да компенсира намалението в обема превозени пътници.

Оперативните разходи намаляват от 272 393 хил. лв. през 2010 г. на 185 779 хил. лв. през 2012 г., т.е. намалението е 86 614 хил. лв. или 31,80%. Причината за намалението на оперативните разходи е вследствие на провежданата реформа и променения бизнес модел (виж по-горе).

През периода драстично са намалени разходите за външни услуги. Най-голямо е намалението на разходите за външни услуги от свързани лица, които намаляват от 170 734 хил. лв. през 2010 г. на 3 527 хил. лв. през 2012 г., т.е. намалението е 167 207 хил. лв. или 97,93%. Намалението е в резултат от извършената реформа и премахването на неустойчивите взаимоотношения и цени в Групата. Двете дружества оперират със своите

активи самостоятелно на пазарен принцип и заплащат действително направените разходи. В резултат:

- Разходите за услуги от външни предприятия се увеличават от 43 333 хил. лв. през 2010 г. на 59 402 хил. лв. през 2012 г., т.е. увеличението е 16 069 хил. лв. или 37,08%.
- Разходите за материали се увеличават от 3 817 хил. лв. на 6 585 хил. лв., т.е. увеличението е 2 768 хил. лв. или 72,52%.
- Разходите за гориво се увеличават от 334 хил. лв. през 2010 г. на 12 683 хил. лв. през 2012 г., т.е. увеличението е 12 349 хил. лв. или 36,97 пъти.
- Разходите за електроенергия се увеличават от 1 345 хил. лв. през 2010 г. на 17 663 хил. лв. през 2012 г., т.е. увеличението е 16 318 хил. лв. или 12,13 пъти.
- Разходите за персонал (възнаграждения и осигуровки) се увеличават от 49 592 хил. лв. през 2010 г. на 79 176 хил. лв. през 2011 г., т.е. увеличението е 29 584 хил. лв. или 59,65%. Увеличението се дължи на прехвърляне на 2 396 души (технологичен персонал) от „БДЖ" ЕАД към „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД (правоприемащото дружество). Разходите за персонал намаляват от 79 176 хил. лв. през 2011 г. на 73 876 хил. лв. през 2012 г., т.е. намалението е 5 300 хил. лв. или 6,69%. Намалението на разходите за персонал е в резултат на извършеното оптимизиране на дейността.

Посоченото увеличение на всички преки разходи за дейността е значително по-малко от намалението на разходите за услуги от свързани лица, което е резултат от проведената структурна реформа и създадената възможност на дружествата да действат на търговски принцип.

Разходите за външни услуги и персонал представляват 96,4% от общите разходи през 2010 г., докато през 2012 г. те са 51,4%. През 2012 г. относителният дял на тези два разхода намалява с 45%, което се дължи на увеличението на общите разходи, в частта „разходи за амортизация" – 74 625 хил. лв. (заприходени са ДМА – оперативни активи) и променената структура на преките материални разходи. През разглеждания период е налице свръхкапацитет в персонала на дружеството.

Фигура 7

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от отрицателна величина 14 390 хил. лв. през 2010 г. на положителна величина в размер на 78 819 хил. лв. през 2012 г., т.е. увеличението е 93 209 хил. лв. или 747,73%. Причината за увеличението са намалените оперативни разходи от 272 410 хил. лв. през 2010 г. на 185 779 хил. лв. през 2012 г., т.е. намалението е 86 631 хил. лв. или 31,80%. Намалението на разходите е в резултат на проведената структурна реформа, отмяната на 138 броя най-губещи влака и намаляването на преките разходи за инфраструктурни такси, гориво и ел. енергия, намаляването на числеността на персонала от 7 465,5 броя към 30.11.2011 г. на 6 196,5 на 31.12.2012 г. или намаление на персонала с 1 269 души.

Фигура 8

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Нетният финансов резултат се увеличава от загуба от 15 656 хил. лв. през 2010 г. на печалба от 1 627 хил. лв. през 2012 г., т.е. увеличението е 17 283 хил. лв. или 110,39%.

Подобряването на финансовия резултат е в резултат на изпълнението на мерките за повишаване на приходите и намаляване на разходите в Плана за преструктуриране.

Отражение във финансовия резултат за 2012 г. дава и сделката между „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД и „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за продажба на локомотиви с положителен нетен ефект от 7 616 хил. лв.

Разходите за амортизации се увеличават от 1 161 хил. лв. през 2010 г. на 74 625 хил. лв. през 2012 г., т.е. увеличението е 73 464 хил. лв. или 63,27 пъти. Увеличението се дължи на прехвърлените активи след проведените реформи, необходими за извършване на дейността на дружеството.

Финансовите разходи се увеличават от 160 хил. лв. през 2010 г. на 11 598 хил. лв. през 2012 г., т.е. увеличението е 11 438 хил. лв. или 72,49 пъти. Увеличението на финансовите разходи е вследствие на прехвърлените дългосрочни задължения към KFW за доставка на ЕМВ „Siemens" от „Холдинг БДЖ" ЕАД към „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.

Свободният паричен поток се увеличава от отрицателна величина в размер на -14 495 хил. лв. през 2010 г. на положителна величина в размер на 76 252 хил. лв. през 2012 г., т.е. увеличението е 90 747 хил. лв. или 626,06%. Увеличеният паричен поток е вследствие на формирания положителен финансов резултат и начислените амортизации на прехвърлените активи след проведените реформи.

През 2012 г., като част от провежданите реформи, се промени счетоводната политика и се ускори амортизацията на ЕМВ серия 30 и 31, както и на ДМВ серия 10. Същевременно бяха намалени 138 броя нискоефективни влака от Графика за движение на влаковете. В резултат, в рамките на едни и същи средства от ДБ, се увеличи свободният паричен поток, с който да се разплащат дългосрочните задължения на „Холдинг БДЖ" ЕАД по кредитите за доставка на ЕМВ и ДМВ за срок от 5 години.

Капиталов трансфер – През 2010 г., 2011 г. и 2012 г. в държавния бюджет на РБългария са разчетени по 20 000 хил. лв. капиталов трансфер за „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Средствата са насочени за закупуване на нови спални вагони и са платени 60 000 хил. лв. аванс по сключен договор за доставка с фирма „Тюркие Вагон Санай А.Ш Тювасаш". Спалните вагони са доставени през м. май 2013 г.

Нарастване на ДМА – Балансовата стойност на ДМА се увеличава от 58 583 хил. лв. към 31.12.2010 г. на 447 352 хил. лв. към 31.12.2012 г., т.е. увеличението е 388 769 хил. лв. или 663,62%. Увеличението се дължи на прехвърлените оперативни ДМА в баланса на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД от средата на 2011 г.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ се увеличават от 87 405 хил. лв. към 31.12.2010 г. на 236 353 хил. лв. към 31.12.2012 г., т.е. увеличението е 148 948 хил. лв. или 170,41%. Увеличението е в резултат на извършената структурна реформа, както и на прехвърлени през 2012 г. дългосрочни и краткосрочни задължения към KFW за доставените електромотрисни влакове.

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД експлоатира 25-те броя ЕМВ „Дезиро" Класик, доставени от Сименс АД, Германия, и получава изгодите от тях. В тази връзка е сключено споразумение между „Холдинг БДЖ" ЕАД и „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, с което последното е съгласно и поема считано от 24.05.2011 г. и до размера на прехвърлените му права, задълженията на заемополучателя – „Холдинг БДЖ" ЕАД, за изплащане остатъка по заемите в размер на 112 007 844,58 евро или 219 068 302,66 лв., както и всички разходи, свързани с тяхното обслужване.

Собственият капитал се увеличава от 4 526 хил. лв. през 2010 г. на 241 812 хил. лв. през 2012 г., т.е. увеличението е 237 286 хил. лв. или 5243,73%. Увеличението на капитала е в резултат на извършената структурна реформа и преобразуването на „БДЖ" ЕАД от еднолично акционерно дружество в Холдинг.

Резервите от последващи оценки на активите и пасивите се увеличават от 25 449 хил. лв. към 31.12.2010 г. на 53 817 хил. лв. към 31.12.2012 г., т.е. увеличението е 28 368 хил. лв. или 111,47%. Увеличението включва ефектите от преоценката на земята и подвижния състав, прехвърлен на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД в резултат на извършената структурна реформа.

Резервите от преобразуването са в размер на 404 582 хил. лв. към 31.12.2011 г. Те са формирани от разликата между цената на придобиване и придобитите нетни активи в резултат на осъществена бизнес комбинация под общ контрол – извършеното преструктуриране през 2011 г., което дава възможност да се прехвърлят целеви резерви и да се увеличи собствения капитал на дъщерното дружество „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.

Резервът от преобразуването се намалява от 404 582 хил. лв. през 2011 г. на 197 171 хил. лв. през 2012 г., т.е. намалението е 207 411 хил. лв. или 51,27%. Намалението представлява прехвърлените дългосрочни и краткосрочни задължения към кредитори.

Фигура 9

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството преминава на положителна територия, като се увеличава от -0,16 през 2010 г. на 0,02 през 2012 г.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се подобрява от -3,42 през 2010 г. на 0,02 през 2012 г.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) се подобрява от -0,51 през 2010 г. на 0,01 през 2012 г.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) се намалява от 1,67 през 2010 г. на 0,21

през 2012 г., т.е. намалението е 87,35%.

- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) се намалява от 1,67 през 2010 г. на 0,21 през 2012 г., т.е. намалението е 87,36%.

Коефициентите за рентабилност за периода 2010 – 2012 г. се подобряват в резултат на проведените реформи за оптимизация на разходите и прехвърлянето на локомотиви и вагони в структурата на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 19,31 през 2010 г. на 0,98 през 2012 г., т.е. намалението е 94,94%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, намалява от 0,92 през 2010 г. на 0,44 през 2012 г., т.е. намалението е 52,68%.

Номиналната задлъжнялост на дружеството за периода 2010 – 2012 г. отчита значителен ръст поради прехвърляне на дългосрочни задължения от „Холдинг БДЖ" ЕАД на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. В резултат на извършената реформа обаче, коефициентите за задлъжнялост се подобряват от увеличението на собствения капитал и активите на дружеството.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 0,56 през 2010 г. на 0,69 през 2012 г., т.е. увеличението е 24,28%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се подобрява от 0,48 през 2010 г. на 0,53 през 2012 г., т.е. увеличението е 8,60%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност спада от 0,18 през 2010 г. на 0,17 през 2012 г., т.е. намалението е 3,28%. Влошаването се дължи на увеличението на краткосрочните задължения от 64 419 хил. лв. към 31.12.2010 г. на 132 517 хил. лв. към 31.12.2012 г., т.е. увеличението е 68 098 хил. лв. или 105,71%.

Рентабилност на активите

- На **1 вагон** (приходи/брой вагони) – Рентабилността на 1 пътнически вагон намалява от 369 хил. лв. през 2011 г. на 346 хил. лв. през 2012 г., т.е. намалението е 23 хил. лв. или 6,14%.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив се увеличава от 847 хил. лв. през 2011 г. на 925 хил. лв. през 2012 г., т.е. увеличението е 78 хил. лв. или 9,21%.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице намалява от 54 хил. лв. през 2010 г. на 42 хил. лв. през 2012 г., т.е. намалението е 12 хил. лв. или 21,79%. Рентабилността на 1 лице персонал намалява в резултат от прехвърления към дружеството оперативен персонал със свръхкапацитет.

Изводи:

Стартиране на реформата. След направена оценка на външната среда, в която оперира дружеството, са предприети действия за промяна на бизнес модела. Основна цел на новият бизнес модел е да постави дейността на дъщерните дружества на пазарен принцип, като прехвърли всички необходими оперативни активи в балансите им.

- В баланса на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД са прехвърлени всички оперативни активи, необходими за извършване на дейността – превоз на пътници с железопътен транспорт. По този начин е премахнато субективното разпределение на приходите.
- Дружеството е капитализирано. Капиталът се увеличава от 4 526 хил. лв. към 31.12.2010 г. на 241 812 хил. лв. към 31.12.2012 г., т.е. увеличението е 237 286 хил. лв. или 5243,73%.
- Приложен е Бюджет от нула и Бюджет по дейности, за да се определят неефективностите в дружеството.
- Подписан е нов Колективен трудов договор (КТД) със социалните партньори, който е бизнес ориентиран и дава възможност за оптимизации на персонала спрямо обема на работа.
- Предприетите мерки за оптимизация ограничават разходите, подобряват EBITDA, свободния паричен поток и нетния финансов резултат.
- През 2012 г. синдикалните организации в жп сектора инициират стачка, която не успява да спре реформите.

2013 – 2014 г.

Характерното за този период е преустановяване на започнатите реформи. През есента на 2013 г. на практика беше спряно прилагането на повечето от започнатите в периода 2010 – 2012 г. реформи в дружеството, което съответно се отрази негативно на резултатите за 2014 г. Бяха възстановени част от спрените преди това крайно неефективни (поради много малкия брой пътници) влакове; спря оптимизацията на персонала, като неговият брой се увеличи; беше подписан нов Колективен трудов договор, в които абсолютно необосновано беше договорено значително увеличаване на разходите за персонала, както и бяха въведени сериозни ограничения относно правото на работодателя да извършва оптимизация на заетите, съобразно обема работа и производствената необходимост.

Приходите от продажби намаляват от 264 598 хил. лв. през 2012 г. на 247 501 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 17 097 хил. лв. или 6,46%. Изменението се дължи на:

- Намалената пътниккилометрова работа от 1 876 млн. през 2012 г. на 1 702,2 млн. през 2014 г., т.е. намалението е 173,8 млн. пътниккм или 9,26%. Запазва се ясната тенденция за спад на превозените пътници и извършената пътниккилометрова работа. Цените на билетите са индексирани минимално през 2012 г.

- Намаляват други приходи от свързани лица, в резултат на извършената сделка за покупко-продажба на локомотиви между „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД и съответното намаление на взаимните услуги между двете дружества.

- Компенсациите по Договора с държавата бележат лек ръст – те се увеличават от 170 000 хил. лв. през 2012 г. на 171 331 хил. лв. през 2014 г., т.е. увеличението е 1 331 хил. лв. или 0,78%.

Таблица 11

година	2012	2013	2014	+ -	% на изменение
Пътници (млн)	26,523	26,071	24,627	-1,896	-7,15%
Пътниккм (млн)	1875,96	1825,92	1702,25	-173,71	-9,26%
Приходи от пътници (млн.)	79,697	75,707	70,197	-9,5	-11,92%
Компенсации (млн.)	170,000	170,000	171,331	1,331	0,78%

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Оперативните разходи се увеличават от 185 779 хил. лв. през 2012 г. на 189 626 хил. лв. през 2014 г., т.е. увеличението е 3 847 хил. лв. или 2,07%. Основните причини за увеличението на разходите са:

- Включената от 2013 г. такса за енергоразпределение в размер на 90 лв. за MWh в разходите за електроенергия. През 2014 г. таксата за енергоразпределение е увеличена на 158.19 лв. на MWh. Същевременно инфраструктурните такси са намалени, но не в същия размер.
- Възстановени са по-голямата част от отменените през 2012 г. 138 броя влакове.
- Средната работна заплата се увеличава от 735 лв. през 2013 г. на 782 лв. през 2014 г., т.е. увеличението е 47 лв. или 6,4%. Увеличението на средната работна заплата се дължи на подписаният през 2014 г. Колективен трудов договор, с който от 01.04.2014 г. се увеличиха заплатите на експлоатационния персонал.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации намалява от 78 819 хил. лв. през 2012 г. на 57 875 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 20 944 хил. лв. или 26,57%. Влошаването на EBITDA се дължи на намалените приходи от продажби и увеличените разходи за дейността.

Фигура 10

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Нетният финансов резултат намалява от 1 627 хил. лв. през 2012 г. на загуба от 15 267 хил. лв. по оперативен отчет за 2014 г., т.е. намалението е 16 894 хил. лв. или 938,35%.

През 2013 г. в резултат на прехвърлените дългосрочни задължения на дружеството и начислените разходи за лихви, както и на възстановяването на по-голямата част от отменените влакове, финансовият резултат е загуба в размер на 12 364 хил. лв. Влошаването на финансовия резултат през 2014 г. е вследствие на увеличените разходи за лихви по прехвърлени дългосрочни задължения на дружеството, както и на отчетените в предходните две години приходи с еднократен характер – през 2012 г. е отчетена нетна печалба от продажба на ДМА на свързани лица в размер на 7 616 хил. лв., през 2013 г. е начислена неустойка на фирма „Тюркие Вагон Санай А.Ш Тювасаш" по договора за доставка на спални вагони в размер на 7 250 хил. лв.

Свободният паричен поток намалява от 76 252 хил. лв. през 2012 г. на 67 668 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 8 584 хил. лв. или 11,26%. Намалението е в резултат на реализираната загуба.

През 2013 г. и 2014 г. със средства от капиталови трансфери съответно 20 млн. лв. и 30 млн. лв. са разплатени дългосрочни задължения по сключени договори за доставка на електромотрисни влакове и дизелови мотрисни влакове "Siemens".

Нарастване на ДМА – През 2013 г. са доставени 30 броя нови спални вагони, които увеличават стойността на ДМА. Отчетната стойност на активите е увеличена и с извършените за периода капитализирани ремонти на локомотиви и вагони.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ се увеличават от 236 353 хил. лв. през 2012 г. на 245 708 хил. лв. по оперативни данни за 2014 г., т.е. увеличението е 9 355 хил. лв. или 3,96%. Увеличението на задлъжнялостта се дължи на прехвърлените през 2013 г. останали в „Холдинг БДЖ" ЕАД дългосрочни и краткосрочни задължения по заеми за доставка на ДМА, свързани с дейността пътнически превози.

Собственият капитал намалява от 241 812 хил. лв. към 31.12.2012 г. на 63 202 хил. лв. по оперативен отчет към 31.12.2014 г., т.е. намалението е 178 610 хил. лв. или 73,86%. Намалението е в резултат от:

- Подписани споразумения между „Холдинг БДЖ" ЕАД и „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, с които последното поема изцяло за своя сметка задълженията към кредитори на „Холдинг БДЖ" ЕАД, в частта, касаеща пътническите превози. Задълженията по тези споразумения към „Холдинг БДЖ" ЕАД са формирани за сметка на резерва от преобразуване.
- Съгласно решение на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ" ЕАД за сметка на резерва са извършени плащания по Втори облигационен заем в размер на 36 809 хил. лв.
- За 2013 г. и 2014 г. е отчетена загуба – съответно 12 364 хил. лв. през 2013 г. и 15 267 хил. лв. през 2014 г.

Фигура 11

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж намалява от 0,02 през 2012 г. на -0,20 през 2014 г., т.е. намалението е 1265,37%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) намалява от 0,02 през 2012 г. на -0,11 през 2014 г., т.е. намалението е 643,97%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) намалява от 0,01 през 2012 г. на -0,03 през 2014 г., т.е. намалението е 330,34%.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) се увеличава от 0,21 през 2012 г. на 0,22 през 2014 г., т.е. увеличението е 4,83%. Коефициентът е подобрен от намалената балансова стойност на активите вследствие ускорената амортизация на ЕМВ и ДМВ, въпреки увеличените ремонти.
- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 0,21 през 2012 г. на 0,23 през 2014 г., т.е. увеличението е 9,27%.

Коефициентите за рентабилност за периода 2012 – 2014 г. се влошават в резултат на отказа от провежданите реформи за оптимизация на разходите.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо собствения капитал, се увеличава от 0,98 през 2012 г. на 3,89 през 2014 г., т.е. увеличението е 297,75%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, се увеличава от 0,44 през 2012 г. на 0,61 през 2014 г. или 39,43%.

Задлъжнялостта на дружеството за периода 2012 – 2014 г. отчита ръст поради прехвърляне на дългосрочни задължения от „Холдинг БДЖ" ЕАД на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност намалява от 0,69 през 2012

г. на 0,22 през 2014 г., т.е. намалението е 68,80%.

- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност намалява от 0,53 през 2012 г. на 0,13 през 2014 г., т.е. намалението е 75,89%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност намалява от 0,17 през 2012 г. на 0,04 през 2014 г., т.е. намалението е 75,44%.

Влошаването на коефициентите е в резултат на увеличението на краткосрочните задължения от 132 517 хил. лв. към 31.12.2012 г. на 151 879 хил. лв. към 31.12.2014 г., т.е. увеличението е 19 362 хил. лв. или 14,61%. Причината за увеличението на задълженията се дължи основно на прехвърлената краткосрочна част от кредитите на „Холдинг БДЖ" ЕАД и увеличените задължения към персонала.

Рентабилност на активите

- На **1 вагон** (приходи/брой вагони) – Рентабилността на 1 пътнически вагон намалява от 346 хил. лв. през 2012 г. на 323 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 23 хил. лв. или 6,83%.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив намалява от 925 хил. лв. през 2012 г. на 865 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 60 хил. лв. или 6,46%.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице намалява от 42 хил. лв. през 2012 г. на 41 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 1 хил. лв. или 3,84%.

Изводи:

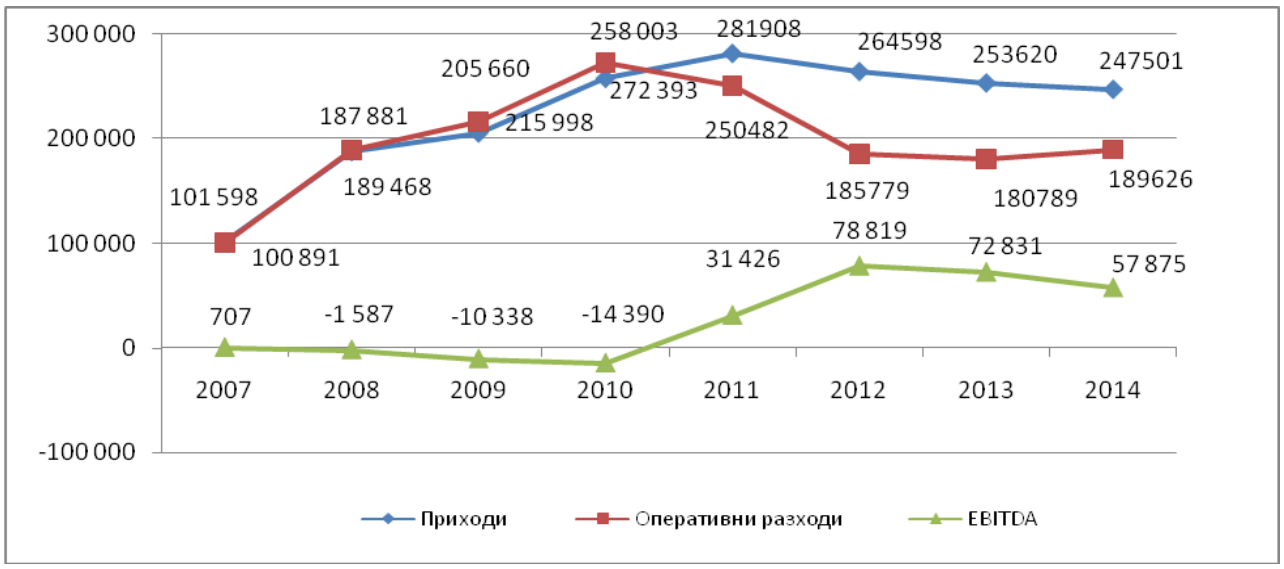
Пазарна среда. Негативните тенденции в развитието на демографските процеси в страната, конкуренцията на автобусния и автомобилен транспорт и влошаването на качеството на предлаганата услуга през последните години (ниски скорости, остарял подвижен състав, продължителни ремонти на железния път) доведоха до свиване на транспортния пазар и намаляване обема на превозите.

Отказ от реформата. Връщане на значителен брой ниско ефективни влакове. Намаляване на приходите, увеличаване на разходите и влошаване на показателите: EBITDA, EBIT и финансов резултат. Подписан е Колективен трудов договор, с който са увеличени заплатите на персонала, без това да е съобразено с производителността в дружеството.

Собственият капитал на дружеството е намален в резултат на плащанията по заемите на „Холдинг БДЖ" ЕАД за сметка на резерва от преобразуването и формирания негативен финансов резултат.

Обобщение (2007 – 2014 г.)

Фигура 12



Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Финансовият анализ на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД показва, че без реформи дружеството перманентно генерира загуби.

Положителен финансов резултат е отчетен само през 2011 г. и 2012 г. след извършената структурна реформа.

Най-висока стойност на EBITDA е отчетена през 2012 г., като резултат на извършените реформи – вследствие на увеличение на общите приходи и намаляването на разходите.

EBIT е положителна величина само в периода на стартиране и извършване на реформи в дружеството – през 2011 г. и 2012 г.

Стойността на свободния паричен поток е най-висока през 2012 г., като резултат от извършените реформи – намалените неефективни влакове и ускорените амортизации на ЕМВ и ДМВ „Siemens".

През целият изследван период приходите от превоз на пътници постоянно спадат поради намаляващите обеми на превозените пътници и извършената пътниккилометрова работа. Непълното финансиране на дейността пътнически превози, обект на ЗОУ, също влошава финансовите показатели.

Разходите не се намаляват съразмерно на намалените приходи заради ограниченията по Колективния трудов договор, действащи преди реформата, и приетият такъв след отказа от реформи през 2014 г.

Дружеството работи по Договор с държавата и в съответствие с клаузите в него не може да отговори адекватно на пазарните реалности.

Фиксираната влаккилометрова работа, която трябва да бъде извършена, съгласно Договора за ЗОУ не позволява намаляване на разходите в съотвествие с намалените обеми превозени пътници и пътниккилометри.

Таблица 12

в хил. лева	2007*	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Финансови показатели								
Приходи - Общо	101 598	187 881	205 660	258 003	281 908	264 598	253 620	247 501
в т. ч. Приходи от продажби	101 598	187 881	205 660	98 003	111 908	94 598	83 620	76 170

в хил. лева	2007*	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Компенсации по договор за ЗОУ				160 000	170 000	170 000	170 000	171 331
Оперативни разходи	100 891	189 468	215 998	272 393	250 482	185 779	180 789	189 626
EBITDA	**707**	**-1 587**	**-10 338**	**-14 390**	**31 426**	**78 819**	**72 831**	**57 875**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ			90	86	483	714	5 248	18 082
Разходи за амортизации	942	1 528	1 284	1 161	31 602	74 625	79 017	82 935
в т,ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ			*90*	*86*	*483*	*714*	*5 248*	*18 082*
EBIT	**-235**	**-3 115**	**-11 532**	**-15 465**	**307**	**4 908**	**-938**	**-6 978**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**11**	**108**	**15**	**12**	**30**	**7 616**	**11**	**839**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	*659*	*142*	*21*	*29*	*166*	*16 951*	*1 785*	*916*
Себестойност на продадени ДМА и КМА	*-648*	*-34*	*-6*	*-17*	*-136*	*-9 335*	*-1 774*	*-77*
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)							*7 250*	*0*
Финансови разходи	-69	-37	-64	-144	-35	-11 467	-12 317	-4 762
Печалба преди данъци	**-293**	**-3 044**	**-11 581**	**-15 597**	**302**	**1 057**	**-5 994**	**-10 901**
Данъци	0	-177	-121	59	-916	-570	6 509	4 366
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"							**139**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"							*143*	*0*
Себестойност на продадени активи по схемата "дълг срещу собственост"							*-4*	*0*
Нетна печалба	**-293**	**-2 867**	**-11 460**	**-15 656**	**1 218**	**1 627**	**-12 364**	**-15 267**
Свободен паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**649**	**-1 339**	**-10 176**	**-14 495**	**32 820**	**76 252**	**66 653**	**67 668**
Баланс								
Собствен капитал	9 607	35 017	20 209	4 526	448 140	241 812	115 017	63 202
Нетни активи	13 053	38 451	26 021	30 080	500 596	406 329	332 459	250 803
Активи	30 935	67 315	55 476	94 520	544 536	540 101	471 342	402 682
Задлъжнялост	19 307	30 188	32 737	87 405	51 147	236 353	285 385	245 708
Обемни показатели								
Средно-списъчен брой на персонала (брой)	5 564**	5 381	5 151	4 786	6 461	6 276	6 080	6 105
Производителност на 1 лице от персонала	435**	434	416	440	320	299	300	279
Превозени пътници, (хил.пътника)	33 283**	33 758	31 360	30 115	29 308	26 523	26 071	24 627
Пътниккилометри, (млн.)	2 423**	2 335	2 144	2 105	2 068	1 876	1 826	1 702
Коефициенти за:								
Рентабилност								
нетен марж	0,00	-0,02	-0,06	-0,16	0,01	0,02	-0,15	-0,20
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-0,02	-0,09	-0,57	-3,42	0,00	0,02	-0,01	-0,11
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,02	-0,08	-0,44	-0,51	0,00	0,01	-0,003	-0,03
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	8,58	4,72	5,17	1,67	0,23	0,21	0,21	0,22
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	8,73	4,77	5,20	1,67	0,23	0,21	0,21	0,23
Задлъжнялост								
дълг/собствен капитал - financial gearing	2,01	0,86	1,62	19,31	0,11	0,98	2,48	3,89
дълг/ активи	0,62	0,45	0,59	0,92	0,09	0,44	0,61	0,61

в хил. лева	2007*	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ликвидност								
обща ликвидност	1,06	0,95	0,53	0,56	1,28	0,69	0,57	0,22
бърза ликвидност	0,80	0,78	0,37	0,48	0,90	0,53	0,40	0,13
абсолютна ликвидност	0,10	0,02	0,01	0,18	0,27	0,17	0,08	0,04
Рентабилност на активите								
приходи на 1-ца тягов подвижен състав от общ парк, хил. лева					847	925	887	865
приходи на 1 пътнически вагон от общ парк, хил. лева					369	346	319	323
приходи на 1 лице от персонала, хил. лева	18	35	40	54	44	42	42	41

Забележка: 1 – Всички стойности на финансовите показатели обхващат периода от м. май до м. декември 2007 г.; 2 – Обемните показатели са за цялата 2007 г.
Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Почти всички основни ключови показатели за дейността на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД се подобряват само в периода на реформи, които са прекратени през 2013 г.

2.3. Анализ на външната среда

2.3.1. PESTEL анализ

Политически фактори:

- Развитието на железопътния транспорт и създаването на единно железопътно пространство е сред **основните транспортни приоритети на Европейския съюз**. Постигането на тези цели е възможно чрез изграждане и разширяване на европейската високоскоростна железопътна мрежа, осъществяване на по-голямата част от пътническия транспорт на средни разстояния с железопътен транспорт и оперативна съвместимост между отделните национални железопътни системи.
- Интересът към развитие на ниво ЕС е засилен и от **ключовата географска позиция** на РБългария в Югоизточна Европа, която спомага за развитието на международните коридори и в двете основни направления – Запад – Изток и Север – Юг.
- В РБългария има по-голям фокус върху развитието на автомобилния транспорт чрез инвестиции в пътната инфраструктура, които подобряват условията както за личния, така и за обществения автомобилен транспорт. Подобно **приоритизиране липсва при железопътния обществен транспорт**. Инвестициите в жп инфраструктурата са несъразмерни и подобренията се осъществяват с голямо закъснение, което прави железопътният транспорт неконкурентоспособен.
- От голямо значение е да се приоритизира разработването на нова **Републиканска транспортна схема**. Тази мярка ще осигури координация между различните видове транспорт, ще подобри качеството на обслужване и ще ограничи нелоялната конкуренция.

- Въпреки съществуващият дългосрочен (15 г.) Договор за извършване на обществени превозни услуги между Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) и „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, който урежда компенсациите за извършването на възложените обществени превозни дейности, през годините е налице **системно недокомпенсиране**, особено по отношение на ангажиментите на държавата за подновяване на подвижния състав, което е довело до влошаване финансовото състояние на дружеството и увеличаване на неговата задлъжнялост.

Икономически фактори:

- Икономическото развитие на страната и промените в разполагаемия доход на населението имат силно влияние върху потреблението на пътнически транспортни услуги. **Забавеният икономически ръст**, в комбинация с политиката на бюджетни съкращения, намаляват търсенето на транспортни услуги, свързани със свободното време и отдиха, а там където то е неизбежно (пътуване до работното място, например), кара потребителите да търсят и преминават към по-евтини услуги. Всичко това ограничава възможността на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД да поддържа и развива високо ниво на качество на предлаганата услуга.
- Дружеството е изложено допълнително на риск заради **голямата си зависимост от компенсациите**, изплащани по Договора за обществени превозни услуги. Затрудненият достъп до финансов ресурс допълва ефектите от тежката задлъжнялост на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.
- **Приоритетното развитие на пътната инфраструктура** и настоящите тенденции на траен спад на цените на горивата понижават бариерите пред преминаването към заместващи продукти и услуги. Изключително високите нива на такси за достъп до железопътната инфраструктура допълнително поставят жп транспорта в неизгодна позиция спрямо конкуренцията му в лицето на автопревозвачите.
- Същевременно, дружеството е поставено в неравностойна позиция по отношение на **достъпа до националната инфраструктура**. Годишен винетен стикер за автобус за 2015 г. е 684 лв., докато годишната инфраструктурната такса, която „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД заплаща за движението на една транспортна единица (локомотив или вагон) е 49 370 лв.
- Развитието на нова **Национална транспортна схема** ще спомогне и за икономическото развитие на страната, тъй като има потенциала да подобри логистиката на населението и да намали негативните ефекти на неефективния транспорт (трафик, замърсяване, инциденти).
- Същевременно, стабилизиране на икономическата обстановка и постигане на устойчиво икономическо развитие на страната, ще доведе до повишаване на доходите на населението и **разширяване на средната класа**, която изисква по-високо ниво на предлаганата услуга. Стратегията за развитие на железопътния транспорт, следвана до момента, не позволява на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД да предложи услуга, която да отговаря на това търсене.

Социални фактори:

- **Географската концентрация** на населението на страната в няколко големи градски центъра създава редица проблеми, включително автомобилни задръствания, замърсяване, прекалено високи нива на шум и други. Тези тенденции създават много добри възможности за развитие на железопътния транспорт, особено в крайградските зони, но също и за свързването на регионални и национални градски центрове.
- С приемането на нова **Национална транспортна схема** може да постигне ускореното социално и икономическо развитие на райони, които в момента се намират в застой. Осигуряването на ефективен транспорт до тези райони, може да ги направи атрактивни за живот и развитие на нови предприятия.
- **Демографските изменения** водят към застаряване на населението и увеличаване на дела хора в пенсионна възраст, които типично са едни от най-лоялните клиенти на компанията. От друга страна в тази група водещият фактор при избора на транспортни услуги, е ниската цена. Потреблението на другия основен демографски сегмент (млади хора, които ползват жп транспорт, за да достигнат до учебно място) също се определя от цената. Освен обслужването на тези две групи, компанията трябва да се фокусира и върху привличането на клиенти, които търсят високо ниво на предлаганата услуга, на които да предлага диференциран продукт.
- Компанията е един от **големите работодатели** в РБългария, като в момента за нея работят около 6 000 души. Значителна част от тях са в региони на страната, които изпитват сериозни икономически и социални затруднения. От една страна този фактор сериозно ограничава гъвкавостта на дружеството при определяне на търговската му политика, а от друга – загубата на мнозинството от работните места би влошило социалните проблеми в тези региони.

Технологични фактори:

- **Технологичното развитие**, което наблюдаваме през последните няколко десетилетия, се отразява и върху пътуването с влак, като го прави по-бързо, комфортно и ефективно. Това позволява в глобален мащаб жп превозите да се конкурират с всички останали видове транспорт на повечето видове дистанции.

  Тази конкурентоспособност е продукт на значителни инвестиции, както в железопътната инфраструктура, така и в подвижен състав. Подобно приоритизиране липсва при развитието на жп транспорта в РБългария през последните десетилетия. Заради тези тенденции, този сектор е видимо изостанал и неспособен да се конкурира с останалите видове транспорт.
- **Увеличеното използване на интернет и мобилни технологии** е полезно за сектора, тъй като дава достъп до по-голям пазар и потенциално може да увеличи приходите на дружеството. Развитието и инвестициите в информационни технологии, които улесняват достъпа на клиентите до услугата (посредством електронни, онлайн продажби и др.), както и такива, които водят до намаляване на безбилетните пътувания и увеличаване на събираемостта, ще доведе до повишаване на приходите.

  Същевременно същото това технологично развитие увеличава и изискванията от страна на клиентите към предлаганата услуга. Ето защо е необходимо

дружеството да инвестира в предлагането на интернет достъп и други подобни услуги в подвижния състав.

- Инвестициите в ИТ, които да **подобрят отчетността и информацията за движението и пътникопотока** на влаковете, ще подобрят информираността за рентабилността на влаковете и ще позволят вземането на информирани управленски решения.

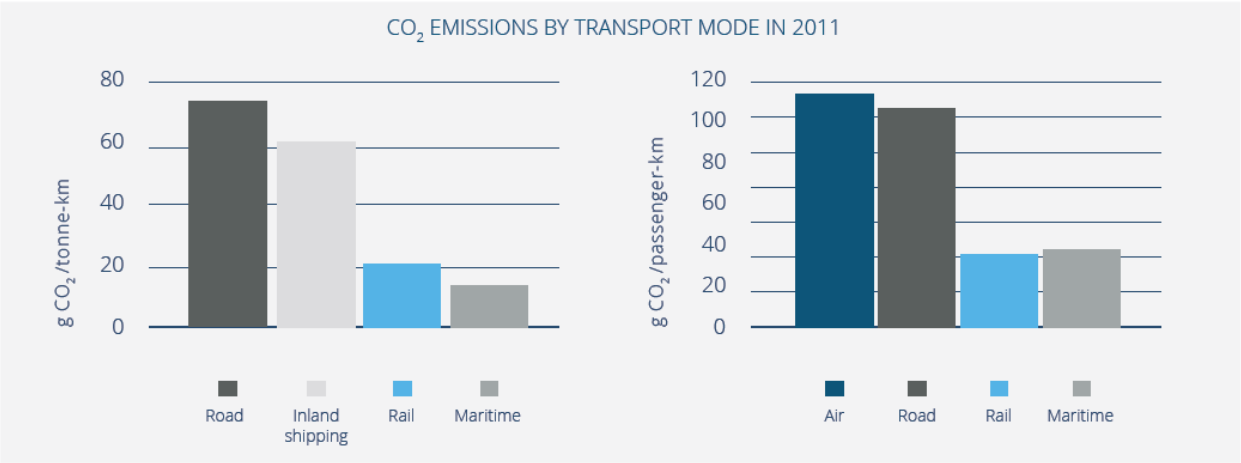
  Повишаване на **безопасността на превозите**, чрез закупуване на нови и оборудване на част от наличните локомотиви с GSM-R (GSM-базирана радио-комуникационна система за железопътната мрежа) и ETCS (европейската система за управление на влаковете), която е част от ERTMS и е системата за сигнализация, контрол и предупреждение.

  Развитие на **интермодалните превози** чрез изграждане на системи за интегрирано билетоиздаване и съгласуване на разписанията на различните видове транспорт.

Околна среда:

Както става видно от приложената графика, железопътният транспорт е най-екологичния вид транспорт по отношение на пътническите превози:

Фигура 13



Източник: ECORYS

Приоритетното развитие на железопътния транспорт дава възможност да се изпълнят специфичните екологични цели в Общия генерален план за транспорта, които са:

- Балансирано развитие на отделните видове транспорт с увеличаване дела на железопътния транспорт, целящо ограничаване на вредните емисии от транспорта;
- Интегриране на екологичните изисквания в плановете, програмите и проектите за развитие на транспорта;

- Ограничаване на шумовото натоварване на населените места и неблагоприятното въздействие върху жителите им с изнасяне на транзитния трафик чрез обходни маршрути.

Стратегията на Европейския съюз е базирана на **намаляването на зависимостта от петрола**, което увеличава значението на електрическата енергия, като основен енергиен източник за транспорта. При високите нива на електрифицираност на мрежата (над 60%), развитието на железопътния транспорт и повишаването на качеството на услугата ще позволи на компанията да се конкурира успешно и да спечели обратно част от изгубените през годините клиенти. По-масовото използване на жп транспорта за сметка на алтернативните методи, ще спомогне за постигане на екологичните цели.

Законови и нормативни фактори:

- **Нормативната база** в областта на железопътния транспорт на РБългария се определя от Закона за железопътния транспорт, актовете по неговото прилагане и съответните нормативни документи към него. В Закона и наредбите към него се определят условията и реда за изграждането, поддържането, развитието и използването на железопътната инфраструктура, изискванията за достъп до нея, основните правила за движение на влаковете, както и взаимоотношенията между превозвачи и клиенти при предоставяне на превозни услуга в съответствие с международните договори и споразумения, по които РБългария е страна.
- Дейността на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е **обект на сериозни регулации**, произтичащи от националната и европейска регулаторна рамка, както и от Договора за извършване на обществени превозни услуги, които ограничават възможността на дружеството да взема най-ефективните управленски решения. Настоящият вариант на Колективния трудов договор допълнително затруднява провеждането на ефективни реформи в компанията. Алтернативните форми на обществен транспорт (най-вече автобусен) не са обект на същата свръхрегулация, което им позволява много по-ефективно да определят своята пазарна политика и дори да прилагат нелоялна конкуренция.

  Приемането на нова **Национална транспортна схема** би следвало да включва и необходимите решения, които да регулират пазара на транспортни услуги в РБългария, така че да се постигне най-ефективното възможно положение.
- **Договорът за обществени услуги** (сключен между държавата, в лицето на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД), по силата на който дружеството получава компенсации за извършената дейност, има нужда да бъде ревизиран, за да се засили връзката между финансирането и качеството на услугата:

- На първо място е необходимо да се премине от отчитането на осъществени влаккилометри като обемен показател, на което се обосновава компенсирането, към отчитане на броя на пътниците. Това създава мотивация за компанията да осъществява най-добрата възможна търговска политика с цел да привлича повече клиенти.
- Също така, би било полезно, моделът на централизирано финансиране от страна на държавата да бъде променен и компенсирането да преминава през местната власт,

която да определя къде то е най-необходимо и също къде да бъде насочвано към железопътен или алтернативен транспорт.

- Необходимо е Закона за железопътния транспорт да се обвърже със Закона за МВР, с цел да се постигне по-ефективно санкциониране на безбилетното пътуване и събираемост на глобите, налагани в тези случаи поради общото намаляване на пътниците, които не заплащат дължимата стойност.

2.3.2. Анализ на петте сили (5 FORCES анализ)

Състезание и конкуренция в индустрията: Висока

Факторите, които определят конкуренцията в индустрията се различават значително между отделните видове транспорт. Автомобилният обществен транспорт има много участници, заради сравнително ниските прегради за навлизане, комбинирани с ниски фиксирани и изходни разходи. Авиопревозвачите са малко на брой, често с традиционно установени участници, но при тях фиксираните и изходни разходи са високи.

Разделянето на инфраструктурата от оперирането на превози и либерализирането на достъпа до железопътната мрежа, дава възможност на конкурентни оператори, особено тези които имат изграден капацитет и опит, да навлязат на пазара веднага след като се подобри нивото на жп инфраструктурата, така че да позволи на железопътния транспорт да бъде конкурентноспособен на останалите видове транспорт.

Към настоящия момент „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е единствената компания, която извършва пътнически железопътни превози на територията на РБългария. Предимството на първия, в комбинация с лошото състояние на жп инфраструктурата, което не позволява предоставянето на атрактивна услуга, както и високите първоначални фиксирани разходи, не позволява на конкурентни превозвачи да навлязат на пазара.

При пътническите железопътни услуги основните конкуренти са пътническия обществен транспорт (основно автобуси и минибуси) за къси и средни разстояния и авиотранспорт за дълги вътрешни и международни пътувания.

При **крайградските влакове**: Основната конкуренция е алтернативния обществен транспорт (градски автобуси и маршрутни таксита). Заплахата от този вид транспорт се подсилва от високата честота на графика и достъпната цена.

При **регионалните влакове**: Организираният автобусен транспорт представлява основната конкуренция на жп услугите. Към момента услугите в автобусния транспорт се извършват от около 1 500 компании. Този сектор предлага по-голяма честота на превозите, но в повечето случаи при по-високи цени от тези на железопътния транспорт. Автобусите са силна заплаха и заради бързината на превоз и по-голямата надеждност в сравнение с железопътния транспорт.

При **интерсити влаковете**: Към превозът с обществен автобус, за отделни маршрути тук заместител се явява и авиотранспортът, особено в своя low-cost вариант.

При **международните пътувания**: Нискотарифните авиопревозвачи, с комбинацията от цени и кратко време за пътуване, са силна заплаха за международните превози. В международните пътнически превози силна заплаха от заместващи услуги се наблюдава

и от превозите с автобуси – за съседните ни страни и за страните от Централна и Западна Европа.

Сила на клиентите: Средна

Потребителите на обществен транспорт в РБългария са многобройни, малки и силно фрагментирани, което ограничава тяхната възможност да упражняват сила върху доставчиците на обществени транспортни услуги. От друга страна, клиентите имат високо ниво на независимост, голяма ценова чувствителност и почти нулеви разходи за преминаване към алтернативни продукти, което увеличава силата им.

При общественият автобусен транспорт съществуват множество потенциални доставчици в комбинация с почти нулева диференциация на предлаганите услуги и възможност на клиентите да сменят доставчика на услугата безпрепятствено.

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е единственият доставчик на железопътни транспортни услуги в страната. Дори при поява на алтернативни оператори, естеството на жп мрежата ограничава потенциалният брой участници, които биха могли да обслужват даден маршрут. Тези два фактора отслабват силата на клиентите.

Проучванията на общественото мнение показват, че потребителите на транспортни услуги ценят високо комфорта, безопасността, а все повече и екологичността и асоциират железопътния транспорт с тези характеристики. Настоящото качество на услугата, предлагана от „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, както и ниската скорост на пътуване, не позволяват на компанията да се възползва от това си преимущество. Обратно - завземане на пазарен дял сред пазарния сегмент от населението, който е готов да ползва услуги с по-високо качество срещу по-висока цена, е съобразено със стратегията на дружеството да предлага услуга с висока добавена стойност.

Сила на доставчиците: Средна

Основните доставчици за обществения транспорт са производителите и дистрибуторите на горива, електричество и подвижен състав. В сектори на индустрията, в които участниците са фрагментирани, като обществения автобусен транспорт например, доставчиците могат да упражняват по-висока сила.

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е един от най-големите потребители на материали и ресурси в страната и като такъв може да оказва влияние върху цените на доставчиците. Това засилва конкуренцията между тях за привличане на дружеството за клиент и води до предлагане на по-изгодни условия.

Основна стратегия за отслабване влиянието и силата на доставчиците, е да се привличат максимален брой участници при процедура за възлагане за обществена поръчка за снабдяване на компанията. Някои клаузи в ЗОП затрудняват изключително много ритмичното задоволяване с материали и ресурси за извършване на транспортната услуга, а в някои случаи водят до неоптимизирани цени, които са в ущърб на дружеството.

Транспортните услуги са с висок интензитет от гледна точка на заетата работна сила. За разлика от други сектори, които разчитат на голям брой работна ръка, естеството на транспортната индустрия налага използването на квалифицирана работна ръка, което допълнително я оскъпява. В железопътния транспорт в частност, силата на служителите

като доставчик, е допълнително увеличена от съществуващия рестриктивен Колективен трудов договор.

Отделни доставчици на специфични услуги също осъществяват високо ниво на сила върху „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Пример за такива са компаниите, които осъществяват ремонта и поддръжката на мотрисните влакове „Дезиро". Поради спецификата и сложността на необходимите работи, броят фирми, които могат да извършват тези услуги, е силно ограничен и те имат силата да определят условията и цените, при които се извършват тези ремонти.

Заплаха от заместващи продукти: Висока

От гледна точка на целия сектор, основният заместващ продукт е личният автомобил. За всеки отделен вид транспорт в индустрията, основната заплаха от заместващи продукти се явяват другите типове транспорт.

Автомобилният транспорт е с висока заплаха от заместване преди всичко заради високото ниво на комфорт, което предлага на потребителите – основно с автономността, която осигурява. От значение също е фактът, че автомобилната инфраструктура в РБългария е силно развита в сравнение с останалите възможни методи за транспортиране. Също така е важно да се отбележи, че „инвестицията", необходима да се премине към личен автомобил, е ниска.

При отделните типове превози заплахата се засилва от следните фактори:

При кратките разстояния (вътрешноградски и крайградски): Транспортът с личен автомобил предоставя по-голяма гъвкавост и удобство по отношение на придвижването „от врата до врата". Развитието на интермодалния транспорт ще намали това предимство и ще позволи на жп компаниите да извършват услугите, за които те са най-пригодени, като финалният етап от пътуването ще се извършва с автотранспорт.

При средните (регионални) разстояния: Както и при крайградските влакове, личният автомобил предоставя по-голямо ниво на комфорт и гъвкавост, като най-бърз метод на транспортиране. Подобряването на инфраструктурата и обвързването на различните видове транспорт в интегрирана схема би намалило предимството на този продукт.

При дългите (интерсити) разстояния: Факторите, обуславящи силата на личния и обществен автомобилен транспорт при регионалните превози, са валидни и при дългите пътувания, свързващи основните градски центрове в РБългария.

Във връзка с новите европейски изисквания за ограничаване на вредните емисии и възрастта на личните МПС, се очаква техният брой да бъде намален и лицата, ползващи лични превозни средства да се преориентират към друг вид транспорт.

Заплаха от навлизане на нови участници: Висока

Опасността от навлизането на нови оператори сериозно варира между различните видове транспорт. При автомобилният например, ниските начални и фиксирани разходи правят навлизането на нови конкуренти много по-лесно. При авиоиндустрията от друга страна, фиксираните разходи са по-високи, но все пак кацането на български летища е свързано предимно с променливи разходи по техническо и пътническо обслужване на полета и като такива намаляват риска и увеличават апетита на инвеститора.

На националния железопътен пазар за превоз на пътници „БДЖ – пътнически превози” ЕООД е единственият железопътен превозвач, предлагащ в момента тази услуга. Либерализацията на железопътния транспортен пазар дава възможност за поява на нови железопътни оператори, както за вътрешни, така и за международни пътнически превози, което вероятно ще се случи след подобряване на състоянието на железопътната инфраструктура в страната и региона.

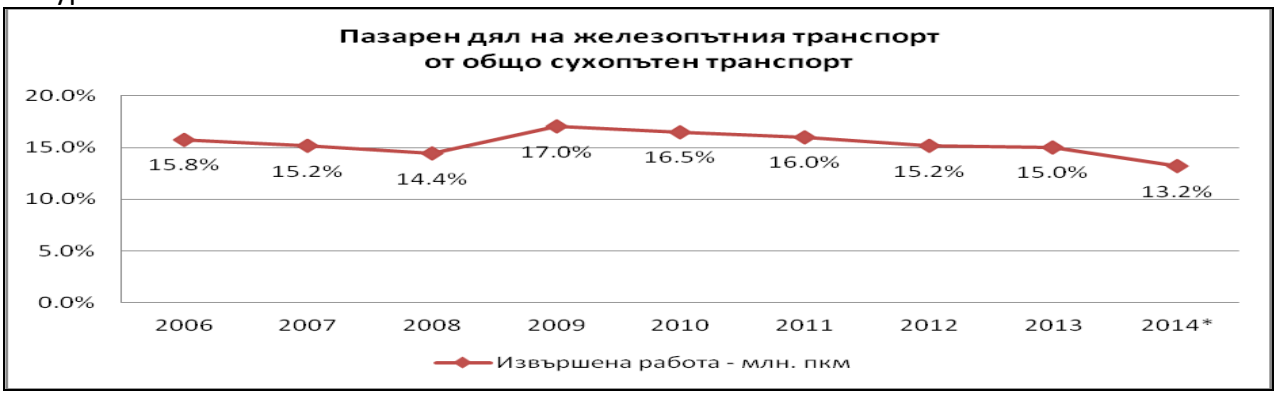
2.3.3. Анализ на взаимоотношенията с инфраструктурния мениджър

Железопътната услуга е продукт от взаимодействието между инфраструктурната компания и железопътния превозвач. Незадоволителното състояние на железопътната инфраструктура (ниски маршрутни скорости, дългогодишни ремонтни, голяма част от които просрочени), оказва силно негативно влияние върху качеството на предлаганата услуга.

Скоростите на движение все още не отговарят в достатъчна степен на поетите международни ангажименти за развитие на железопътния транспорт.
Планирането на обновяването и средносрочните ремонти, които могат да подобрят скоростта на линиите, не се прави подред, а на отделни места по железопътната мрежа. Това означава, че реално увеличение на скоростта, което би било от полза за железопътните превозвачи, ще има едва след няколко години.

Резултатите от последните години показват намаляване на пазарния дял на пътническите железопътни линии в общия сухопътен транспорт, ключов фактор за което е и предлаганото качество от страна на железопътната инфраструктура.

Фигура 14

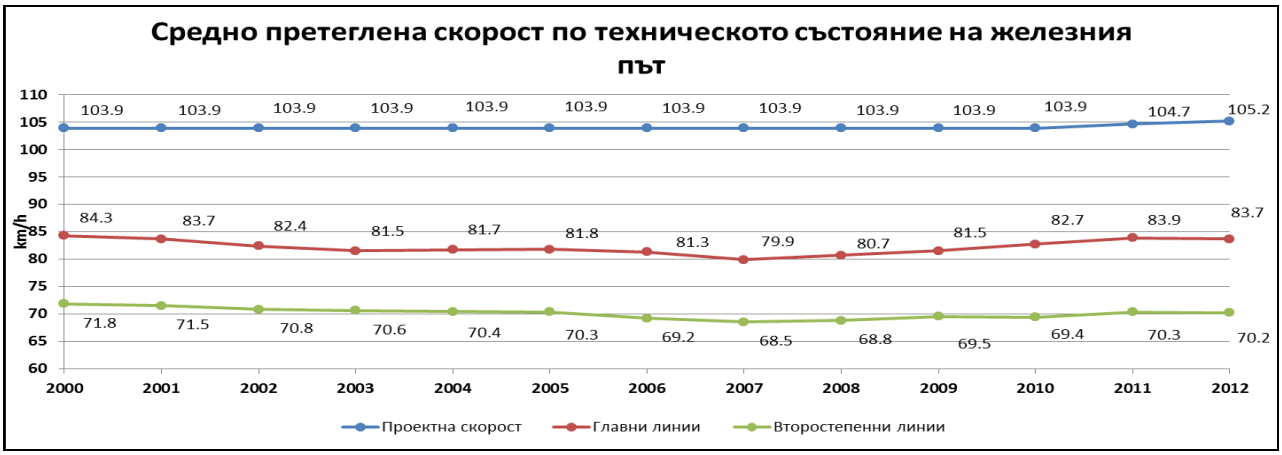


Източник: НСИ

В по-голямата си част техническото състояние на железния път и съоръженията, не отговарят на изискванията за скорост, осови натоварвания и интермодален транспорт. Много от железопътните линии са изградени преди повече от 50 години с геометрични параметри, съоръжения и оборудване, подходящи за проектна скорост до 100 км/час. Поради лошото състояние на железния път, в редица участъци са въведени постоянни ограничения на скоростта. Съгласно Референтния документ за 2014 г., общата дължина на участъците с постоянни ограничения на скоростта е 371 км.

На следващата графика са сравнени проектна скорост и максимално допустимите скорости за пътнически влакове по основните и второстепенни жп линии. Всички скорости са средно претеглени за цялата мрежа. Видно е, че при основните линии има изоставане от 20 км/ч от проекта, а при второстепенните – 30 км/ч. С такива скорости трудно може да се издържи на конкуренцията от автобуси и лични автомобили.

Фигура 15



Източник: НКЖИ и Проект „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК"ЖИ", финансиран от Оперативна програма „Транспорт"

Прекъсвания на влаковото движение за ремонт на железния път в участъци от железопътната мрежа

Приоритет на Национална компания „Железопътна инфраструктура" е безопасното придвижване на пътници, като цялата дейност на компанията е насочена в тази посока. Именно поради това се извършват и всички ремонтни дейности, наред с новите трасета, които в момента се изграждат. Основната цел е постигане на по-високи скорости, по-голяма сигурност и безопасност, по-висок комфорт за пътниците.

От друга страна до приключване на големите ремонти на железния път се налага в участъците на прекъсване на влаковото движение да се използва алтернативен транспорт, което създава неудобства на пътниците. Ремонтните дейности налагат промяна в транспортната схема (промяна на маршрутите на движение, увеличено времепътуване, закъснения на влаковете, нарушени връзки). Ниското качество на предлаганата услуга води до траен отлив на пътници и пренасочването им към друг вид транспорт. През 2014 г. над 50% от случаите на закъснения на влаковете във вътрешно съобщение са по причини, дължащи се на инфраструктурната компания.

Промените в транспортната схема генерират увеличение на разходите за ел. енергия, възнаграждения на експлоатационен персонал (превозни и локомотивни бригади от допълнително работно време); увеличение на разходите за инфраструктурни такси от допълнително назначавани влакове, както и пропуснати ползи. За периода м. август 2012 г. – 2014 г. по извършени разчети в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, натрупаните загуби от по-големите прекъсвания са около 3,3 млн. лв. и пропуснати ползи са за над 3,8 млн. лв.

Таблица 13

Увеличен обем работа	мярка	08. -12.2012	2013	2014	общо за периода
1. Влаккилометри	км	103 809	307 676	316 572	728 056
2. Бруто тонкилометри с тежина на локомотива	бткм	26 303 137	73 589 500	77 221 635	177 114 272
3. Влакчасове	часа	2 479	7 606	7 920	18 006
Увеличени разходи за:	лева	**418 970**	**1 434 500**	**1 455 175**	**3 308 646**
1. Ел. енергия	лева	86 140	438 182	554 703	1 079 024
2.Възнаграждения и социални разходи на превозен и локомотивен персонал	лева	125 256	402 442	368 482	896 180
3. Инфраструктурни такси	лева	89 233	223 772	174 653	487 658
4. Ремонт на ТПС	лева	118 342	370 105	357 337	845 783

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Отговорността на Национална компания „Железопътна инфраструктура" за компенсиране на загубите, които се понасят от превозвача при изменение на маршрутите на движение, е договорно установена в Договора за достъп на железопътната инфраструктура – публична държавна собственост, Раздел IX, чл. 22, ал. 1., от 16.07.2008 г., сключен между НК „ЖИ" и „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, както и в Референтния документ за състоянието на железопътната инфраструктура, раздел „Схеми, отчитащи функционирането" - „управителят на инфраструктурата (УИ) компенсира железопътните превозвачи (ЖП) при изменение маршрута на влаковете им и за възможни допълнителни загуби, като закъснения и отмяна на прозорци, удължено работно време на превозен и друг персонал и други загуби".

През 2014 г. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация" инициира поредица срещи между превозвачите и Национална компания „Железопътна инфраструктура" относно тяхното компенсиране за загубите, които понасят от прекъсване на движението на влаковете в определени участъци за ремонт на железния път. Общото становище бе да се определят единични ставки за изчисляване на увеличените разходи и те да бъдат включени към Референтния документ. „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД отправи искане към НК „ЖИ" за заплащане на всички натрупани загуби и пропуснати ползи от прекъсванията по железопътната мрежа, съгласно заложените клаузи в Референтния документ и Договора, сключен между инфраструктурната компания и „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Впоследствие, поради липса на воля и финансови средства за НК „ЖИ", не се продължи в тази посока.

Предоставяне на услуги от Национална компания „Железопътна инфраструктура"

Основната услуга, която е в основата на финансовите взаимоотношения между „Национална компания „Железопътна инфраструктура" и железопътния превозвач, е предоставяне на достъп до железопътната инфраструктура чрез заплащане на съответните инфраструктурни такси.

До 2012 г. тарифата за инфраструктурните такси се формираше на база влаккилометър и бруто тонкилометър по категории влакове, категории линии (I и II), както и в зависимост от вида тяга (електрическа или дизелова).

От 2013 г. се въведе нова тарифа за изчисляване на инфраструктурните такси (на база влаккилометър и бруто тонкилометър, независимо от категорията на влаковете, категорията на железопътната линия и вида на тягата) и нова такса за електроразпределение. Тарифата за инфраструктурните такси за 2013 г. е 0,0038 лв. /бруто тонкм и 0,8203 лв. /влаккм, а цената за ЕРП е 90 лв. на MWh.

През 2014 г. е въведена нова такса за ЕРП – 158,19 лв. на MWh или увеличение със 76% спрямо 2013 г. Тарифата за инфраструктурни такси е намалена на 0,0025 лв./ бруто тонкм и 0,7902 лв./влаккм, съответно с 34% и 4% спрямо 2013 г.
Намалената тарифа за инфраструктурни такси не компенсира увеличението на цената за ЕРП, което е видно от представената таблица. На база отчетни данни за 2013 г. при един и същ обем, но цени съответно за 2013 г. и 2014 г., са изчислени разходите за инфраструктурни такси и ЕРП. Увеличението на разходите е 588 хил.лв. или 1,3%.

Таблица 14

Показатели	отчет 2013 г.	проект 2014 г.
Влаккилометри (хил.)	21 220	21 220
Бруто тонкилометри (млн.)	4 799.8	4 799.8
- ел. тяга	4 507	4 507
- дизелова тяга	293	293
количество ел. енергия, (MWh)	109 500	109 500
цена на влаккм, (лв.)	**0.8203**	**0.7902**
цена на бруто тонкм, (лв.)	**0.0038**	**0.0025**
цена на ЕРП (лв/MWh)	**90**	**158.19**
Разходи за инфраструктурни такси (хил. лева)	**35 646**	**28 768**
на влаккм	*17 407*	*16 768*
на брутотонкм	*18 239*	*11 999*
Разходи за енергоразпределение (хил. лева)	**9 855**	**17 322**
Общо (хил. лева):	**45 501**	**46 089**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Действащата тарифа за инфраструктурните такси е опростена, което позволява лесно изчисляване. Но от друга страна, не се отчита реално предлаганото качество на железопътната инфраструктура и за всички участъци тарифата е една и съща. Например, в участъка Кюстендил – Гюешево средната скорост е до 25 км/ч. В старата методика тарифата за инфраструктурните такси беше диференцирана по категории линии, като за подобни второстепенни участъци беше определена по-ниска тарифа.

До края на 2015 г. ще приключи проект „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в НК „ЖИ" по Оперативна програма „Транспорт" 2007 – 2013 г."

Внедряването на актуализирана методология за определяне на инфраструктурните такси за достъп и използване на железопътната инфраструктура ще допринесе за постигане на максимална ефективност от използването на наличната инфраструктура. Ефектът и ползите от формирането на нова тарифна политика ще е дългосрочен, обхващащ и програмния период 2014 – 2020 г.

Размер на таксите за ползване на железопътна инфраструктура и ел.енергията, заплащани от „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД в периода 2012 – 2014 г.:

Таблица 15

Показатели	мярка	2012 г.	2013 г.	очакван 2014г.
влаккилометри	млн. км	20.237	21.220	21.181
бруто тонкилометри	млн. бткм	4 544.1	4 799.8	5 074.3
количество ел. енергия	Мвтч	122 977	109 500	115 352
цена за ЕРП	лв/мвтч		90	158.19
Инфраструктурна такса за преминаване	**хил. лева**	**29 343**	**35 279**	**29 158**
такса резервация	хил. лева	**5 699**		
такса неизползван капацитет	хил. лева		**41**	**23**
Разходи за ел. енергия	**хил. лева**	**17 692**	**16 565**	**16 618**
Разходи за ЕРП	**хил. лева**		**9 855**	**18 248**
Общо разходи	**хил. лева**	**52 734**	**61 740**	**64 047**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Други услуги, предоставяни от Национална компания „Железопътна инфраструктура"

Допълнителните услуги за обслужване и поддръжка са съгласно обявена ценова листа в Референтния документ за състоянието на инфраструктурата. Ценовата листа се одобрява с решение на Управителния съвет на Национална компания „Железопътна инфраструктура", без да е обявен начина, по който са определени.

Таблица 16

Допълнителни разходи на БДЖ ПП към НК ЖИ за 2014 г.	лева
Разходи за услуги по ценова листа	**2 785 250**
в .т.ч.	
I. Услуги за обслужване и поддръжка	2 284 036
II. Съпътстващи услуги	75 207
III. Други услуги	426 007
Комисионни за продажба на билети	**384 642**
Неустойки за закъснения на влаковете*	**696 353**
Общо разходи	**3 866 245**

*** Схеми, отчитащи функционирането при закъснения**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

При закъснение на пътнически влак по причина на Управителя на инфраструктурата (УИ), след третата минута в крайна гара, същият дължи на превозвача (ЖП) неустойка в размер на 2,50 лв. на минута. При закъснение на пътнически влак по причина на ЖП, след третата минута в крайна гара, същият дължи на УИ неустойка в размер на 2,50 лв. на минута. За установяване размера на закъсненията на пътническите влакове, както и за причините за тях, страните подписват протокол по образец, ред и начин, договорен между страните. Протоколът се съставя и подписва от УИ и превозвача.

За 2014 г. общо начислените неустойки на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД от Национална компания „Железопътна инфраструктура" са на стойност 860 308 лв. Общата сума на неустойките от страна на инфраструктурния оператор към „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е в размер на 1 145 372 лв.

За 2014 г. размерът на неустойката за закъснения на влаковете, която НК „ЖИ" дължи на превозвача е 449 хил. лв.

В услуги за обслужване и поддръжка се отнасят – използване на сгради и други съоръжения в пътническите гари; използване на коловози за гариране на возила и др. Основният разход е за наем за използване на сгради, който за 2014 г. възлиза на 2 156 178 лв.

В съпътстващи услуги се отнасят – осигуряване на достъп до телекомуникационната мрежа; осигуряване на технически контрол на подвижния състав и др.

В други услуги се отнасят – услуги, свързани с управление на влаковете и капацитета; ремонтни работи; такси за ползване на релсови вериги и пултове за управление и др.

БДЖ – Пътнически превози" ЕООД заплаща извършваната от служители на инфраструктурната компания услуга по продажба на билети в определени гари и спирки от железопътната мрежа. Комисионните са процент от получените приходи от продажби на билети.

Таблица 17: **Общо разходи към НК „ЖИ" за периода 2012 – 2014 г.**

Вид разход	мярка	2012 г.	2013 г.	очакван 2014 г.
Ел. енергия и ЕРП	хил. лева	17 692	26 420	34 866
Инфраструктурни такси	хил. лева	35 042	35 320	29 181
Други услуги от НК „ЖИ"	хил. лева	3 382	3 300	3 866
Общо разходи към НК „ЖИ"	хил. лева	**56 116**	**65 040**	**67 913**
% от общите разходи на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД	%	**22%**	**25%**	**25%**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Заключение:

- Задължително е преодоляването на проблема с продължителните и непланирани прекъсвания на влаковото движение в участъци от железопътната мрежа, водещи до по-високи разходи и допълнителен спад на конкурентоспособността на жп транспорта

спрямо автомобилния транспорт. Тези разходи не се компенсират от НК „ЖИ". Необходимо е със съдействието на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация", като регулаторен орган, да бъде намерено решение за възстановяване от НК „ЖИ" на превозвача на допълнително генерираните разходи и пропуснатите ползи, вследствие от прекъсване на движението на влакове от страна на инфраструктурния оператор.

- Необходимо е подобряване на взаимодействието между „Холдинг БДЖ" ЕАД и Национална компания „Железопътна инфраструктура" по отношение на координацията, свързана с технологията и организацията на превозите, както и условията за достъп и ползване на железопътната инфраструктура.

- Нужно е тарифата за инфраструктурни такси да отговаря на предлаганото качество. Разходите към НК „ЖИ" са 25% от разходите за дейността на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Реално няма възможност за директни действия по тези разходи, както и за преговори по отношение на качеството на услугите, от които се нуждае и които закупува превозвачът.

Без осезаемо подобряване на състоянието на жп инфраструктурата в следващите няколко години, не може да се очаква стабилизиране и развитие на железопътния сектор.

2.4. Оценка на вътрешната среда

2.4.1. SWOT Анализ

Силни страни:

- Разпознаваема търговска марка
- Изградена физическа дистрибуционна мрежа за продажба на билети
- Изградено know-how за превоз на голям брой пътници
- Развита експлоатационна и ремонтна дейност, включваща мрежа от депа за поддръжка
- Наличност на квалифициран персонал и на центрове за подготовка на персонал

Слаби страни:

- Лоша репутация сред клиентите
- Тежко финансово състояние и голяма задлъжнялост на дружеството
- Остарял, недостатъчен и неадекватен подвижен състав
- Ниска ефективност, породена от излишен капацитет и множество странични дейности

- Липсваща дистрибуция по алтернативни канали: онлайн, телефон и SMS, туристически бюра и оператори и т.н.
- Затруднено и негъвкаво управление на дружеството, породено от регулаторни режими, специфични форми на трудово-правни отношения и др.

Възможности:

- Приоритизирано развитие на железопътния транспорт в Европейския съюз:
    - Изграждане на железопътни трасета за интерсити влакове
    - Развитие на интермодалния транспорт
    - Разширяване мрежата на международните влакове
    - Изграждане на европейска мрежа от високоскоростни влакове
- Железопътният транспорт да се превърне в национален приоритет на РБългария
- Повишаваща се конкурентоспособност на железопътния транспорт, породена от технологичното развитие на сектора
- Липса на конкуренция в пътническия жп транспорт
- Добре развита железопътна мрежа, осигуряваща транспортно обслужване на населени места без алтернативен транспорт

Заплахи:

- Липса на приоритизация на железопътния транспорт от страна на държавата;

  Продължаващо недофинансиране
- Навлизане на конкурентни транспортни оператори
- Подобряване на пътната инфраструктура и увеличаване дела на превозите с автобусен транспорт и лични автомобили
- Траен спад на цените на горивата
- Лошо състояние на железопътната инфраструктура и забавяне реализацията на инфраструктурни проекти; съществуващата инфраструктура не позволява развиването на скорости, които да направят предлаганата услуга конкурентна
- Отсъстваща или недобра интеграция между железопътния и останалите видове обществен транспорт в много населени места (отдалеченост на гарите от населеното място, липса на обществен превоз до гарата, нехармонизирано разписание)
- Отлив на квалифициран персонал

2.4.2. Маркетингов анализ – Анализ на 7-те П-та (7P Analisis)

1. **УСЛУГИ (Product)**

Основната дейност е превоз на пътници с железопътен транспорт, която може да се класифицира по следните признаци:

- По вид съобщение:
- вътрешни превози
- международни превози

- По вид търговска политика:
- Търговски превози – превози с международни и специални влакове по договори, както и превози с бързи влакове със задължителна резервация
- Превози по ЗОУ – превози с бързи, пътнически и крайградски влакове

- Превози по категория влак:
- бърз влак със задължителна резервация
- бърз влак
- пътнически влак
- крайградски пътнически влак
- международен влак
- специален влак

Допълнителни услуги, свързани с железопътния превоз на пътници:

- Превоз на трудноподвижни лица (ТПЛ) със специализирани вагони
- Превоз на велосипеди
- Превоз със спални и кушет вагони
- Възможност за предлагане на храни и напитки във влаковете – в момента не се изпълнява
- Възможност за превоз на автомобили със специализирани вагони – в момента не се изпълнява

2. ЦЕНИ И ТЪРГОВСКА ПОЛИТИКА (Price)

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД прилага базови цени, съгласно следните документи:

- Тарифа за превоз на пътници и ръчен багаж по железопътен транспорт във вътрешно съобщение;
- Тарифа за специални и атракционни превози;
- Специални условия за международен превоз с билети без интегрирана резервация (SCIC- NRT);

- Специални условия за международен превоз с билети в съобщение Изток – Запад (SCIC- EWT);
- Специални условия за международен превоз с билети – железопътни пасове (SCIC-RPT);
- Специални условия за превоз на пътници в нощни влакове (SCIC-NT);
- Специални условия за международни превози – SET (SCIC-SET) – Тарифа на железниците от Югоизточна Европа;
- Както и специални приложения и оферти към тях.

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД предлага преференциални цени за пътуване за:

- Карти за редовни клиенти, даващи право на 50% намаление:
    - Карта „Класик”
    - Карта „Младеж”
    - Карта „Семейство“
    - Карта „ТПЛ”
    - Карта за деца от 7 до 10 г.
- Абонаментни карти:
    - Еднодневни карти София – Перник и София – Своге
    - Абонаментни карти за един и три месеца и пет дни
- Други търговски оферти:
    - Регионални билети
    - Релационни билети
    - Билети за отиване и връщане
    - Излетни билети
    - Влакови билети за бърз влак със задължителна резервация (БВЗР)
    - Зонови цени

3. МЕСТА ЗА ОБСЛУЖВАНЕ НА КЛИЕНТИТЕ (Place)

- **Железопътни гари и спирки, открити за пътническа дейност:**
  Обслужването на пътниците се извършва в 276 гари и спирки. От персонал на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД се обслужват 81 гари и 8 спирки, а в 177 гари, спирки и разделни постове - продажбата се извършва от служители на Национална компания „Железопътна инфраструктура”. В 10 гари обслужването е смесено. Общият брой на необслужваните гари и спирки е 409.
  Работното време на обслужваните гари и спирки е съобразено с разписанията на заминаващите влакове.

- **Железопътни бюра за предварителна продажба:**
  - гр. София – НДК, работно време: понеделник - петък 07:30-18:30 ч., събота 08:00-13:45 ч.
  - гр. София – ул. "Гурко" № 5, работно време: понеделник - петък 07:30-18:30 ч.
  - гр. Горна Оряховица – център, работно време: понеделник - петък 08:00-17:00 ч.
  - гр. Ямбол – център, работно време: понеделник - петък 08:30-17:00 ч.
  - гр. В. Търново – център, работно време: понеделник - петък 08:00-17:00 ч.
- **Бюра за издаване на международни билети:**
  - гр. София – Централна жп гара, работно време: понеделник - неделя 07:00-20:45 ч.
  - гр. София – НДК, работно време: понеделник - петък 07:30-18:30 ч., събота 08:00-13:45 ч.
  - гр. София – ул. "Гурко" № 5, работно време: понеделник - петък 07:30-18:30 ч.
  - гр. Варна – жп гара, работно време: понеделник - неделя 07:00-18:30 ч.
  - гр. Бургас – жп гара, работно време: понеделник - петък 08:00-18:15 ч, събота 08:00-13:00 ч.
  - гр. Пловдив – жп гара, работно време: понеделник - неделя 07:00-18:45 ч.
  - гр. Русе – жп гара, работно време: понеделник - неделя 07:00-18:45 ч.
  - гр. Горна Оряховица – жп гара, работно време: понеделник - неделя 07:00-18:45 ч.
  - гр. Стара Загора – жп гара, работно време: понеделник - петък 08:30-16:45 ч.
  - гр. Велико Търново – център, работно време: понеделник - петък 08:30-16:45 ч.
  - гр. Плевен – жп гара, работно време: понеделник - петък 08:00-18:15 ч., събота 08:00-13:00 ч.
  - гр. Благоевград – жп гара, понеделник - неделя 07:00-18:45 ч.
  - гр. Враца – жп гара, работно време: понеделник - петък 08:30-16:45 ч.
  - гр. Видин – жп гара, работно време: понеделник - петък 08:30-17:30 ч.
- **Продажба на билети във влаковете** – осъществява се от превозния персонал. Пътническите влакове, за които „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД предлага on line продажба на билети и резервация на места се обслужват чрез преносими компютри, с които е снабден превозния персонал.
- **On-line продажба на билети и резервации** – на този етап системата е с ограничен обхват и функции, част от интегрирана информационна система, която предстои да бъде изградена.

Пилотният проект поддържа следните маршрути:

София ⇔ Горна Оряховица ⇔ Варна

София ⇔ Пловдив ⇔ Бургас

София ⇔ Карлово ⇔ Бургас

София ⇔ Горна Оряховица

София ⇔ Благоевград

Пловдив ⇔ Варна

4. ПРОМОЦИИ (Promotion)

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД използват различни средства и начини за информиране на своите клиенти и партньори:

- Информация чрез официалната интернет страница на БДЖ (www.bdz.bg) – разписание на влаковете; общи тарифни условия, цени; промяна на разписания, маршрути на влакове;
- Съобщения в средствата за масова информация;
- Информация, предоставяна на пътниците в железопътните бюра и гари – лично или чрез обаждане по телефона – разписание на влаковете; общи тарифни условия, цени;
- Продажба на пътеводители, съкратени разписания, диплянки и др.

5. ПЕРСОНАЛ, ПРЕДОСТАВЯЩ УСЛУГАТА (People)

Специфичната дейност в системата на железопътния транспорт изисква персоналът да бъде с подходяща квалификация. Списъчният брой на персонала на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД към 20.02.2015 г. е 6 077.

Таблица 18

Списъчен брой на персонала на основни длъжности в дружеството	Брой
Машинист, локомотивен влакова работа	634
Машинист, локомотивен маневрена работа	42
Помощник-машинист, локомотивен	243
Депомайстор, машинист, локомотивен	54
Машинист, инструктор, локомотивен	21
Стрелочник	195
Маневрист	47
Работници по ремонт на вагони	433
Работници по ремонт на локомотиви	300
Служител, издаване на пътнически билети (вкл. служител, информация за пътувания)	689
Инструктор, превозни бригади	84
Кондуктор	450
Кондуктор, спални и кушет вагони	60
Началник, влак	464

Техник-механик, ревизор на вагони	256
Техник-механик, ревизор на вагони, ръководител смяна	43
Ръководител движение	15
Ръководител движение, ръководител смяна	24
Вагонен инструктор	18
Чистач, ПЖПС	335
Чистач, помещения	31

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Образователно-квалификационната структура на персонала на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД към 31.12.2014 г. може да се види от следната таблица:

Таблица 19

Образователно-квалификационна структура на персонала	**Общо**	**Относителен дял**
Общо:	**6121**	100 %
Начално образование	6	0,10 %
Основно образование	365	5,96 %
Средно образование	2510	41,01 %
Средно професионално образование	1669	27,27 %
Професионален бакалавър	830	13,56 %
Бакалавър	142	2,32 %
Магистър	598	9,79 %
Доктор	1	0,02 %

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

От данните е видно, че най-голям относителен дял – 68,28 %, заема персоналът в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД със средно и средно професионално образование, а процентът на работещите с висше образование (образователно-квалификационна степен „Професионален бакалавър", „Бакалавър" и „Магистър") е нисък – общо 25,67 %.

Структурата на персонала на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД по трудов стаж е следната:

Таблица 20

трудов стаж:	**относителен дял**	**общо**	**мъже**	**жени**
	%	**6 121**	**4 029**	**2 092**
до 5 години	6,27 %	384	253	131
от 6 до 10 години	9,28 %	568	379	189
от 11 до 20 години	21,06 %	1 289	963	326
от 21 до 30 години	31,60 %	1 934	1 382	552
над 30 години	31,79 %	1 946	1 052	894

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Анализът на управлението на човешките ресурси в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД показва комплексни проблеми, по-важните от които са:

- нарастване на общата численост на персонала предимно от структурни промени;

- застаряване на персонала в „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД – много нисък относителен дял (5,47 %) на работниците и служителите на възраст до 30 години, и 18,17 % - от 31 до 40 години;
- небалансирана образователно-квалификационна структура на персонала, в която едва 25,67 % от служителите на дружеството са със завършено висше образование;
- липса на кандидати, отговарящи на изискванията за образование и професионален опит за заемане на определени длъжности; липса на мотивация за кандидатстване и работа в дружеството;
- високата степен на текучество сред експлоатационния персонал, експерти и специалисти в различни дейности, като една от основните причини е високата конкуренция при набиране на персонал, която оказват други превозвачи;
- ниска производителност на труда;
- възможности за по-успешна реализация на специалистите с висше образование в други фирми, поради което дружеството изпитва трудности при набирането на млад и висококвалифициран персонал;
- недостатъчен финансов ресурс и познания за прилагане на опита на европейските и световните системи за управление на човешките ресурси в сектор железопътен транспорт.

6. ПРОЦЕС (Process)

Ключовите процеси, от които зависи дейността на компанията, са обобщени в следните общи групи:

- Изготвяне на График за движение на влаковете, Маркетинг и продажби
- Превоз на пътници
- Експлоатация на локомотиви и вагони
- Ремонт на локомотиви и вагони

Графикът на движение на влаковете е ключов процес от дейността на дружеството, който се съобразява с актуалната информация за демографските промени, алтернативните методи на транспорт, потребностите на гражданите, изразени от местната власт и крайните потребители.

На базата на маркетинговия анализ се оптимизират каналите и процесите, по които дружеството осъществява своите продажби. Процесът на продажба на превозни документи е архаичен и неефективен и има голям потенциал за неговото оптимизиране.

Превозът на пътници обхваща персонала и процесите, свързани с обслужването на пътуващите във влаковете клиенти на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД. Основните предизвикателства в това направление са подобряването на отчетността и намаляването на безбилетните пътувания.

Експлоатацията на локомотиви и вагони обхваща както превозния персонал (машинисти и помощник машинисти), така и персоналът, който осъществява поддръжката и екипирането на превозния състав.

Ремонтната дейност се разделя на текущо поддържане и капитализиран ремонт (инвестиции).

Условията за превоз на пътници във вътрешно съобщение са определени в Тарифа за превоз на пътници и ръчен багаж по железопътен транспорт във вътрешно съобщение. Информация за пътниците е публикувана на интернет страницата на компанията **www.bdz.bg** в меню „Пътнически превози".

7. ФИЗИЧЕСКИ ДОКАЗАТЕЛСТВА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГАТА (Physical Evidence)

- Превозният документ (билет, абонаментна карта) е договор за извършване на превозна услуга, като в цената е включена и застраховка на отговорността на превозвача.

- Подвижният състав се дели на две основни групи:

- Тягов подвижен състав – средната възраст на електрическите локомотиви е над 35 години, а на дизеловите – над 40 години. Със средна възраст 8 години в локомотивния парк са ЕМВ /серия 30 и 32/ и ДМВ /серия 10/.

- Подвижен железопътен състав – средната възраст на подвижния железопътен състав, с който разполага „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е над 26 години. Изключение правят въведените през 2013 г. 30 нови спални вагона.

- Персонал на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

- Периодично се провеждат обучения и беседи на служителите, имащи пряк контакт с пътниците, относно стандарти за поведение на персонала при обслужване на клиенти и настъпили промени в нормативните документи.

- Периодично се изработва униформено облекло за персонала на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, имащ пряк допир с клиенти – служители по издаване на пътнически билети, кондуктори и началник влак.

- Задължение на всички служители, обслужващи клиенти, е да носят бадж със снимка, имена и длъжност.

2.4.3. Изводи

Прегледът на маркетинговия микс предоставя множество възможности за подобряване на цялостните услуги на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.

Услуги с потенциал за развитие:

- Адаптиране на Графика за движение на влаковете /ГДВ/ в съответствие с изискванията на клиентите

- Подобряване на изпълнението на Графика за движение на влаковете и свеждане до минимум на закъсненията на влакове по вина на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД
- Подобряване на техническото и хигиенното състояние на подвижния състав
- Обновяване на вагонния и локомотивния парк
- Завишаване степента на отговорност и ангажираност на персонала по отношение на обслужването на клиентите
- Интернет във влаковете и допълнителни услуги за повишаване на комфорта и удобството във влаковете

2.4.4. Бюджет с нулева база 2015 г.

Бюджетиране от нулата (Zero-based budget - ZBB, Activity-based budget - ABB)

От изводите направени във финансовия анализ на дружеството за периода 2007 – 2014 г. е видно, че то оперира неефективно, генерирайки постоянни загуби. Въпреки подобряването на резултата в годините на реформи (2010 – 2013 г.) този проблем не е трайно решен поради тяхното стопиране. За рестартиране на реформите в дружеството, изчистване на неефективностите и оптимизиране на свръхкапацитета, в края на 2014 г. мениджърският екип предприе изработването на бюджет, които е комбинация от един основен инструмент – бюджетиране от нулата (**ZBB**) и един спомагателен – бюджетиране по дейности (**ABB**).

До момента в дружеството се прилага традиционният подход за бюджетиране на база на предходната година (исторически бюджет), при който всички натрупани неефективности в дейностите и процесите се пренасят за следващия отчетен период. Историческият бюджет изхожда от историята на дружеството за минали периоди и е неприложим за динамично променящата се среда. Целите при него са до голяма степен несъпоставими с новите тенденции на пазара, като често в прилагането му са заложени прекомерни разходи свързани с наследените неефективности. Този подход не дава възможност на управляващите да определят правилно свръхкапацитетите в дружеството, да се фокусират върху дългосрочни цели и съответно да приложат оптимизации.

Бюджетът от нула (**ZBB**) оценява всички дейности всеки път, когато бюджетът се формулира. Всеки функционален бюджет се изгражда с допускането, че дейността, за която се изготвя не съществува и за нея не са заделени средства. Увеличенията в разходната част на бюджета се сравняват с нарастванията в приходната част на същия за дадената дейност или операция. Бюджетът от нула се изгражда в обратна последователност, като за всяка дейност ръководителите защитават всяко разходно перо, допринасящо за изработване на планираните приходи, стартирайки от нула.

Бюджетът от нула има следната методология:

- Процесът по бюджетиране започва с прогнозиране на приходите за следващата година;
- Не се вземат предвид статуквото и начина на организиране на дейностите и процесите от предходни периоди;
- Изследва детайлно дейностите, пряко свързани с реализирането на планираните приходи, като за всяка една дейност или процес се преценява дали тя е необходима в текущия формат, в какъв обем е необходима спрямо планираните приходи, с какви нива на качество трябва да бъде извършена, какви са възможностите за нейното аутсорсване и колко би струвало това.

Бюджетирането по дейности (**ABB**) е спомагателен инструмент, който определя основните фактори, движещи преките разходи по различните дейности. Целта му е да слезе на микро нива в процесите, присъщи за дадена дейност и да извади неефективностите там.
Бюджетирането по дейности и бюджетирането от нула представляват управленски инструменти за планиране, които се използват като радикална алтернатива на използвания до момента в дружеството исторически бюджет. Те се прилагат в случаите, когато трябва точно да се дефинира свободният капацитет и да се стартира процедура по изглаждане на съществуващите неефективности. Прилагането им генерира среда, която приема промяната и създава предпоставки за по-добър фокус върху поставените дългосрочни цели, гледа напред в бъдещето. Бюджетът от нула, в съчетание с бюджета по дейности, подобрява управлението на изпълнението, елиминира неефективностите, открива изцяло ненужни дейности или такива с прекомерно високи разходи, като разкрива възможности за алтернативни начини тяхното извършване.

За определяне свръхкапацитетите от ДМА (тягов и подвижен жп състав), дейности и човешки ресурси са разработени следните 9 броя бюджети:

- Прогнозен план за приходите
- Бюджет „Необходим вагонен и локомотивен парк”
- Бюджет „Превоз на пътници”
- Бюджет „Експлоатация на вагони”
- Бюджет „Експлоатация на локомотиви”
- Бюджет „Ремонт на вагони”
- Бюджет „Ремонт на локомотиви”
- Бюджет „Спомагателни дейности”
- Бюджет „Администрация”

Бюджетът е разработен на база действащия График за движение на влаковете. През 2015 г. ще се движат 28 международни влака (14 ежедневни и 14 сезонни). Бързите влакове със задължителна резервация са 4. Броят на влаковете по Договора с държавата е 581 или общо - 609 влака.

В Графика за движение на влаковете за 2015 г., като бързи влакове със задължителна резервация се движат само влакове „Златни пясъци” (София – Варна – София) и „Чайка” (София – Бургас – София). Влакове „Слънчев бряг” (София – Бургас) и „Янтра” (София – Горна Оряховица) се движат като бързи влакове и са част от превозите по ЗОУ.

През 2015 г. планираният обем на влаккилометровата работа по Договора за извършване на обществени превозни услуги е в размер на 20,045 млн. влаккилометри, увеличен със 7,4% в сравнение с 2014 г.

План за приходите на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Прогнозата за приходите е разработена на база планирания обем превози по пазарни сегменти – търговски и превози по Договора за извършване на обществени превозни услуги.

Таблица 21

показатели	Превозени пътници (хил.)		пкм (млн.)	
	2014 г.	2015 г.	2014 г.	2015 г.
Общо	**24 627,2**	**25 000,0**	**1 702,27**	**1 739,5**
в т.ч.:				
Превози, обект на ЗОУ	23 565,2	24 270,0	1548,23	1 639,0
Търговски превози	1 062,0	730,0	154,04	100,5

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Планът за обемните показатели за 2015 г. предвижда увеличение с 1,51% на броя на превозените пътници и с 2,19% на реализираните пътниккилометри през 2015 г. спрямо 2014 г.

Предпоставка за планираното увеличение на превозите е предлагането на повече влакове за движение по железопътната мрежа и увеличаване на средното превозно разстояние за обществените превози от 65,7 км през 2014 г. на 67,53 км през 2015 г. Подобрено е транспортното обслужване в крайградските региони на големите административни центрове на страната.

Прогнозата за приходите е разработена без изменение на тарифата за превоз на пътници. Планираните приходи от превоз на пътници за 2015 г. са в размер на 69 805 хил. лв., а от външни клиенти и свързани лица – 5 316 хил. лв.

Разчетената компенсация за изпълнение задължението за превоз по Договора за извършване на обществени превозни услуги е размер на 180 00 хил. лв. или общият План за приходите е в размер на 255 121 хил. лв.

Бюджет на необходимия вагонен и локомотивен парк

Част от разработването на Графика за движение е разработването на Плана за композиране на влаковете, който включва определяне броя на вагоните в съставите на пътническите композиции в зависимост от категорията и характера на пътуванията (ежедневни – работнически и ученически, съботно-неделни – в крайградските зони и такива в определени дни от седмицата). При определяне на Плана за композиране се съблюдава календарния план за движение на влаковете, серията локомотив и се определят задължителните връзки във възелните гари.

В резултат на извършени конкретни разчети за осигуряване изпълнението на Графика за движение на влаковете през 2015 г. и планирания обем превози, е определен необходимия вагонен парк по серии вагони. При отчитане поетапната замяна на ЕМВ 32 серия са необходими 438 броя вагони (паркът на пътническите вагони в експлоатация включва вагоните в съставите на влаковете и вагони в оперативен резерв).

Таблица 22

Подвижен състав	парк	в експлоатация и ремонт	необходим за ГДВ	свръхкапацитет
първокласни вагони	76	34	28	
второкласни вагони	488	309	258	100
първа втора класа	27	19	16	
спални вагони	71	29	24	
кушет вагони	5	5	4	
вагони за трудноподвижни лица	22	8	7	
бар - вагони и вагон бистра	8	6	5	
фургони	17	12	10	
дековилни вагони	30	16	16	
Общо	**744**	**438**	**368**	**100**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Обвръзката на влаковете с необходимия тягов подвижен състав се извършва на базата на времепътуванията на влаковете, разпределението на локомотивите по депа, изискванията на Национална компания „Железопътна инфраструктура" за осово натоварване на подвижния железопътен пътнически състав (ПЖПС) и др.
След извършените разчети е определен необходимия брой тягови единици – 81 броя електрически локомотиви, 7 дизелови локомотива, 10 маневрени локомотива, 25 електрически мотрисни влакове (ЕМВ) и 16 дизелови мотрисни влакове (ДМВ) или общо – 139 броя тягови единици. Наличният парк, с който разполага „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, е 278 броя.

Във връзка с безопасността и сигурността на превозите излизат от експлоатация 16 броя ЕМВ серия 32. Разработен е план за тяхното поетапно извеждане, като влаковете, обслужвани с електрически мотриси, ще се заменят с влакови състави с 2 или 4 броя вагони.

Таблица 23

Тягов подвижен състав	парк	в експлоатация и ремонт	необходим за ГДВ	свръх капацитет
Електрически локомотиви	119	102	81	17
Дизелови локомотиви Влакови	19	17	7	2
Локомотиви маневрени	60	28	10	32
ЕМВ	55	39	25	16
ДМВ	25	25	16	
Общо	**278**	**211**	**139**	**67**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Извод: Балансът на вагонния и локомотивен парк показва, че в притежавания от „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД парк е налице свръхкапацитет от 100 второкласни вагона и 67 единици тягов подвижен състав. Ще бъдат предприети действия за оптимизиране на парка, като тези неоперативни активи през 2015 г. ще се извадят за продажба и ще се спрат техните амортизационни отчисления.

Ефектът в нетния финансов резултат от изваждане на неоперативния локомотивен и вагонен парк се изразява в:

- Намаляване на размера на амортизационните отчисления за 100 вагона месечна квота 71,5 хил. лв. и за 67 локомотива месечна квота 83,8 хил. лв. или общо 1 864 хил. лв. годишно.
- Увеличаване на приходите от продажба на неоперативни активи.

Бюджет „Превоз на пътници"

Цел на бюджета – Изпълнение на основния предмет на дейност – превоз на пътници във вътрешно и международно съобщение и осигуряване на транспорт за обслужване на населението на територията на страната.

Част от параметрите на бюджета са свързани директно с движението на влака, което позволява планиране на преки разходи по влак (инфраструктурни такси, гориво и ел. енергия за трафика; възнаграждения и социални осигуровки на персонала, зает пряко с движението на влака). В тази връзка е разработен модел за бюджетиране преките разходи по влак.

Резултатите от разработения бюджет по влак са основа при разработване на Бизнес плана на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.

За пълно реализиране на транспортната услуга е необходим и друг персонал, необхванат в модела, извършващ организация, контрол или подпомагащ технически и материално дейността.

Бюджет по влак

Цел на бюджета – Изчисляване преките разходи и необходимия брой експлоатационен персонал, пряко зает с движението на влака от началната гара до гарата на пристигане.

Изградена е база данни с основните параметри по влак – категория, маршрут на движение, час на заминаване и пристигане, дължина на маршрута, състав на влака по План за композиране на влаковете (ПКВ), серия локомотив, тяга, период на движение, тегло от състав и брутно тегло с масата на локомотива, брой превозен и локомотивен персонал.

Разработени са технологични карти с извършваните операции по екипировка на вагоните и композиране на влака в зависимост от състава на влака и извършването на техническия преглед – на гаров коловоз или в депо (санитарна площадка). Дефиниран е брой персонал и необходимо време за извършване на съответните операции.

- Технически преглед и екипиране на влаков състав в депо (санитарна площадка)
- Технически преглед и екипиране на влаков състав на гаров коловоз
- Технически преглед и екипиране на ЕМВ, ДМВ на гаров коловоз
- Технически преглед и екипиране на ЕМВ, ДМВ в депо (санитарна площадка)

Персоналът (локомотивен машинист, маневрен, маневрист, стрелочник, ревизор-вагони, депо-майстор и ел. техник), пряко зает с подготовката на влаковете за движение, е включен в бюджет „Експлоатация на вагони", „Експлоатация на локомотиви" и „Превозна дейност".

В модела „Бюджет на влак" се въвеждат необходимите данни:

- часови ставки за възнаграждения на съответния персонал;
- ставки за километрични възнаграждения на превозния и локомотивен персонал по съответните категории влакове, приети с Колективния трудов договор;
- разходна норма за дизелови локомотиви и ДМВ за всеки месец със съответна цена;
- разходна норма за електрически локомотиви за всеки месец със съответна цена;
- действащи тарифи за използване на железопътната инфраструктура, определени от НКЖИ в референтния документ за състоянието на железопътната инфраструктура.

На база на изчислените човекочасове и съответните часови ставки е бюджетиран необходимият брой персонал по длъжности, зает пряко с движението на влака от точка А до точка Б, както и разходите за възнаграждения.

Бюджет по труда в дейност „Превоз на пътници"

Таблица 24

Длъжности, пряко заети с движението на влака	Общо човекочасове	Необходим персонал за ГДВ 2015	По разписание на длъжностите	Свръхкапацитет (4-3)
1	2	3	4	5
началник влак	515 823	441	451	10
кондуктор	632 238	500	489	-11
спален кондуктор	83 357	54	59	5
машинист	662 477	548	711	163
помощник-машинист	450 180	383	284	-99
Общо	**2 344 075**	**1926**	**1994**	**68**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

За пълно реализиране на транспортната услуга е необходим и персонал, необхванат в модела, извършващ организация, контрол или подпомагащ технически и материално дейността (инструктор и началник превозни бригади по региони и др.). Персоналът, непряко зает с движението на влака, е определен в съответствие с разпределението на превозните служби на териториален принцип и спазване „Правила за работно време и изготвяне на графици за работата на превозните бригади" и „Правила за управление на превозната дейност".

Таблица 25

Групи длъжности, непряко заети с движението на влака	Необходим персонал за ГДВ 2015	Брой персонал по разписание на длъжностите	Свръхкапацитет (3-2)
1	2	3	4
1. Превозна дейност	126	130	4
2. Общо производствена дейност	35	46	11
3. Спомагателна дейност	8	9	1
Общо	**169**	**185**	**16**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Необходимият брой експлоатационен персонал, свързан с движението на влака, е 2 095 при 2 179 по разписание на длъжностите, т.е. **налице е свръхкапацитет 84 броя.**

Бюджет на разходите за дейност „Превоз на пътници"

За всеки влак по месеци и общо в годишен размер се бюджетират следните преки разходи:

- разходи за възнаграждения и социални осигуровки на персонала, зает пряко с движението на влака
- разходи за километрични възнаграждения (от номенклатурата на влаковете) на локомотивния и превозен персонал
- инфраструктурни такси
- разходи за трафично гориво
- разходи за трафична ел. енергия

Таблица 26

Длъжности, пряко заети с движението на влака	Разход за възнаграждения	Социални осигуровки	Километрични възнаграждения	Общо разходи (лева)
началник влак	3 271 479.33	1 145 017.75	655 207.11	5 071 704.19
кондуктор	3 321 820.58	1 162 637.20	871 757.78	5 356 215.56
спален кондуктор	385 942.91	135 080.01	105 024.44	626 047.36
машинист	5 932 199.11	2 076 269.69	792 520.56	8 800 989.36
помощник-машинист	2 864 402.61	1 002 540.92	596 926.94	4 463 870.47
Общо	**15 775 844.54**	**5 521 545.57**	**3 021 436.83**	**24 318 826.94**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 27

Преки разходи за:	БВ и ПВ	БВЗР	МБВ	Общо
Инфраструктурни такси	27 468 926.00	1 102 773.52	2 239 998.69	30 811 698.21
Ел. енергия трафик	30 099 035.00	1 434 490.00	2 625 900.00	34 159 425.00
Гориво трафик и маневра	8 745 256.10	27 000.00	1 200 000.05	9 972 256.15
Общо разходи за труд	22 390 141.10	526 561.09	1 402 124.75	24 318 826.94
Общо бюджет влак	**88 703 358.20**	**3 090 824.61**	**7 468 023.49**	**99 262 206.30**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Бюджетът на непреките разходи за общопроизводствена и спомагателна дейност е в съответствие с дейностите по превоз на пътници и са разчетени по икономически

елементи. Извършено е детайлно разглеждане на всяко перо от разходите и експертно преценяване на връзката между планирания обем превози и съответното перо.

Таблица 28

Бюджет на непреки разходи	разходи (лева)
1. Разходи за превозна дейност	**3 451 819**
материали	106 356
горива за други нужди	8 100
ел. енергия за други нужди	291 672
външни услуги	1 340 064
амортизации	7 884
заплати	1 112 592
социални осигуровки	344 899
други разходи	240 252
2. Общопроизводствени разходи	**601 416**
материали	27 816
горива за други нужди	14 712
ел. енергия за други нужди	24 000
външни услуги	6 480
амортизации	36 540
заплати	374 628
социални осигуровки	116 136
други разходи	1 104
3. Спомагателна дейност	**185 460**
материали	2 580
горива за други нужди	15 612
ел. енергия за други нужди	55 200
външни услуги	40 356
амортизации	6 180
заплати	49 920
социални осигуровки	15 480
други разходи	132
3. Общо непреки разходи	**4 238 2695**
материали	136 752
горива за други нужди	38 424
ел. енергия за други нужди	370 872
външни услуги	1 386 900
амортизации	50 604
заплати	1 537 140
социални осигуровки	476 515
други разходи	241 488

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 29

Бюджет общо разходи (преки и непреки)	разходи (лева)

1. Преки разходи	**182 344 208**
заплати	15 775 845
социални осигуровки	5 521 546
други разходи	3 021 438
инфраструктурни такси	30 811 698
ел. енергия трафик	34 159 425
гориво трафик и маневра	9 972 256
амортизации	83 082 000
2. Непреки разходи (общопроизводствени и спомагателни)	**786 876**
материали	30 396
горива за други нужди	30 324
ел. енергия за други нужди	79 200
външни услуги	46 836
амортизации	42 720
заплати	424 548
социални осигуровки	131 616
други разходи	1 236
3.Общо разходи	**183 131 084**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Към преките разходи в аналитичния елемент „други разходи" са отнесени разходите за километрични възнаграждения на локомотивния и превозен персонал.
В аналитичен елемент „амортизации" са отнесени амортизационните отчисления на вагонния и локомотивен парк.

Спазването на нормативите и параметрите на Графика за движение на влаковете е основен фактор за недопускане на извънбюджетни разходи.

Извод: Необходимият брой експлоатационен персонал, зает пряко с движението на влака, е 2 095 при 2 179 по разписание на длъжностите, т.е. **налице е свръхкапацитет 84 броя.**

<u>Бюджет в дейност „Експлоатация на вагони"</u>

Цел на бюджета – Поддръжка на пътническите вагони в техническа годност и осигуряване на необходимия брой вагони за изпълнението на Плана за композиране на влаковете и осигуряване на безопасно и комфортно пътуване на пътниците.

Бюджетът за експлоатацията на пътнически вагони е разработен на базата на планирания обем превози. Обхватът на дейността съдържа извършването на технически преглед и подготовка на влаковете, маневрена работа и други операции, свързани с превоза на пътниците:

- Екипиране на пътнически вагони (отстраняване на неизправности по вътрешното оборудване и обзавеждане на вагона, проверка на средствата за пожарна безопасност и др.)
- Безотцепъчен ремонт на пътнически вагони (подготовка за безотцепъчен ремонт; проверка на спирачната система на вагона; проверка на ходова част,

вътрешно оборудване - врати, прозорци, преходни мостове и водна инсталация; вътрешно оборудване - ел. системи, отопление и осветление (електроуправление)

Безотцепъчен текущ ремонт се извършва, когато повредата може да се отстрани без вагона да бъде изваждан от състава на влака в рамките на техническия преглед, екипировката или при престой в гара. При по-тежки повреди вагонът се изважда от състава на влака и се извършва текущ отцепъчен ремонт в депо или екипировъчен пункт, в които има условия за отстраняване на повредата.

- Технически преглед на пътнически вагони

Извършват се ежедневно при подготовката на влаковите състави в депо или екипировъчен пункт и в начална, посредна и в крайна гара на движението на влака. Извършването им в начална, посредна и крайна гара е регламентирано в „Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт" на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Извършването на технически преглед гарантира изправното техническо състояние на възлите и системите, осигуряващи безопасността и сигурността на движение на пътническите вагони. Обемът на дейностите и последователността на тяхното извършване са регламентирани в „Инструкция за ревизор-вагони".

- Маневрена дейност

Редът и продължителността за извършване на отделните маневрени операции през денонощието се определят с графика за работата на всеки маневрен локомотив и маневрена бригада. Ежегодно, преди влизане в сила на нов График за движението на влаковете, ръководителят на Пътнически център съставя график за работата на всеки маневрен локомотив и маневрена бригада.

В структурата на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД маневрена дейност се извършва в следните гари:

- София (три маневрени бригади);
- Видин (една маневрена бригада);
- Септември (теснопътна гара);
- Пловдив (две маневрени бригади);
- Бургас (една маневрена бригада);
- Горна Оряховица (една маневрена бригада);
- Русе и Русе разпределителна (две маневрени бригада);
- Варна (една маневрена бригада);
- Самуил (една маневрена бригада).

Системата за поддръжка на пътническите вагони се осъществява във вагоно-ремонтни цехове (ВРЦ), депа, вагоно-ревизорски участъци (ВРУ) и екипировъчни пунктове, намиращи се в структурата на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД:

- обособено производство депо Надежда (София) в структурата на което са включени: цех за ремонт на пътнически вагони, цех за екипиране на пътнически вагони, електроцех и цех за производство, ремонт и възстановяване на резервни части;
- цехове за ремонт на пътнически вагони Пловдив, Горна Оряховица и Русе;

- вагоно-ревизорски участъци: София, Видин, Горна Оряховица, Русе, Варна, Септември, Пловдив и Бургас;
- вагоно-ревизорски пунктове (ВРУ): Петрич, Кюстендил, Самуил, Силистра, Кардам, Шумен, Плевен, Левски, Стара Загора, техническа гара Пловдив.

Спазването на нормативите за подготовка, маневра и екипиране на влаковете гарантират изпълнението на Плана за композиране и Графика за движение на влаковете.

Бюджет по труда в дейност „Експлоатация на вагони"

Цел на бюджета – Определяне на необходимия човешки ресурс за поддръжка на пътническите вагони в техническа годност и разходите за възнаграждения.

В зависимост от трудовите задължения длъжностите са разделени по следния начин:

- персонал, пряко зает с осигуряване на дейността;
- общо производствен персонал извършващ организация, контрол или подпомагащ технически и материално дейността.

Необходимият пряко зает персонал за гарова маневрена дейност е определен в съответствие с режима на работа в гарите, брой маневри и състав на маневрената бригада.

Необходимият персонал за технически преглед е определен в зависимост от видовете операции и броя на влаковете, обслужвани от съответната гара.

Числеността на персонала, непряко зает с дейността, е определена на база експертна оценка съобразно дейностите и операциите, извършвани по експлоатацията на вагони и информация, подадена от Поделенията за пътнически превози (ППП).

Таблица 30

Бюджет по труда „Експлоатация на вагони"	Необходим персонал за ГДВ 2015	Брой персонал по разписание на длъжностите	Свръхкапацитет (3-2)
1	2	3	4
Персонал, пряко зает с дейността			
1. Технически преглед на пътническите вагони	318	334	16
1.1. Безотцепъчен ремонт и екипиране на вагони	258	270	12
2. Маневрена дейност			
2.1. Персонал пряко зает с осигуряване на дейността - локомотивни депа	132	122	10
2.2. Персонал пряко зает с осигуряване на дейността - гарова	263	266	3
Персонал, непряко зает с дейността			
1. Общопроизводствен персонал	40	45	5
Общо	**1011**	**1037**	**26**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Бюджет на разходите за дейност „Експлоатация на вагони"

Бюджетът на разходите е в съответствие с дейностите по експлоатация на вагони. Разходите за основна и общопроизводствена дейност са разчетени по икономически елементи. Извършено е детайлно разглеждане на всяко перо от разходите и експертно

преценяване на връзката между планирания обем превози и съответното перо, както и отчетни данни.

Разработеният бюджет по месеци е база за сравняване с действително отчетените, което позволява контрол и отстраняване на причините, довели до извънбюджетни разходи.

Таблица 31

Бюджет на разходи (преки и непреки) по експлоатация на вагони	разходи (лева)
1. Преки разходи за експлоатация на вагони	
Технически преглед на пътническите вагони	**4 742 868**
материали	9 000
гориво	120
електроенергия	171 600
външни услуги	381 600
амортизации	240
заплати	3 116 880
социални осигуровки	966 228
други разходи	97 200
Безотцепъчен ремонт на пътническите вагони	**3 835 740**
материали	756 000
гориво	7 200
електроенергия	60 000
външни услуги	22 320
заплати	2 324 388
социални осигуровки	650 832
други разходи	15 000
Екипировка на пътническите вагони	**6 396**
материали	6 396
Екипировка на спални и кушет вагони общо	**17 100**
материали	16 800
други разходи	300
Маневрена дейност локомотивни депа и гари	**4 040 535**
материали	38 400
горива	1 170 282
електроенергия	121 005
външни услуги	92 400
амортизации	960 000
заплати	1 262 364
социални осигуровки	366 084
други разходи	30 000
Маневрена дейност гарова	**3 165 971**
материали	4 680
горива за други нужди	3 156
ел. енергия за други нужди	18 060
външни услуги	109 296
амортизации	636
заплати	2 284 511
социални осигуровки	708 204
други разходи	37 428
2. Общо преки разходи	**15 808 610**
материали	831 276
гориво	1 180 758
електроенергия	370 665

Бюджет на разходи (преки и непреки) по експлоатация на вагони	разходи (лева)
външни услуги	605 616
амортизации	960 876
заплати	8 988 143
социални осигуровки	2 691 348
други разходи	179 928
3. Общопроизводствени непреки разходи	**1 661 340**
материали	120 000
гориво	35 400
електроенергия	300 000
външни услуги	362 400
амортизации	319 200
заплати	327 840
социални осигуровки	101 628
други разходи	94 872
4. Общо разходи за експлоатация на вагони	**17 469 950**
материали	951 276
гориво	1 216 158
електроенергия	670 665
външни услуги	968 016
амортизации	1 280 076
заплати	9 315 983
социални осигуровки	2 792 976
други разходи	274 800

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Извод: Необходимият брой експлоатационен персонал, зает с експлоатацията на вагони, е 1 011 при 1 037 по разписание на длъжностите, т.е. **налице е свръхкапацитет 26 броя.**

Бюджет „Експлоатация на локомотиви"

Цел на бюджета – Осигуряване на изправен тягов подвижен състав (ТПС), ЕМВ и ДМВ за изпълнението на Графика за движение на влаковете и осигуряване на безопасно пътуване на пътниците.

Бюджетът за експлоатацията на локомотивите е разработен на базата на планирания обем превози. Обхватът на дейността е:

- Организиране и осъществяване на цялостната експлоатационна дейност на депото, като осигурява изправен тягов подвижен състав (ТПС) и локомотивни бригади;
- Извършване на експлоатационни прегледи и своевременно предаване локомотивите за ремонт;
- Извършване на екипировка на тягов подвижен състав (ТПС) с гориво-смазочни материали (ГСМ) и пясък;
- Проверка за техническото състояние на зачисления тягов подвижен състав (ТПС) и оборудването му с необходимия инвентар;
- Извършване на технически преглед на локомотива (МВ) преди започване на работа и екипиране на същия с гориво-смазочни материали (ГСМ) при необходимост, извършване на преглед за наличието и изправността на

предписания брой пломби на горивната система, проверка изправността на горивопоказателната сонда;

- Разработване на графици за оборот на локомотивите и локомотивните бригади при влизане на нов График за движение на влаковете и при прекъсвания по железния път.

Спазването на нормативите за подготовка и екипиране на локомотивите гарантират изпълнението на Графика за движение на влаковете.

Бюджет по труда в дейност „Експлоатация на локомотиви"

Цел на бюджета – Определяне на необходимия човешки ресурс за поддръжка на ТПС, ЕМВ и ДМВ в техническа годност и разходите за възнаграждения.

В зависимост от трудовите задължения длъжностите са разделени по следния начин:

- персонал, пряко зает с осигуряване на дейността;
- общопроизводствен персонал извършващ организация, контрол или подпомагащ технически и материално дейността.

Необходимият пряк персонал за екипиране на локомотивите е определен на база изчислените човекочасове работа, в съответствие с нормите за екипиране по вид и брой локомотив, ЕМВ и ДМВ.

Числеността на персонала, непряко зает с дейността, е определена на база експертна оценка, съобразно дейностите и операциите, извършвани по експлоатацията на локомотиви и информация, подадена от Поделенията за пътнически превози.

Таблица 32

Бюджет по труда „Експлоатация на локомотиви"	Необходим персонал за ГДВ 2015	Брой персонал по разписание на длъжностите	Свръхкапацитет (3-2)
1	2	3	4
Персонал, пряко зает с дейността			
1.Екипиране на локомотиви	38	38	0
Персонал, непряко зает с дейността			
1. Общопроизводствен персонал	158	167	9
2. Административен персонал	10	11	1
Общо	**206**	**216**	**10**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Бюджет на разходите за дейност „Експлоатация на локомотиви"

Разходите за основна и общопроизводствена дейност са разчетени по икономически елементи.

Бюджетът на разходите е в съответствие с дейностите по експлоатация на локомотиви. Извършено е детайлно разглеждане на всяко перо от разходите и експертно преценяване на връзката между планирания обем превози и съответното перо, както и отчетни данни. Разходите за материали са изчислени на база необходимото количество за месец по вид материал, необходим за екипиране на тяговия подвижен състав от една екипировъчна бригада.

Таблица 33

Общо разходи по бюджет експлоатация на локомотиви	разходи (лева)
1. Преки разходи за експлоатационна дейност	**1 530 854**
материали	172 596
външни услуги	756 000
заплати	445 854
социални осигуровки	146 685
други разходи	9 719
2. Общопроизводствени непреки разходи	**11 685 314**
материали	420 000
горива за други нужди	132 000
ел. енергия за други нужди	540 000
външни услуги	8 400 000
амортизации	348 000
заплати	1 307 054
социални осигуровки	418 260
други разходи	120 000
3. Общо разходи по експлоатация на локомотиви	**13 216 168**
материали	592 596
горива за други нужди	132 000
ел. енергия за други нужди	540 000
външни услуги	9 156 000
амортизации	348 000
заплати	1 752 908
социални осигуровки	564 945
други разходи	129 719

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Разработеният бюджет по месеци е база за сравняване с действително отчетените, което позволява контрол и отстраняване на причините довели до извънбюджетни разходи.

Извод: Необходимият брой експлоатационен персонал, зает с експлоатацията на вагони, е 206 при 216 по разписание на длъжностите, т.е. **налице е свръхкапацитет 10 броя.**

Бюджет „Ремонт на вагони"

Цел на бюджета – Осигуряване на Графика за движение на влаковете и изпълнение на Плана за композиране на влаковете с необходимия брой технически изправни вагони.

Обхватът на дейността включва извършването на ремонт на вагони /капитален ремонт, среден ремонт, деповски ремонт и ремонт с изваждане на вагона от експлоатация/, съгласно утвърдена програма за ремонт.

Основание за съответния вид ремонт – Регламентирани са два планови ремонта – среден и капитален. Между два планови ремонта се извършват деповски ремонти и ревизии на отделни възли и системи на пътническите вагони. Тези ремонти се извършват на срок или пробег. При тях техническото състояние на вагона, както и на неговите възли, агрегати и системи, се привежда в съответствие с нормите, предписани от завода производител на вагона или от „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.

Среден ремонт и текущото поддържане на пътническите вагони се извършва в депа-цехове, собственост на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. На база съответните нормативи е определен броят на вагоните за текущо поддържане и среден ремонт в депата.

За извършване на някои планови средни ремонти и капитален ремонт се ползват и услугите на вагоно-ремонтни заводи. Договорите за ремонт с тях се сключват след провеждане на процедура по Закона за обществените поръчки (ЗОП).

Бюджет на планираните инвестиции, ремонт и текущо поддържане на вагонния парк

Планираните инвестиции за 2015 г. са в размер 14 530 хил. лв. за извършване на ремонт на 81 броя вагони в заводи /48 капитален ремонт и 33 среден ремонт) и 50 броя среден ремонт в поделенията на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД или общо - 131 броя вагони.

За текущо поддържане (деповски и текущ отцепъчен ремонт) на 1 307 вагона са необходими 5 520 хил. лв.

За изпълнение на ремонтната програма от особена важност е навременната доставка на материали и резервни части, необходими за всеки вид ремонт.

Таблица 34

показатели	Мярка	План 2015 г.	в заводи	в депа
Инвестиции	**хил. лева**			
Капитализиран ремонт	**хил. лева**	**14 530**	**13 002**	**1 528**
капитален ремонт в заводи				
- брой вагони	брой	48	48	
- стойност	хил. лева	9 778	9 778	
среден ремонт в депа и заводи				
- брой вагони	брой	83	33	50
- стойност	хил. лева	4 752	3 224	1 528
Текущо поддържане	**хил. лева**	**5 520**		**5 520**
деповски ремонт				

- брой вагони	брой	257	257
- стойност	хил. лева	2 639	2 639
текущ отцепъчен ремонт			
- брой вагони	брой	1 050	1 050
- стойност	хил. лева	2 881	2 881

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Програмата за ремонт на пътническите вагони в локомотивните депа е разработена по месеци от 2015 г.

Бюджет по труда в дейност „Ремонт на вагони"

Цел на бюджета – Определяне на необходимия човешки ресурс за обезпечаване на необходимата ремонтна дейност на вагоните и разходите за възнаграждения.

Числеността на персонала е съобразена с дейностите и операциите, извършвани по експлоатацията на вагони. В зависимост от трудовите задължения длъжностите са разделени по следния начин:

- персонал, пряко зает с осигуряване на дейността;
- общопроизводствен персонал извършващ организация, контрол или подпомагащ технически и материално дейността.

Основа на бюджета са нормите за разход на труд по серии вагони и по вид ремонт: малък текущ ремонт; тежък текущ ремонт, деповски ремонт, среден ремонт (СР); капитален ремонт (КР).

На база на планирания брой вагони по вид ремонт и съответните норми за разход на труд се изчисляват общо необходимото време за ремонт и необходимия брой работници за извършване на ремонтната дейност. Отчетен е ефективният фонд работно време (без участие на различните видове отпуски и болнични).

Таблица 35: Пример: Бюджет по труда за среден ремонт в депа

Серия вагон		Брой вагони	Общо време за ремонта	Необходим брой основни ремонтни работници
1050	серия А	2	2071.9	1.22
1940	серия А	8	8287.5	4.89
2047	серия В	13	13467.2	7.95
2150	серия В	3	3107.8	1.84
2974	серия В	3	3107.8	1.84
3143	серия АВ	1	1035.9	0.61
8444	В вагон за трудноподвижни пътници	2	2071.9	1.22
8480	АВ за трудноподвижни пътници	1	1035.9	0.61

8555	BR (бюфет)	1	1035.9	0.61
8597	BR (бюфет)	2	2071.9	1.22
9257	фургони	8	8287.5	4.89
дековилни		6	6215.6	3.67
Общо		**50**	**51 797**	**31**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Аналогично са разработени съответни Бюджети по труда за текущ отцепъчен ремонт и деповски ремонт. (В приложение са дадени всички таблици).

Необходимият брой персонал за извършване на основната дейност е 170 (за текущ отцепъчен ремонт - 104, за деповски ремонт - 35 и за среден ремонт в депата - 31).

Таблица 36

Бюджет по труда „Ремонт на вагони"	Необходим персонал за ГДВ 2015 г.	Брой персонал по разписание на длъжностите	Свръхкапацитет (3-2)
1	2	3	4
Персонал, пряко зает с дейността	170	199	29
Персонал, непряко зает с дейността			
1. Общопроизводствен персонал	62	63	1
2. Персонал, спомагателна дейност	55	56	1
Общо	**287**	**318**	**31**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Необходимият брой експлоатационен персонал, зает с ремонта на вагони, е 287 при 318 по разписание на длъжностите, т.е. **налице е свръхкапацитет 31 броя.**

Бюджет на разходите за дейност „Ремонт на вагони"

Бюджетът на разходите е в съответствие с дейностите по ремонт на вагони. Разходите за основна и общопроизводствена дейност са разчетени по икономически елементи. Извършено е детайлно разглеждане на всяко перо от разходите и експертно преценяване на връзката между планирания обем превози и съответното перо, както и отчетни данни.

Таблица 37

Общо разходи (преки и непреки) по бюджет ремонт на вагони	**разходи (лева)**
1. Преки разходи за ремонтна дейност	**6 681 262**
материали	4 371 292
горива	4800
ел. енергия	85 800
външни услуги	176 400
амортизации	0
заплати	1 553 562
социални осигуровки	481 608

други разходи	7 800
2. Спомагателна дейност	**924 360**
материали	114 000
горива	2 400
ел. енергия	84
външни услуги	6 600
амортизации	147 000
заплати	492 036
социални осигуровки	152 532
други разходи	9 708
3. Общо производствени непреки разходи по ремонт на вагони	**1 918 812**
материали	123 600
горива за други нужди	33 600
ел. енергия за други нужди	270 000
външни услуги	420 000
амортизации	325 200
заплати	522 144
социални осигуровки	161 868
други разходи	62 400
3. Общо разходи по ремонт на вагони	**9 524 434**
материали	4 608 892
горива за други нужди	40 800
ел. енергия за други нужди	355 884
външни услуги	603 000
амортизации	472 200
заплати	2 567 742
социални осигуровки	796 008
други разходи	79 908

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Извод: Необходимият брой експлоатационен персонал, зает с ремонта на вагони, е 287 при 318 по разписание на длъжностите, т.е. **налице е свръхкапацитет 31 броя.**

<u>Бюджет „Ремонт на локомотиви"</u>

Цел на бюджета – Осигуряване на Графика за движение на влаковете с необходимия брой технически изправни локомотиви за влакова и маневрена дейност.

Ремонтните дейности и поддръжката на локомотивите се извършва в локомотивните депа, собственост на дружеството. Поддръжката и ремонта на тяговия подвижен състав (ТПС) се осъществява по системата на планово - предупредителните ремонти, което гарантира поддръжката на изправни тягови единици.

Основание за съответния вид ремонт – междуремонтен пробег, определен нормативно с документи ПЛС 100/12 за електрически локомотиви и ПЛС 200/12 за дизелови локомотиви.

Основа на бюджета са нормите за разход на труд по серии локомотиви по вид ремонт: малък периодичен ремонт (МПР); среден ремонт (СР); капитален ремонт (КР); технически преглед (ТП). На база планирания брой локомотиви по вид ремонт и съответните норми

за разход на труд се изчисляват общо необходимото време за ремонт и необходимия брой работници за извършване на ремонтната дейност.

Бюджетът за ремонт на локомотиви е разработен по:

- локомотивни депа София, Пловдив, Горна Оряховица и райони – Мездра и Варна.
- по вид ремонт и серия локомотив
- брой ремонти
- месечно и в годишен размер

Бюджет на планираните инвестиции, ремонт и текущо поддържане на локомотивния парк

Таблица 38

показатели	Мярка	План 2015 г.	в заводи	в депа
Капитализиран ремонт	**хил. лева**	**6 408**	**2 720**	**3 688**
среден ремонт				
- брой локомотиви	брой	19	0	19
- стойност	хил. лева	1 766	0	1 766
възстановителен ремонт на 4 бр. ДМВ				
- брой локомотиви	брой	1	1	
- стойност	хил. лева	1 220	1 220	
подемен ремонт				
- брой локомотиви	брой	55	5	50
- стойност	хил. лева	3 422	1 500	1 922
Текущо поддържане	**хил. лева**	**6 937**	**0**	**6 937**
голям периодичен ремонт				
- брой локомотиви	брой	36		36
- стойност	хил. лева	531		531
текущо поддържане (ТП и МПР)				
- брой локомотиви	брой	1 563		1 563
- стойност	хил. лева	6 406		6 406

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

През 2015 г. в заводите на жп промишлеността ще се извърши възстановяване на 1 ДМВ „Desiro" и подемен ремонт на 5 броя локомотиви.

В депата на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД ще се извърши среден ремонт на 19 броя и подемен ремонт на 50 локомотива.

За изпълнение на ремонтната програма от особена важност е навременната доставка на материали и резервни части, необходими за всеки вид ремонт.

Неизпълнението на плановите ремонти през годините, както и физически и морално остарелия локомотивен парк водят до увеличаване броя на ремонтите по необходимост.

Голяма част от закъсненията на влаковете се дължат на честите повреди на тяговия подвижен състав.

Качественото изпълнение на ремонтната програма гарантира надеждност и безопасност на тяговия подвижен състав в експлоатация, което може да се постигне с ефективно използване на наличния ремонтен персонал и повишаване производителността на труда.

Бюджет по труда в дейност „Ремонт на локомотиви”

Цел на бюджета – Определяне на необходимия човешки ресурс за обезпечаване необходимата ремонтна дейност на локомотивите.

Подборът на персонала в локомотивните депа в смисъла на специализация, брой заети с ремонта на ТПС и тяхното разпределение, се извършва на база предвидения в правилниците за деповски и заводски ремонт обем ремонтни дейности и програмата за извършване на плановите ремонти за съответната година.

Спецификата на дейността налага обособяването на ремонтни бригади, специализирани в ремонта на определени агрегати от тяговия подвижен състав. Освен разделението на бригади, поддържащи различните системи, се явява необходимост да се извърши и обособяване на ремонтния персонал по признак поддържана серия тягов подвижен състав. Персонал, познаващ определен вид серия, няма познания по друг вид серия, което налага формирането на ремонтни бригади, свързани с конкретния вид серия /пример електромотрисните влакове „Siemens” серии 30 и 31/.

Отчита се недостиг на достатъчно квалифицирани кадри в депата. Това основно се чувства в локомотивно депо София, локомотивно депо Пловдив и в район Варна на Локомотивно депо Горна Оряховица.

Спомагателна дейност в локомотивните депа е дейността, чрез която се осъществяват ревизии и ремонт на всички части, възли и агрегати от взаимно свързаните системи в конструкциите на всички видове тягов подвижен състав. Дейността осигурява изправността на всички основни части, възли и агрегати от конструкцията на локомотива или мотрисния влак и чрез нея локомотивните депа функционират като ремонтни бази.

Във връзка с осъществяване на дейностите, свързани с ремонт на тяговия подвижен състав, освен преките ремонтни операции, е необходим персонал за извършване на допълнителни дейности, свързани с ремонта.

Бюджетът по труда в дейност „Ремонт на локомотиви” е разработен за всяко депо на база норми за разход на труд в човекочасове за всяка операция за съответния вид ремонт. Броят на ремонтите е в съответствие с планираната ремонтна програма. Отчетен е ефективният фонд работно време (без участие на различните видове отпуски и болнични).

Таблица 39 Пример: Бюджет по труда среден ремонт на локомотиви

Локомотивно депо/район	Серия локомотив	Общо време за ремонта	Брой локомотиви	Необходим брой основни ремонтни работници
София	30	1842.3	9	1.09
София	31	490.8	2	0.29
Варна	10	2560	8	1.51
Общо		**4893.1**	**19**	**3**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

Таблица 40 Пример: Бюджет по труда в Локомотивно депо София

Вид ремонт	Серия локомотив	Човекочасове по норматив	Брой ремонти	Общо време (часове) за ремонта по норматив	Необходим брой основни ремонтни работници
ТП	40	108.50	134	14539	8.59
ТП	61	120.25	19	2285	1.35
ТП	32	202.00	25	5050	2.98
ТП1	52	61.26	21	1286	0.76
ТП2	52	90.91	11	1000	0.59
ТП1	55	92.22	18	1660	0.98
ТП2	55	118.14	10	1181	0.70
МПР	40	184.50	17	3137	1.85
МПР	61	144.50	3	434	0.26
МПР	32	306.00	5	1530	0.90
МПР	52	216.00	10	2160	1.28
МПР	55	352.52	8	2820	1.67
МПР3	40	292.50	6	1755	1.04
ГПР	40	1988.00	2	3976	2.35
ГПР	61	1144.50	1	1145	0.68
ПР	40	2976.00	8	23808	14.06
ПР	61	1771.50	2	3543	2.09
ПР	32	6748.70	1	6749	3.99
IS-200	10	8.00	25	200	0.12
IS-510	10	14.00	4	56	0.03
IS-520	10	21.00	5	105	0.06
IS-530	10	32.00	6	192	0.11
V 1	30	28.70	111	3186	1.88
I 1	30	47.00	28	1316	0.78
I 2	30	54.60	14	764	0.45
I 3	30	109.10	4	436	0.26
I 4	30	204.70	9	1842	1.09
V 1	31	35.20	72	2534	1.50
I 1	31	66.60	18	1199	0.71
I 2	31	80.30	9	723	0.43
I 3	31	122.00	7	854	0.50
I 4	31	245.40	2	491	0.29
			615	**91955**	**54**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

Необходимият брой ремонтни работници за локомотивно депо София е 54. Аналогично за всяко локомотивно депо и район са разработени Бюджети по труда по вид ремонт. За депо Пловдив са необходими 31 броя основни ремонтни работници, за депо Горна Оряховица – 94, за локомотивен район Мездра – 22 и за район Варна – 6 броя.

Таблица 41

Бюджет по труда „Ремонт на локомотиви”	Необходим персонал за ГДВ 2015 г.	Брой персонал по разписание на длъжностите	Свръхкапацитет (3-2)

1	2	3	4
Персонал, пряко зает с дейността	207	377	170
Персонал, непряко зает с дейността			
1. Общопроизводствен персонал	143	176	33
2. Персонал, спомагателна дейност	334	301	-33
3. Административен персонал	28	33	5
Общо	**712**	**887**	**175**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Общо необходимият брой персонал за ремонтната дейност на локомотивите е 712 при 887 по разписание на длъжностите, т.е. **налице е свръхкапацитет 175 броя.**

Бюджет на разходите в дейност „Ремонт на локомотиви"

Бюджетът на разходите е в съответствие с дейностите по ремонта на локомотиви. Разходите за основна и общопроизводствена дейност са разчетени по икономически елементи.
Извършено е детайлно разглеждане на всяко перо от разходите и експертно преценяване на връзката между планирания обем превози и съответното перо, както и отчетни данни.

Таблица 42

Общо разходи (преки и непреки) по бюджет ремонт на локомотиви	**разходи (лева)**
1. Преки разходи за ремонтна дейност	**11 299 690**
материали	7 115 856
горива	31752
ел. енергия	93 467
външни услуги	1 151 436
амортизации	0
заплати	1 961 458
социални осигуровки	608 052
други разходи	337 669
2. Спомагателна дейност	**4 743 953**
материали	169 608
горива	573 492
ел. енергия	83 537
външни услуги	18 768
амортизации	10 872
заплати	2 825 736
социални осигуровки	875 976
други разходи	185 964
3. Общопроизводствени разходи	**8 202 015**
материали	393 044
горива за други нужди	128 949
ел. енергия за други нужди	726 280
външни услуги	4 775 628
амортизации	347 898
заплати	1 267 332
социални осигуровки	329 508
други разходи	233 376

Общо разходи (преки и непреки) по бюджет ремонт на локомотиви	разходи (лева)
4. Административен персонал	**602 255**
материали	1 652
горива за други нужди	11 052
ел. енергия за други нужди	34 232
външни услуги	76 003
амортизации	33 204
заплати	350 616
социални осигуровки	87 660
други разходи	7 836
5. Общо разходи по ремонт на локомотиви	**24 847 913**
материали	7 680 160
горива за други нужди	745 245
ел. енергия за други нужди	937 516
външни услуги	6 021 835
амортизации	391 974
заплати	6 405 142
социални осигуровки	1 901 196
други разходи	764 845

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Извод: Необходимият брой експлоатационен персонал, зает с ремонта на локомотиви, е 712 при 887 по разписание на длъжностите, т.е. **налице е свръхкапацитет 175 броя.**

Бюджет „Спомагателни дейности"

Бюджет „Билетоиздаване"

Обхватът на дейността включва издаването на билети, абонаментни карти, документи за намаление, онлайн продажба на билети, информиране на пътниците, както и други операции, осигуряващи качествено обслужване на клиентите.

Обслужването на пътниците се извършва в 276 гари и спирки. 81 гари и 8 спирки се обслужват от персонал на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, а в 177 гари, спирки и разделни постове продажбата се извършва от служители на Национална компания „Железопътна инфраструктура".
В 10 гари обслужването е смесено. Общият брой на необслужваните гари и спирки е 409.

Бюджет по труда в дейност „Билетоиздаване"

Цел на бюджета – Определяне на необходимия брой пряко зает персонал въз основа на броя обслужвани влакове в съответната гара, интервалите на заминаване на влаковете и техническите норми за издаване на билети и карти.

За всяка една гара/спирка, обслужвана от служители на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, е определен необходимият брой служители, издаващи билети и необходимият брой служители, издаващи билети и предоставящи информация.

Таблица 43

Бюджет по труда „Билетоиздаване"	Необходим персонал за ГДВ 2015 г.	Брой персонал по разписание на длъжностите	Свръхкапацитет (3-2)
1	2	3	4
1. Персонал, пряко зает с дейността	662	690	28
2. Персонал, непряко зает с дейността	10	10	0
Общо	**672**	**700**	**28**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Бюджет на разходите в дейност „Билетоиздаване"

Бюджетът на разходите е в съответствие с дейността по издаване на билети. Разходите за основна дейност са разчетени по икономически елементи.

Извършено е детайлно разглеждане на всяко перо от разходите и експертно преценяване на връзката между планирания обем превози и съответното перо, както и отчетни данни.

Във външни услуги се отнасят комисионните на Национална компания „Железопътна инфраструктура" за продажба на билети от служители на предприятието.

В разходите за материали са разчетени средства за осигуряване на необходимите количества ценни образци и защити за издаване на билети, железопътни карти и абонаментни карти за билетоиздаването, както и всички необходими консумативи за билетоиздаването.

Таблица 44

Общо разходи (преки и непреки) по бюджет билетоиздаване	**разходи (лева)**
1. Преки разходи за дейността	**10 178 561**
материали	204 000
горива за други нужди	0
ел. енергия за други нужди	300 000
външни услуги	2 460 845
амортизации	23 196
заплати	5 377 704
социални осигуровки	1 559 532
други разходи	253 284
2. Непреки разходи за дейността	**119 016**
заплати	92 256
социални осигуровки	26 760
3. Общо разходи за дейността	**10 297 577**
материали	204 000
горива за други нужди	0
ел. енергия за други нужди	300 000

Общо разходи (преки и непреки) по бюджет билетоиздаване	разходи (лева)
външни услуги	2 460 845
амортизации	23 196
заплати	5 469 960
социални осигуровки	1 586 292
други разходи	253 284

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Бюджет „Почистване и екипиране на вагони, ДМВ и ЕМВ и сгради"

Във връзка с реорганизиране на експлоатационната дейност и подобряване на функционалните връзки между структурните единици в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, дейността на ППЕ „ПЖПС" се прехвърля към Поделение Пътнически превози – София. Извършен е подробен анализ и разчет за необходимата работна сила на основните пунктове за почистване на подвижния състав и е разработен проект за оптимизация на дейността и подобряване на материалната база за нейното осъществяване.

Обхватът на дейността съдържа почистване и екипиране на вагони, ДМВ, ЕМВ и сгради, пране на седалки на вагони и постелъчно бельо при съблюдаване на качество при почистването, осигуряващо комфортно пътуване на пътниците. За подобряване на качеството на хигиената се предвижда почистване на влаковите състави по време на движение на влаковете.

Бюджет по труда в дейност „Почистване"

Цел на бюджета – Определяне на необходимия брой пряко зает персонал въз основа на броя обслужвани вагони, ЕМВ и ДМВ в съответната гара или екипировъчен пункт, технологии за видовете вътрешно и външно почистване, външно почистване с амиваг, технологичните норми за видовете почистване, както и квадратурата на почистваните сгради.

Таблица 45

Бюджет по труда „Почистване"	Необходим персонал за ГДВ 2015 г.	Брой персонал по разписание на длъжностите	Свръхкапацитет (3-2)
1	2	3	4
1. Персонал, пряко зает с дейността	**361**	**373**	**12**
2. Персонал, непряко зает с дейността			
Общопроизводствен персонал	34	40	6
Административен персонал	0	22	22
Общо	**395**	**435**	**40**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Бюджет на разходите в дейност „Почистване"

Бюджетът на разходите е в съответствие с дейността по почистване на подвижния железопътен пътнически състав (ПЖПС) и сгради. Разходите за основна дейност са разчетени по икономически елементи.

Извършено е детайлно разглеждане на всяко перо от разходите и експертно преценяване на връзката между планирания обем превози и съответното перо, както и отчетни данни.

Таблица 46

Бюджет на разходи по почистване	разходи (лева)
1. Преки разходи	**3 500 280**
материали	48 000
гориво	720
електроенергия	46 800
амортизации	3 120
заплати	2 548 584
социални осигуровки	790 056
други разходи	9 000
външни услуги	54 000
за дезинфекция и дезинсекция на пътническите вагони - външни услуги	300
2. Общопроизводствени непреки разходи	**384 951**
заплати	293 856
социални осигуровки	91 095
3. Общо разходи за дейността	**3 885 231**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Бюджет „Администрация"

Обхватът на дейността на административния персонал е свързан основно с:

- аналитична и техническа дейност от управленски, правен или експертен характер;
- управление на производствените, организационни и технологични процеси, при спазване на установените със закони наредби, технологии, инструкции и правила за осигуряване на безопасни условия на труд, както и намаляване на риска и трудовите злополуки.

Бюджет по труда в дейност „Администрация"

Цел на бюджета – Определяне на необходимия брой административен персонал в съответствие с обема на пътническите превози, осигуряване на нормално функциониране на дейностите и протичане на работните процеси, повишаване на производителността на труда.

Организацията и ръководството на оперативната дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД се извършва от Управител, съобразно Търговския закон. При осъществяване на своята дейност Управителят се подпомага от дирекции, отдели и служби, съгласно утвърдените от Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ" ЕАД организационно-управленски структури на Централно управление и поделенията на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.

Организационно-управленските звена в Централно управление са формирани по функции и бизнес дейности, в съответствие със стратегическите цели за развитие на

„БДЖ – Пътнически превози” ЕООД – дирекция „Експлоатация”, дирекция „ПЖПС”, дирекция „Маркетинг и продажби” и дирекция „Финанси и администрация”.

- Дирекция „Експлоатация” ръководи, организира и контролира цялостната експлоатационна и контролна дейност по превоза на пътници.
- Дирекция „Подвижен железопътен състав” ръководи, организира и контролира дейността по осигуряване на необходимия технически изправен, почистен и екипиран тягов и подвижен железопътен състав.
- Дирекция „Маркетинг и продажби” ръководи, организира и контролира процесите по разработването и изпълнението на маркетинговата политика на дружеството.
- Дирекция „Финанси и администрация” осъществява дейностите, свързани с финансовата стратегия, счетоводната политика, контрола на приходите, планиране и анализ на финансовите резултати и Договора за извършване на обществените превозни услуги.

Дейността в самостоятелните отдели в Централно управление е свързана с:

- политиката и процедурите по управление на човешките ресурси;
- правното обслужване на дейността и юридическа защита на интересите на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД;
- контрол на дейността по вътрешната сигурност, охранителната дейност, превенция на престъпността, управление при кризи;
- правилно прилагане и спазване на нормите и изискванията на законодателството в РБългария, свързани с осигуряването на безопасни и здравословни условия на труд;
- организация и контрол на цялостната дейност по материално-техническото осигуряване и др.

Извършена е оценка на необходимия административен персонал по длъжности в Централно управление и в Поделенията за пътнически превози.

Таблица 47

Бюджет по труда „Администрация”	Необходим персонал	Брой персонал по разписание на длъжностите	Свръхкапацитет (3-2)
1	2	3	4
Централно управление	250	297	47
Център за професионално обучение	9	11	2
ППП София	75	89	14
ППП Пловдив	55	65	10
ППП Горна Оряховица	65	77	12
Общо	**454**	**539**	**85**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

Обобщен бюджет по труда в „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

Бюджетите по труда от разработените бюджети по дейности са обобщени в представената по-долу таблица. В зависимост от длъжностите, общият бюджетът на

персонала е групиран на персонал, пряко и непряко зает с дейността, и административен персонал.

Таблица 48
Бюджет на необходимия персонал в „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

Бюджет на персонала "БДЖ – Пътнически превози" ЕООД	**Необходим персонал**	**Брой персонал по разписание на длъжностите**	Свръхкапацитет (3-2)
1	2	3	4
1. Персонал, пряко зает с дейността	4 335	4 663	328
2. Персонал, непряко зает с дейността	1 043	1 109	66
3. Административен персонал	454	539	85
Общо	**5 832**	**6 311**	**479**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

Обобщени изводи от разработените бюджети по дейности:

Налице е свръхкапацитет от 100 второкласни вагона и 67 единици тягов подвижен състав. Ще бъдат предприети действия за оптимизиране на парка, като тези неоперативни активи през 2015 г. ще се извадят за продажба и ще се спрат техните амортизационни отчисления.

Дефиниран е свободен капацитет от човешки ресурси – необходим персонал за осъществяване дейността на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД - 5 832 броя при 6 311 по разписание на длъжностите, т.е. разлика от 479 броя или 7,59%.

2.5. Стратегически опции пред дружеството

На база на горните изводи от анализа, управленският екип очерта три стратегически опции пред дружеството.

2.5.1. Поддържане на статуквото

Поддържането на статуквото означава да се продължи напред без извършване на фундаментална реформа в дружеството. Като резултат, приходите ще продължат тенденцията си на леко понижение, разходната база ще остане съществено непроменена и оперативната загуба ще се увеличава неумолимо. Това положение може да продължи дълго време, защото дружеството има стабилни и редовни постъпления от компенсация от държавата, формиращи приблизително 70% от неговите приходи. Допълнително, то може да ползва краткосрочни глътки кислород и от разпродаване на неоперативни активи и чрез отлагане на плащания към доставчици, които са свързани лица и е малко вероятно да предизвикат обявяване в несъстоятелност по съдебен ред.

Най-големият проблем на статуквото е, че оставя дружеството без печалба, с която да може да инвестира в активи и действия, които да повишат качеството на предлаганата услуга, да доведат до увеличение на приходите от билети, както и да намалят тежестта

върху държавния бюджет. РБългария ще продължи да има рушаща се железница и нарастваща нужда от трайни увеличения в компенсацията. Статуквото означава бъдеще с по-лош продукт на по-висока цена.

2.5.2. Закриване на дружеството

Закриването на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД ще има толкова голям негативен икономически, социален и политически ефект, че тази опция е почти немислима. Въпреки това, тази опция трябва да бъде разгледана, за да може решението за бъдещето на дружеството да се опре на пълен и консистентен анализ.

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД няма пряк конкурент. В краткосрочен план е малко вероятно да се появи такъв. 25 млн. пътувания и 1,8 млн. пътниккилометри ще трябва да бъдат поети от пътната инфраструктура и извършени с автобуси или лични автомобили. Това ще увеличи задръстванията във вече претоварените големи градове. Времетраенето на крайградските пътувания от и до работните места, ще се увеличи. Много пътници използват намаление при пътуването с железопътен транспорт и тяхната мобилност ще бъде ограничена.

Всички доставчици ще изпитат силен финансов дискомфорт, защото за повечето от тях „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е най-големият клиент. При НКЖИ може да има остри проблеми, защото ще падне изключително много утилизацията на жп инфраструктурата.

Най-голям ще бъде негативният икономически и социален ефект при служителите, които ще излязат накуп на пазара на работна ръка и ще окажат натиск върху него. Компенсациите, които ще им бъдат изплатени, ще доведат само до временно облекчение. В средносрочен план сигурно ще се появят нови пътнически превозвачи. Те ще наемат част от освободените служители на състезателен принцип и в зависимост от необходимостта, но много от тях вече може да са намерили друга работа.

В крайна сметка, закриването на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД ще заличи приблизително 400 млн. лв. активи от баланса на държавата и ще елиминира възможността да се предприемат евентуални проактивни действия за спасяване на дружеството. РБългария ще остане без железница и ще направи голяма стъпка назад в развитието на модерен, ефективен и екологичен транспорт, който е важна предпоставка за устойчив икономически растеж.

2.5.3. Реформа, стабилизиране и развитие

Горните две опции са безрадостни, но „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД разполага и с трета опция, а именно - реформа, стабилизиране и развитие.

Реформата трябва да бъде дълбока и решителна, но тя има реален шанс да върне дружеството на печалба, с която то постепенно да погаси своите задължения и да реализира толкова необходимите инвестиции, които ще отворят възможност за повишаване на качеството, привличане на повече пътници и увеличаване на приходите. Препоръката на мениджърският екип е да се избере тази опция, като за целта в следващите секции е описана стратегията, която смята да преследва и Бизнес план за нейното осъществяване.

3. Стратегия на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

3.1. Мисия

Мисията на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД е да предлага интегрирана и безопасна транспортна услуга на пътниците в и през РБългария, като постигне 50% несубсидирани приходи.

3.2. Визия

Визията на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД е в контекста на политиката на Европейската комисия за изграждане на единна железопътна общност, която ще се базира на интегрирана инфраструктурна мрежа, на interoperable equipment и на свободна конкуренция, за да се осигурят ефективни, безопасни и sustainable транспортни услуги за пътниците в ЕС и региона. „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД ще бъде ключов регионален партньор в преследването на тази визия.

Ценностите, върху които ще градим нашия бизнес, са следните:

- Гледаме на работата си през очите на клиента
- Дълбок опит в транспортната професия и гордост от нея
- Ефективна оперативна работа и измерване на резултатите
- Активно международно сътрудничество в ЕС и в региона

3.3. Стратегия

За да формулира стратегията на дружеството, управленският екип потърси отговорите на два въпроса:

1. Какви ценни ресурси имаме и какво умеем да правим наистина добре с тях?
2. Стъпвайки на тази база, каква конкурентна позиция трябва да защитим при съществуващите условия и играчи на пазара?

Използваме класически подход на ресурсно-ориентирана стратегия, съобразена с конкурентната ситуация на пазара. Ресурсите дават пълно конкурентно предимство само, когато са приложени по подходящ начин към пазарната динамика.

Стратегията на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД за успех на пътническия пазар е да развива четири ключови вътрешни <u>ресурса</u>, като ги използва, за да предлага <u>диференцирани продукти</u> към <u>множество пътнически сегменти</u>. Ресурсите са следните:

1. **Установена търговска марка, разпознаваема сред почти всички потребители;**
2. **Маркетинг умения: дълбоко познание на различните пътнически сегменти и изграждане продукти за тях;**
3. **Дълбок опит и специфично професионално знание в изпълнението на железопътна транспортна услуга за пътници;**

4. **Силно развита дистрибуционна мрежа за продажба на превозни документи, която предстои да се разширява и надгражда с развитие на нови канали.**

Маркетинг уменията са ресурс, който дружеството е започнало да развива фокусирано едва през последните няколко години. Исторически се е отдавало по-голямо значение на превозната дейност и нейната безопасност. Без дълбоко познаване на пътническите сегменти е невъзможно да се конструират диференцирани продукти за тях. Маркетингът трябва да внедри гледната точка на клиента във всяко действие и решение взето от дружеството. Това ще бъде решителна промяна на перспективата и ще изисква фокусирано усилие и инвестиции. С изграждането и внедряването на нова информационна система за вътрешно билетоиздаване и резервация, ще стане възможно създаването на по-пълна база данни, която ще позволи извършване на задълбочени маркетингови анализи.

Умението за извършване на самата услуга е фундаментално, защото само чрез него може реално да се изпълни обещанието, дадено на клиента. Основният фокус е върху точното спазване на Графика на движение на влаковете и осигуряването на безопасността. Нов елемент в работата ще бъде активния диалог с маркетинга и оказването на експертна помощ за оценка и внедряване на идеите за промяна на характеристиките на услугата.

<u>Диференциация чрез фокус върху пътника</u>

Поради Договора за изпълнение на обществена услуга, е невъзможно стратегията да се фокусира само върху определен пазарен сегмент. Напротив, като единствен лицензиран железопътен превозвач на пътници, дружеството има за задача да работи на целия пазар и да привлече обратно клиентите, които са загубени през годините поради ниското качество.

Голяма такава група са хората в активна възраст 25-44 години, които според пазарните проучвания в момента съставляват под 20% от всички пътуващи. Това са хора в активна работна възраст, които имат доходи над средните нива за страната и като такива са по-склонни да ползват личен автомобил или автобус. Подходът на дружеството ще бъде да потърси и обособи сегменти в тази група на база на характеристики, които са ключови за тяхното отношение към железопътния транспорт. Например, част от хората в тази група имат деца под 18 г. и е вероятно да оценят високо комфорта на пътуване за група пътници, който може да се осигури от жп транспорта. Целта е пазарът да не се разглежда като цяло, а да се сегментира прецизно, всеки сегмент да се опознае дълбоко, за да се изследват подобни хипотези и да се изгради силно привлекателно предложение за пътниците в него.

<u>Диференциация чрез предлагане на интегрирана услуга</u>

Най-важната характеристика за пътниците е интегрираността на железопътната услуга с другите видове транспорт. Например, градският транспорт да има удобни линии до гарата или регионалният автобус, който спира на гарата, и влаковете, да са със съгласувани разписания. Интегрираността е и най-важният приоритет, който се задава от Европейската комисия относно всички видове транспорт.

Времетраенето на пътуването е втората най-важна характеристика за клиента. Тук влакът може да има голямо предимство в крайградските пътувания, при които може да избегне задръстванията, както и в дългите разстояния, при които могат да се развиват високи постоянни скорости.

По своето естество, интегрираност и скорост не могат да бъдат постигнати само с усилията на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Те зависят също от НКЖИ, както и от инфраструктурните планове и транспортните схеми на общините. Изпълнението на стратегията на дружеството е в абсолютна зависимост от съдействието на редица външни и вътрешни фактори и затова те са описани в отделна секция по-долу.

Железопътният транспорт притежава и други характеристики, които представляват обективни предимства пред другите видове обществен и личен транспорт и могат да се използват за диференциация от конкурентните алтернативи:

- Безопасност и сигурност: Железопътният транспорт е един от най-безопасните начини за пътуване, особено спрямо авто-транспорта;
- Комфорт: Железопътният транспорт е удобен за пътуване на средни и дълги разстояния при повишен комфорт и ползване на допълнителни удобства като спални вагони, бюфет-вагони, превоз на багаж, велосипеди и др.
- Екологичност: Голям дял от железопътната мрежа на РБългария е електрифицирана, което намалява вредните емисии.

За обезпечаване на интегрираната услуга влаковете трябва да се разглеждат като няколко вида продукта със своите специфики и роля:

- Експресни влакове /търговските влакове/, пътуващи на дълги разстояния /над 250 км/ и обслужващи основните направления между столицата и големите областни градове по главните железопътни линии. Влаковете от тази категория трябва да предлагат най-високо качество на транспортната услуга и комфорт за клиентите, времепътуването трябва да бъде максимално намалено и спиранията да са ограничени, така че да обслужват само пътниците от и до големите гари.
- Бързи влакове /превози по ЗОУ/ за пътуване на дълги разстояния, обслужващи по-голям брой гари в сравнение с експресните, както и за по-близки разстояния, свързващи големите градове. Бързите влакове дават възможност за връзка между големите градове, които не се обслужват от експресните влакове. Интервалът на движение за тази категория влакове е от 1 до 2 часа.
- Регионални влакове /превози по ЗОУ/ с дължина на маршрута до 100 км. Тези влакове трябва да отговарят на нуждите от транспортни услуги на основния пътникопоток в този сегмент – работещите и учащите. Пускането на повече пътнически влакове, които да обслужват пътниците от малките населени места, ще направи спиранията на бързите влакове там излишни и времепътуването на последните ще се намали значително. От друга страна, тази категория влакове трябва да предоставя възможност за удобни връзки с бързите и експресните влакове. Тези влакове работят най-ефективно с тягов подвижен състав, който е отделен само за този маршрут и се движи на тактов принцип. Интервалът на движение за регионалните влакове е от 30 минути до 1 час.
- Крайградски влакове, обслужващи регионите на големите административни и икономически центрове в страната. Тези влакове се ползват от пътниците, които пътуват ежедневно до работното си място и до учебните заведения. Тяхното разписание трябва да е съобразено с това на градския обществен транспорт.

Фигура 16 Стратегия на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

Повишаването на ефективността е жизнено важно

<u>Вътрешни усилия</u>

Стратегията на дружеството ще осигури неговия устойчив растеж, но тя е обречена на неуспех без рязко повишаване на оперативната ефективност.

В момента много от ресурсите и уменията в „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД са в процес на рушене. Причината е хроничният негативен финансов резултат, които спира инвестиционния процес, изключително необходим за едно дружество, оперираща в капиталово интензивна индустрия като пътническите превози. Без печалба, без достъп до финансиране и без инвестиции „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД ще продължава да не се развива напред, изяждайки своето бъдеще.

Единственият начин да се подобри финансовият резултат е да се повиши оперативната ефективност. Анализът на състоянието на дружеството показва, че има ред дейности, при които това е възможно и дори наложително. Затова повечето от мерките за прилагане на стратегията са именно с такава цел.

<u>Роля на Договора с Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и необходимост от промяна</u>

Основен фактор за увеличаване на ефективността и качеството на предлаганата транспортна услуга е промяната на някои условия в Договора за обществена услуга, който изисква извършването на голям обем неефективна работа и води до недофинансиране.

Договорът фиксира определен общ обем от влаккилометри, който трябва да бъде извършен всяка година, без да определя приоритети, като видове влакове или дестинации. Всяка година „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД има задача да събере от общините информация за техните транспортни нужди и да състави общ график на движение. В този процес общините настояват винаги за запазване и увеличаване на обслужването на тяхна територия, защото това води до политически дивиденти на местно ниво и защото нямат изискване да се съобразят нито с реалната нужда от жп услуга (обема от пътуващи по дестинацията), нито с разхода и финансирането на тази услуга. Именно това е причината на някои места, в някои моменти от денонощието да има празни влакове, а в други места и часове – явен недостиг. Дисбалансът е най-силен при влаковете на средно разстояние.

При този тип организация на държавната субсидия, местната власт няма никаква мотивация да прецизира изискванията си от гледна точка на железопътен транспорт и да настоява само за тези влакове, които са ефективни и полезни за пътниците. За да се създаде подобна мотивация, трябва да се премине към структура, при която субсидирането на държавата на жп услугите да се разпределя през местната власт. Така тя ще има стимул да избира най-ефективният метод на транспорт, който да субсидира.

Също така е необходимо да се ревизират обемните показатели, по които се измерват необходимите компенсации. В момента дейността се осъществява на база осъществени влаккилометри, което не създава стимули за оптимизиране на дейността на компанията, така че да се цели превозването на възможно най-голям обем пътници. Такава мотивация може да се създаде чрез преминаване към броя на превозените пътници като обемен показател.

Основната промяна, която ще доведе до повишаване на ефективността е заданието от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията към „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД да се актуализира на годишна база и обема на услугата да бъде специфициран по региони и по вид на влака. Това задание трябва да бъде предварително съгласувано с областните и общинските транспортни схеми, които определят баланса между железопътния и авто-транспорта и са базата за изграждане на интегрираност между двата вида транспорт.

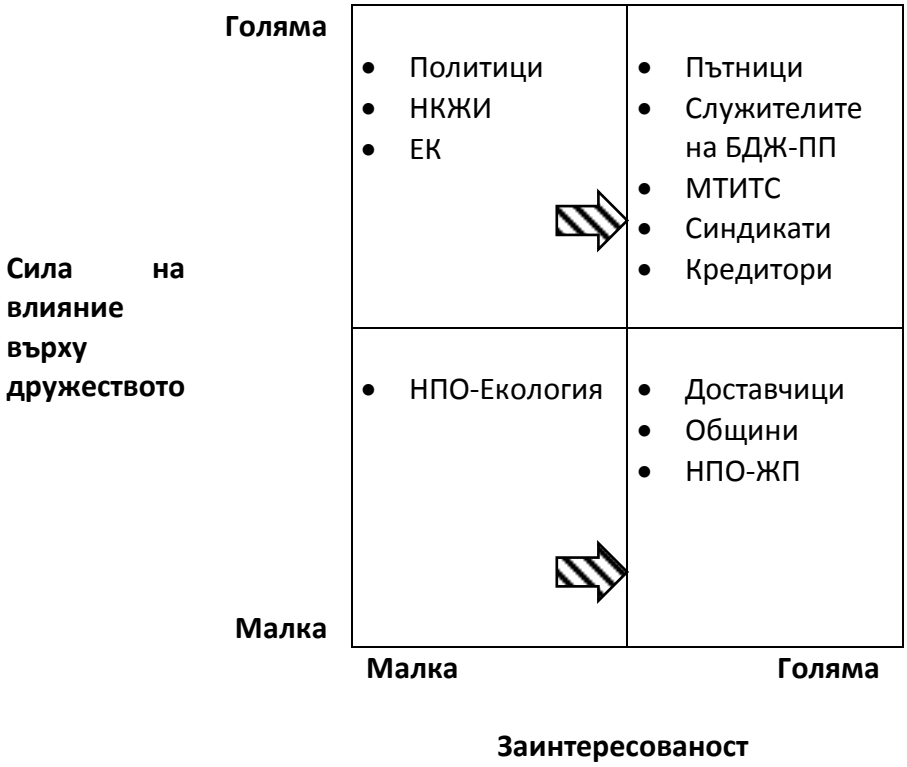
Приложение към Договора са всички тарифни таблици, действащи към момента на неговото подписване и прилагани за превоз на пътници. За да може „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД да провежда пазарно-ориентирана тарифна политика и да реагира адекватно на промените, е необходимо условията и цените на търговските оферти, предназначени за различни целеви групи, цените на допълнителните услуги (цените за запазени седящи, спални и кушет места и др) да не се съгласуват с Възложителя. По този начин постепенно ще стане възможно реализирането на целта за намаляване на субсидираните приходи до 50%.

Анализ на зависимостите за успеха на стратегията от институциите, които имат залог в успеха на дружеството (stakeholders)

Поради държавната собственост, дългата история на дружеството и неговата роля в икономиката, то е придобило обществено значение. Свободните действия на управленският екип често се ограничават от външни фактори. Изпълнението на стратегията, и особено в частта й за повишаване на ефективността зависи от всички държавни и обществени институции, които имат залог в неговата дейност (stakeholders).

Управленският екип направи анализ на stakeholders, за да определи ролята на всеки един от тях и да набележи стратегически действия спрямо него. Разделихме stakeholders на четири групи в зависимост от това, доколко те могат да влияят на дружеството и дали имат заинтересованост.

Фигура 17: Карта на stakeholders



В **първата група** са институциите, които могат силно да влияят на дружеството и имат голяма заинтересованост. С тези институции „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД трябва да работи най-активно, защото те са основните фактори за успеха на стратегията. Ако те действат в синхрон към една обща визия и цели за дружеството, тогава има голяма вероятност за успех, като важи и обратното.

Във **втората група** са институции, които имат голямо влияние върху „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, но ниска заинтересованост. Тук задачата на управленският екип е да положи усилия за повишаване на ангажираността им към дружеството, защото тяхното влияние може да бъде ключово за реализиране на стратегическия план.

В **третата група** са неправителствените организации в областта на екологията. Въпреки по-малкото пряко влияние, което те упражняват, тяхната заинтересованост може да се увеличи, в случай, че осъзнаят ролята, която дружеството може да изиграе за понижаване на вредните отпадъци от транспортните дейности в българската икономика.

Четвъртата група е с малка относителна сила, но с голяма заинтересованост. С тази група трябва да се поддържа активна комуникация и да се изисква съдействие по определени мерки, в които тя може да има важен принос.

Няколко приоритета, които са абсолютно необходими за бъдещия успех, и по които управленският екип възнамерява да работи активно със съответните stakeholders:

- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
    - изработване на Национална транспортна схема
- Синдикалните организации в жп сектора
    - изработване на нов Колективен трудов договор
- Кредитори
    - формулиране на график за погасяване на задълженията, който няма да подложи на риск успеха на Плана за преструктуриране и развитие до 2022 г.
- Политици
    - поставяне на приоритет върху жп сектора и въвеждане на дългосрочен поглед върху дружеството, без опити то да бъде използвано като инструмент за прокарване на социална или индустриална политика
- Национална компания „Железопътна инфраструктура”
    - ускоряване на текущите ремонти по железопътната инфраструктура и по-ускорени инвестиции в бъдещите ключови трасета
- Европейската комисия
    - нотификация за допустима държавна помощ за спасяването на БДЖ
- Общините
    - изграждане и балансиране на общинските и регионалните транспортни схеми

За изпълнението на тази стратегия, мениджърският екип планира за приложи поредица от мерки подредени в следните групи:

- Оптимизиране на дейности и процеси
- Оптимизиране на активи
- Инвестиции
- Увеличаване на качеството и приходите

3.4. Оперативен подход

Стратегията трябва да бъде съпроводена и с ясно определен подход за оперативно управление. Мениджърският екип избра да следва принципите на Цялостно управление на качеството – ЦУК (англ. Total Quality Management – TQM) в ежедневното задаване, изпълнение и проследяване на оперативните задачи.

Тези принципи са:

- Фокус върху клиента;
- Процесно-ориентирано мислене;
- Ангажираност на служителите;
- Подобряване на вътрешните комуникации;
- Изграждане на интегрирани системи;
- Измерване на операциите и процесите.

Фокусът върху клиента е в основата на ЦУК. Клиентът е началото и края на бизнес системата. Той определя нивото на качество, което трябва да имат продуктите. Той дава и крайната оценка за свършената работа.

На тази база фирмата изгражда процесите, които ще възприемат и разберат заданието от клиента, ще дефинират характеристиките на цялостния продукт, ще организират закупуването и доставката на входните материали, ще наемат и организират екип с нужните умения, ще произведат продукта, ще го продадат и доставят на клиента, след което ще го сервизират, ще предложат обучение за неговото ползотворно ползване и накрая ще съберат впечатленията на клиента, за да се осигури непрекъснато усъвършенстване на цялата бизнес система. Процесите са качествени, когато задачите в тях са добре подредени и свързани, така че крайният резултат отговаря точно на изискванията на клиента, като са използвани възможно най-малко количество входни ресурси.

Ангажираността на служителите е друг основен фактор за постигане на високо качество. В ЦУК това се постига по два начина. На първо място – екипите на фронтовата линия (хората с пряк досег с клиента, извършващи оперативната работа) имат възможността да вземат решения, които са от полза за клиента и за качеството като цяло. Те не са прости изпълнители – „бурми" в една голяма машина. Целта е да се повиши тяхната инициативност и да се използват познанията им за вземане на по-добри решения.

Ангажираността се подхранва и чрез ясна и активна вътрешна комуникация. Това означава движение на информация не само от горе надолу в йерархията, а и в двете посоки. Служителите трябва да знаят стратегията на компанията и да разбират добре връзката между нея и ежедневната им работа. Също така са необходими и механизми на обратна връзка, чрез които служителите сами да предлагат промени, които да доведат до по-качествени процеси.

Освен вертикално, по процеси, още по-важно е информацията да тече свободно и хоризонтално между различните функции. Това е единственият начин за истинска

интеграция на функциите. Засилването и подобряването на комуникацията намалява и нуждата от множество нива в организационната йерархия. Компаниите, в които ЦУК работи добре, се характеризират с по-плоски структури, а мениджърите имат по-голям брой преки подчинени.

Информационните системи играят изключително важна роля за автоматизирането на тези информационни потоци, за интегриране на процесите и за опростяване на организацията. В момента в дружеството при някои позиции преобладават отговорностите, свързани с генерирането, обработването, препращането и анализирането на информация, като например: въвеждане на поръчки или изготвяне на отчети и разчети. При наличието на добра автоматизация, информацията ще се генерира при извършване на самата оперативна работа, а голям брой от отчетите ще се генерират динамично и автоматично. Поръчката ще се генерира в голямата си част от самия клиент, движенията на влаковете и на маневрите, както и изразходването на енергия или гориво ще се проследява от сензори, свързани в мрежа, материалите ще се изписват със сканиране на баркод и всичката тази информация ще се събира на едно място, по единна логика, подчинена на процесно-ориентираното мислене, на стратегията и на стремежа за усъвършенстване на качеството. Спестеното време трябва се използва за допълнителен анализ и обсъждане на идеи. В крайна сметка, измерването и проследяването води до вземането на обективни управленски решения, базирани на факти.

Внедряването на ЦУК в дружеството ще стане по план, който предстои да бъде разработен в детайли. Основните етапи в него са ясни:

1. Обсъждане на стратегията на дружеството с всички служители и обясняване на оперативния подход за Цялостно управление на качеството;
2. Описание на настоящите процеси в дружеството;
3. Дефиниране на първоначален стандарт за качество на всеки един от тях и на набор от индикатори за проследяване на изпълнението;
4. Структуриране и формализиране на хоризонталните информационни потоци;
5. Внедряване на интегрирани информационни системи за автоматизиране на информационните потоци по процеси и между процесите;
6. Промяна в организационната структура, с цел напасването й към автоматизираните процеси и комуникационни потоци;
7. Анализ и обсъждане на резултатите по процеси с всички участници, както и на начини за тяхното подобряване;
8. Вземане на решение за необходимите промени и тяхното внедряване.

Подробното разработване и прилагане на този план ще бъде важен постоянен проект през почти целия период, обхванат в настоящия План за финансово стабилизиране и развитие.

4. Предложения за структурни промени в жп сектора

За да осигури прилагането на стратегията, ръководството на БДЖ е подготвило набор от мерки, инвестиционна програма, както и бизнес планове за 2015 г. и периода 2016 – 2022 г.

Преди описанието на тези конкретни действия, тук са изложени няколко предложения за структурни промени в железопътния сектор. Осъществяването на тези промени не зависи изцяло от ръководството на дружеството, защото те касаят и всички други участници в жп сектора. Именно поради тази причина са наречени „структурни“. Целта на по-долу изложените предложения е да се подобри качеството на услугите в сектора и да се повиши неговата ефективност.

Предложение 1: Прехвърляне и съсредоточаване на гаровата маневрена дейност в инфраструктурния оператор

Чрез тази мярка се цели да се постигне опростяване на бизнес модела на дружеството и по-голям фокус върху основните дейности.

Бизнесът на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД е доставката на пътническа транспортна услуга по железен път. Тази услуга се състои от **основни** и **спомагателни дейности**. Основните дейности са: извършването на превоз на пътници; обслужване преди, по време и след пътуването; избор на обслужваните линии и управление на услугите по тях. Спомагателните дейности включват: продажба на билети; почистване, композиране и маневриране на влаковете; предлагане на храна и напитки, както и на други услуги с добавена стойност по време на пътуването, като интернет, телевизия, видео забавления, детски занимания и т.н.; проверка на безопасността на тяговия подвижен състав (ТПС) по време на движение; диагностика и ремонт на ТПС; финансиране и инвестиционно управление на ТПС.

Разликата между двата вида дейности е, че основните дейности по своето същество не могат да бъдат извършвани от подизпълнители, защото влияят пряко на формирането на услугата и нейното качество. Основната добавена стойност на пътуването е удобството на графика, точното тръгване и пристигане, комфорта и обслужването. Тази стойност трябва да се управлява възможно най-пряко от дружеството, чрез контрол над основните дейности. „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД постоянно анализира доколко успешно и ефективно извършва всички дейности, които образуват услугата, като на базата на този анализ се вземат решения за начина на тяхното управление.

Като резултат от този анализ, дружеството ще инициира прехвърляне и съсредоточаване на гаровата маневрена дейност в инфраструктурния оператор. Това ще позволи на ръководния екип да фокусира повече усилия върху останалите дейности. Бизнес моделът ще се опрости, което ще доведе до ползи за дружеството в бъдеще. Очаква се новите такси за маневра от НК „ЖИ” да бъдат съизмерими с настоящите маневрени разходи, т.е. няма да има непосредствен финансов ефект.

Прехвърлянето на маневрени активи към инфраструктурния оператор може да се извърши чрез тристранен договор с участието на „Холдинг БДЖ” ЕАД, за да може да се

изчистят задължения на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД към Холдинга и на Холдинга към Национална компания „Железопътна инфраструктура”.

Възможността за тази мярка е предвидена и в европейското законодателство. Директива 2001/14/ЕО, приложение II, точка 3, позволява предлагане на различни видове услуги от инфраструктурния оператор, като например: „предварително подгряване на пътнически влакове, доставка на гориво, маневриране и всички други услуги, предоставяни при споменатите по-горе съоръжения за услуги за достъп;“ (по-горе визира съоръжения на инфраструктурния оператор, изброени в точка 2 на същото приложение.)

Предложение 2: Прехвърляне и съсредоточаване на дейността по ревизия на вагоните в гарите в инфраструктурния оператор

Целта е да се повиши ефективността и качеството на тази дейност.

В момента всички железопътни оператори са задължени да осигуряват периодична проверка на вагоните при тяхното движение по железопътната мрежа в страната. Това се извършва с техни собствени ресурси, като натоварването не позволява пълно оползотворяване на капацитета. Ако тази дейност се съсредоточи в инфраструктурния оператор, **нейната ефективност ще се повиши**, тъй като ще се избегне дублирането на ресурс и наличният капацитет може да бъде разпределен по-ефективно спрямо нуждите и натоварването на всяка гара.

Другият аргумент за обединяване на тези дейности, е **повишаването на сигурността**. Това ще стане чрез елиминиране на конфликта на интерес в ревизорската дейност. В момента възнаграждението на ревизора се заплаща от дружеството, чиито вагони той проверява. При обединяване на тази функция при трета страна, всякакъв конфликт на интереси ще бъде елиминиран и ще се повиши качеството на дейността.

Към този момент ревизорната дейност в „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД използва следните ресурси и генерира следните разходи:

Таблица 49

	преминават в НК ЖИ		
	движение	**локомотиви**	**общо**
брой локомотиви		10	10
численост	253	31	284
разходи			
материали	5 037	38 842	43 879
гориво	2 869	1 223 872	1 226 741
ел. енергия	17 990	61 052	79 042
външни услуги	111 089	92 394	203 483
амортизации	638	160 032	160 670
възнаграждения	2 020 619	414 036	2 434 655
социални осигуровки	558 442	149 053	707 495
други разходи	44 372	27 477	71 849
общо разходи	**2 761 056**	**2 166 757**	**4 927 813**
обезщетения по чл. 331	**1 017 060**	**207 018**	**1 224 078**
балансова стойност на маневрени локомотиви		613 785	

Източник: „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

Мениджърският екип предвижда, че изпълнението на мярката ще доведе до спестяване на разходи от около 10%, което ще доведе до нетен ефект върху ОПР в размер на около 492 781 лв. на година.

Предложение 3: Промяна в ролите и функциите на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и Национална компания „Железопътна инфраструктура”

Дефиниране на проблема

При влизане в сила на новия Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) през 2001 г. от НК „БДЖ ЕАД” се отдели жп инфраструктурата и се създаде Национална компания „Железопътна инфраструктура”, а в последствие „Холдинг БДЖ” ЕАД с двете си дъщерни дружества – „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД (лицензирани жп превозвачи, съответно за пътнически и товарни превози). При напълно институционалното разделяне на компаниите се нарушиха важни технологични връзки, които гарантираха ефективната работа на системата и извършваха координиращи и контролни функции между жп инфраструктурата и превозвача, с цел гарантиране ефективната работа на превозвача и уплътняването на капацитета на инфраструктурата.

В днешните условия за развитието на жп превозите е жизнено важно действията на Национална компания „Железопътна инфраструктура” да не бъдат действия на държавен монополист върху който не се упражнява ефективен контрол. Особено важно за превозвачите е удовлетворяването на техните заявки за капацитет; планирането и осъществяването на прекъсванията на движението на влаковете – планови и аварийни, необходими за поддръжка, ремонт и модернизация на жп инфраструктурата; както и ефективната работа на структурите на НК „ЖИ”, които осъществяват управление на движението на влаковете и от които зависи ефективното използване на инфраструктурния капацитет. Национална компания „Железопътна инфраструктура” няма мотивация да уплътнява движението на влаковете и да повишава ефективността на дейностите по управление на тяхното движение. За нея дори е по-изгодно влаковете да се движат извън графика (да са закъснели и да се движат оперативно по решение на влаковия диспечер), тъй като вследствие на това тя събира глоби от превозвачите, начислява им допълнителни такси за престой и др.

Предложение

За решаване на посочените по-горе проблеми, както и за общото подобряване и повишаване на ефективността на действието на цялата транспортна система на железопътния транспорт и повишаване на неговата конкурентоспособност, е необходимо да се предприемат съответните действия, включително и законодателни, за:

1. Засилване капацитета и правомощията на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, с цел реализиране на законодателно възложените й функции на

национален орган по безопасност и регулаторен орган в железопътния транспорт на РБългария.

2. Изваждане на функциите на Национална компания „Железопътна инфраструктура” по разпределение на капацитета, изготвяне на разписанията за движение на влаковете и извършване на контрол върху управлението на движението на влаковете, с цел уплътняване на капацитета на жп инфраструктурата.
3. Изваждане на правомощията по определяне размера на инфраструктурните такси от инфраструктурната компания.
4. Засилване на контрола по изпълнението на процедурите по изготвяне и промяна на Референтния документ за мрежата по отношение на плановите прекъсвания на движението поради извършване на ремонтни дейности и модернизация на жп инфраструктурата.
5. Определяне на арбитраж по отношение на признаване на компенсациите на превозвачите вследствие извършване на превозите по по-дълги алтернативни маршрути във връзка с частично или пълно прекъсване на движението на влаковете.
6. Дейностите посочени по-горе в т. 2, т. 3, т. 4 и т. 5 да се възложат на независим от Национална компания „Железопътна инфраструктура” орган или на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, като тези дейности се извадят от дейността на НКЖИ, а средствата необходими за това да се отчисляват от събираните от нея приходи за инфраструктурни такси.

Подобен модел на решаване на тези проблеми има в Унгария, където със Закона за железопътния транспорт е създаден такъв отделен от инфраструктурния управител орган, който изпълнява и функциите на регулатор в жп транспорта на страната.

Предложение 4: Законодателни промени с цел повишаване събираемостта на приходите при пътувания с железопътен транспорт и ограничаване на безбилетните пътувания

„БДЖ – Пътнически превози” ЕООД е търговско дружество – лицензиран превозвач, което е избрано за изпълнител за извършване на обществени превозни услуги с железопътен транспорт въз основа на проведена от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията процедура за възлагане на обществена поръчка и сключен Договор за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на РБългария.

При осъществяване на своята дейност „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД среща сериозни трудности при събиране на полагаемите му се приходи за извършен превоз с железопътен транспорт от пътници, които умишлено и целенасочено не си закупуват превозен документ и отказват да заплатят дължимата сума във влака, съгласно „Тарифата за превоз на пътници, багажи и колетни пратки по железопътен транспорт във вътрешно съобщение”.

Поведението на тези пътници е продиктувано от следните два фактора:

1. Липса на законов механизъм за събиране на дължимото обезщетение за извършен превоз с железопътен транспорт по административно-наказателен път.
2. Ограничените правомощия на органите на реда, пътуващи във влаковете.

Относно първия фактор

За разлика от „Столична компания за градски транспорт" ЕООД, което е със 100% общинско участие и принципал Столичния общински съвет, собственик на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е дружеството „Холдинг БДЖ" ЕАД, а не Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, в качеството му на принципал, упражняващ правата на държавата. В този смисъл, за разлика от контролните органи на „СКГТ" ЕООД, които се явяват длъжностни лица на административния орган, определил реда и условията за пътуване в превозните средства на столичния обществен транспорт, и които имат правомощието да проверяват превозните документи на пътниците, да таксуват нередовните такива и да налагат административно наказание „глоба", служителите на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, които имат същите функции, поради правния статус на работодателя им, нямат административни правомощия. Ето защо, единственият начин, по който в изпълнение законовите разпоредби на българското гражданско и търговско законодателство, превозвачът може да събере дължимото му се възнаграждение за извършения от него превоз на нередовен пътник, в случай, че същият откаже да плати доброволно обезщетението, предвиден в тарифата на превозвача за неспазване условията на превоза, е по съдебен ред.

За да бъде преодолян този проблем и бъде уеднаквен реда и начина на контрол и санкции в двата вида транспорт, е необходима промяна в нормативната уредба на железопътния транспорт. В Наредба № 43/2001 г. за железопътен превоз на пътници, багажи и колетни пратки, е определен реда за действие на превозвача при констатиране на нередовен пътник, но не са предвидени административни санкции, а само възможността за събиране на сумата по съдебен ред /чл. 37/. Превозните услуги, които дружеството предоставя в изпълнение на договора, са по смисъл еднакви с тези, регулирани с Наредбата за превоз на пътници и условия за пътуване с масовия градски транспорт на територията на Столична община, но предоставяни на територията на цялата страна. Това са услуги за превоз на пътници от общ икономически интерес, предоставяни на обществеността в изпълнение на социалната функция на държавата. При изпълнение на задължението за обществени услуги държавата и превозвача съвместно, чрез сключения между тях договор, осигуряват на пътниците евтин, безопасен и екологичен превоз, като съвкупност от права, но и задължения. В този смисъл, не заплащайки превозен документ, пътниците нарушават не само договора за превоз, сключен между тях и превозвача, но и „договора" между тях и държавата, за осигуряване на услуга в обществен интерес.

От друга страна, задължението на пътника за снабдяване с превозен документ е регламентирано в Наредба № 43/2001 г., издадена на основание чл. 62 от Закона за железопътния транспорт /ЗЖТ/. Съгласно чл. 128, ал. 2 от ЗЖТ, е определена глоба или имуществена санкция в размер от 100 до 1 000 лв. за лице, което наруши или не спази разпоредбата на издадените въз основа на този закон наредби или други нормативи актове. Съгласно чл. 2, ал. 2 от Закона за административни нарушения и наказания, когато нарушението на закон е обявено за наказуемо с определен вид административно

наказание, Министерският съвет и членовете на правителството, ако са овластени със съответния закон или указ, могат да определят съставите на конкретните нарушения.

В случай, че с изменение на Наредба №43/2001 г. за неизпълнение на задължението за снабдяване с превозен документ, представляващо нарушение разпоредбите на същата, бъде определена специална административна санкция, действията по установяване на това нарушение и издаване на акт за административно нарушение, могат да бъдат вменени от държавата на превозвача чрез сключения договор, а въз основа на издадения акт министърът на транспорта, като административно наказващ орган, съгласно чл. 47 от ЗАНН, или определено от него лице – да издава наказателно постановление по реда на ЗАНН. Административната санкция, която бъде определена като държавно публично вземане, ще постъпва като приход в държавния бюджет.

Невъзможността за прилагането на принудителен законов механизъм спрямо пътници без превозен документ и отказващи да заплатят такъв във влака, създава усещане за несправедливост и ощетяване на лоялните клиенти на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, закупили си превозен документ и спазващи законите на РБългария.

Определянето на административна санкция за пътници, пътуващи без превозен документ ще доведе до увеличаване на приходите както за превозвача, така и за държавния бюджет.

Относно втория фактор, ограничени правомощия на органите на реда

Специализирана структура на МВР в областта на железопътния транспорт е Дирекция „Транспортна полиция" на Главна дирекция „Охранителна полиция". Същата е създадена за оперативно-издирвателна, превантивна и информационно аналитична дейност по предотвратяване, пресичане и разкриване на престъпления и опазване на обществения ред на територията на железопътната инфраструктура и железопътния транспорт в страната.

Правомощията на служителите на Дирекция „Транспортна полиция" към Главна дирекция „Охранителна полиция" на МВР са изрично регламентирани в чл. 18в от Правилника за прилагане на Закона за МВР, като конкретните правомощия, свързани с пътническите влакове, като обект на железопътния транспорт са:

- предотвратяване, пресичане и разкриване на престъпления в обекти на територията на железопътната инфраструктура и в железопътния транспорт в страната;
- осъществяване, организиране и контролиране дейностите по опазване на обществения ред на територията на железопътната инфраструктура и железопътния транспорт в страната;
- взаимодействие с държавни органи, юридически лица и граждани за противодействие на престъпността и опазване на обществения ред в обслужваните обекти.

Тези правомощия са насочени срещу нарушители на обществения ред и граждани с престъпно поведение, но не и към безбилетните пътници.

Няма подзаконов нормативен акт, уреждащ взаимодействието на органите на МВР с изпълнителя на обществената превозна услуга, който да регулира реда и начина на взаимодействие при:

- установяване от служителите на превозвача на пътник, който не се е снабдил с превозен документ преди започване на пътуването – задължение, съгласно чл. 17, ал. 1 на Наредба № 43/2001 г. за железопътен превоз на пътници, багажи и колетни пратки;
- отказ на нередовен пътник да заплати цената на превозния документ и санкцията, определена в тарифата на превозвача – задължение, съгласно чл. 78, ал. 1 от ЗЖТ, чл. 17, ал. 2 и чл. 36 от Наредба № 43/2001 г.;
- отказ на нередовен пътник, който е отказал да заплати цената на превозния документ и определената в тарифата на превозвача, да слезе от влака – задължение, съгласно чл. 78, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 17, ал. 3 и чл. 37 от Наредба № 43/2001 г.

Гореизброените действия/бездействия на пътниците, макар и да не нарушават обществения ред и да не са престъпни, представляват нарушение на нормативно определените им задължения и би следвало да има механизъм, по който да бъдат защитени интересите на превозвача, а оттам и на държавата, в качеството й на възложител на обществената превозна услуга. Такъв механизъм би могло да бъде изработен при приемане на Наредба за обществения ред и сигурност в обектите на железопътния транспорт, съвместно от Министерство на вътрешните работи и Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, която да регулира взаимоотношенията между органите на Транспортна полиция и превозвачите по време на движение на влаковете.

Предложение 5: Промени в Договора за извършване на обществени превозни услуги

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е изпълнител по Договора за извършване на обществени превозни услуги с железопътен транспорт от 01.01.2010 г. Следва описание на някои тенденции на пътническите обществени превози и проблеми, свързани с изпълнението на договора през изминалите 5 години, както и предложения за промени, които да решат поставените въпроси.

Предоставяните пътнически железопътни услуги се разделят на два основни сегмента:

- превози по Договора за извършване на обществени превозни услуги с бързи влакове (междурегионални) и пътнически влакове (крайградски и регионални);
- търговски превози, които се извършват с интерсити (бързи влакове със задължителна резервация) и международни превози, както и атракционни пътувания с уникален жп състав.

Почти всички пътнически железопътни превози в РБългария се извършват съгласно Договора за обществени услуги. Пазарът на обществените услуги представлява над 96% от целия пътнически железопътен пазар.

Резултатите от последните години показват намаляване конкурентоспособността и ефективността на пътническите железопътни линии. Отчита се спад в търсенето на превозни услуги по железница, който частично се дължи на външни за сектора фактори, но и на вътрешни (незадоволително състояние на железопътната инфраструктура като

цяло, ниски маршрутни скорости, остарял тягов и подвижен състав, липса на инвестиции). Заплаха за железопътния транспорт е увеличаване дела на използване на лични превозни средства.

Фигура 18

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

През 2012 г. се предприеха пакет от спешни мерки за извършване на реформа в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, с цел повишаване ефективността на пътническите превози и спасяване на дружеството от фалит. За намаляване на загубите от пътнически превози се редуцира броят на влаковете с най-ниска ефективност.

През периода 2013 – 2015 г., въпреки увеличението на обема превози, изразен във влаккилометри и брой влакове, не се генерира повече пътникопоток. Броят на превозените пътници по Договора през 2014 г. е 23,565 млн. при 24,585 през 2012 г., т.е. намалението е 1 млн. пътници или 4%.

Собствените приходи на дружеството намаляват всяка година в резултат на намаляване на броя на превозените пътници и реализираната пътниккилометрова работа. Компенсациите по Договора за обществени превозни услуги се увеличават от 160 млн. лв. през 2010 г. на 170 млн. лв. през 2011 – 2013 г., 171,331 млн. лв. през 2014 г., а за 2015 г. са разчетени 180 млн. лв.

Анализът на пътникопотоците показва значително намаляване на пътуванията по някои регионални линии. В някои участъци населеността на влаковете е до 15 пътника и приходите от продажби покриват едва до 5% от разходите за основна дейност. Например, в участъка Габрово – Царева ливада, поради техническата особеност на железния път, обслужването се извършва с електромотрисни влакове 32 серия, която предлага 316 места и тежи 250 тона. Обслужването се извършва с 10 чифта влакове. По отчетни данни за 2014 г. от Габрово заминават среднодневно 119 пътника, от спирка Стойчевци – 4 пътника, от Съботковци – 7 и от Иванковци – 1 пътник. Средно във влак от Габрово пътуват 12 пътника.

Ключ към повишаване ефективността на националната железопътна система е фокусиране на обслужването по направления, където може да се предложи по-добро качество на масов транспорт. Железницата има потенциал за завоюване на пазарни позиции в сегмента на крайградските превози и при превозите на дълги разстояния.

Отчитайки увеличаването на автомобилното движение в и около големите агломерации, при прилагане на подходящи маркетингови мерки и политика за интегриране на транспортните услуги, в средно- и дългосрочна перспектива железницата би могла да привлече съществен дял от нарастващото градско и крайградско търсене на транспортни услуги. Пример за това са крайградските превози по направленията София – Перник и Пловдив – Първомай, при които в резултат на предлаганата добра честота на обслужване се отчита увеличение на пътуванията през 2014 г. с 8% в сравнение с тези през 2013 г.

Превозите на дълги разстояния с бързи влакове формират около 60% от пътниккилометровата работа и над 50% от собствените приходи.

При изпълнение на програмата за рехабилитация на железопътната инфраструктура и инвестиране на капиталовия трансфер в закупуване на нов подвижен състав може да се очаква ръст на пътуванията на дълги разстояния по основните направления. Новите електромотрисни влакове ще се движат по модернизираните участъци от София за Варна (през Пловдив), Бургас, Пловдив и Свиленград, както и за влакове в направленията по Общоевропейския транспортен коридор номер IV – от София за Видин и Петрич/Кулата. Прогнозните планове предвиждат също и разработване на тактов график в участъка София – Пловдив на всеки два часа.

В приетата през 2011 г. Бяла книга: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите" е очертана дългосрочната стратегия на ЕС за развитие на транспортния сектор до 2050 г., като акцентът се поставя върху намаляване на вредните емисии и перспективите на транспорта в контекста на Стратегия „Европа 2020", без това да възпрепятства мобилността.

По отношение на пътническите превози са набелязани общите цели, които включват:

- намаляване дела на автомобилния транспорт, като 50% от всички превози на средни разстояния да се извършват с железопътен и воден транспорт;
- до 2050 г. по-голямата част от пътническите превози на разстояние над 300 км да се осъществяват с железопътен транспорт.

През последните години усилията на Европейската комисия и приетите мерки, залегнали в железопътните пакети, са насочени към преструктуриране на европейския железопътен пазар, засилване позицията на железниците спрямо другите видове транспорт и повишаване конкурентоспособността на железопътния транспорт.

От решаващо значение за подобряване на железопътната услуга е да се приеме нова транспортна схема в зависимост от структурата на пътникопотока – междуградски, крайградски, регионален.

I. Планиране и обхват на обществената превозна услуга

Съгласно Договора за извършване на обществени превозни услуги, задължителният обем на превозите е 20,045 млн. влаккилометра годишно, от които с бързи влакове – 7 757 000, а с пътнически влакове – 12 288 000 влаккилометра годишно. В договора са описани линиите, по които се извършват превозни услуги, както и графиците на движение, разписанията и изискванията за продължителност, периодичност и капацитет на превозите.

Дружеството „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД е длъжно да извършва превози по всички железопътни линии от железопътната мрежа при определения обем влаккилометри. В Приложение № 1 към договора е посочена транспортната схема на влаковете /линии, графици на движение и разписания/, валидна към момента на подготовка и провеждане на процедурата за възлагане на обществена поръчка, в резултат на която той е сключен. Съгласно чл. 2.1.3. и 4.6. от договора, изпълнителят е длъжен да осигурява влакове, съгласно посоченото разписание в Приложение № 1.

Задължителното спазване на обхвата на предоставяне на услугата по определените линии (брой влакове) не позволява на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД да реагира гъвкаво на променящия се транспортен пазар и демографска карта, на преструктурирането на икономиката и да прилага критерии като икономическа ефективност.

Възложителят има право през срока на договора да изменя предлаганите железопътни транспортни услуги, съгласно описаните в Приложение № 1 транспортни услуги, ако изключителното намаляване на броя на пътниците вече не оправдава предлагането на железопътни превози по определени отсечки.

Намаляване обхвата на превозната услуга от страна на Изпълнителя е възможно само при разчитане на по-малко компенсации от държавния бюджет за изпълнение на договорирания обем. В този случай съгласно чл.13.5. от договора се договаря пропорционално намаляване на обема спрямо недостига на средства. На основание на тази клауза през 2012 г., 2013 г. и 2014 г. е съгласувано такова намаляване. За 2015 г. Графикът за движение на влаковете е на задължителния обем по договора – 20,045 млн. влаккилометри.

В Договора за извършване на обществени превозни услуги липсват регламентирани критерии за промяна в обема превози по линии и участъци от железопътната мрежа, което създава затруднения при разработване на ежегодния График за движение на влаковете. Основните критерии, които се използват са задължението за обслужване на всички линии и участъци, макар някои и на технологичен минимум, съобразяването за наличие на алтернативен транспорт, обвръзката на тяговия подвижен състав, технологични изисквания, ефективност на влаковете и др.

През изминалите години дружеството винаги е изправено пред острото недоволство и реакция на обществото при влизане на ново разписание на влаковете. Броят на жалбите, предложенията за промяна часовете на заминаване, спиранията на влаковете, маршрути и др. се увеличават многократно, въпреки съгласуването на разписанието с областните и общински ръководства. Най-голям дял от жалбите са свързани с крайградските и регионални превози.

При разработване на ежегодното разписание на влаковете, общините винаги настояват за запазване на транспортното обслужване на тяхна територия, като не се съобразяват с реалната потребност от железопътна услуга в региона и разходите за нея.

От друга страна, поради липса на ясно дефинирана транспортна схема за обслужване на населението като цяло с различните видове транспорт, местните власти в желанието си да осъществят регионалните интереси на гражданите, допускат алтернативни превози, които в повечето случаи конкурират железопътните превози.

Постигането на определено равнище в транспортното обслужване, отчитайки търсенето и предлагането на пътнически услуги, налага да се търсят начини за ефективно включване на регионалните власти в дейностите за осигуряване на обществени услуги.

За да се гарантира по-добро качество на услугата, ефективност на железопътните превози и повече гъвкавост, е необходимо **регионалните власти да поемат цялата отговорност при разработване на регионалната транспортна схема и вграждането в нея на железопътната услуга в съответствие с обемите, необходими за задоволяване на транспортните потребности на населението.**

Отговорността за крайградските и регионалните превози (през няколко общини) да се поема изцяло от областните управи, за което са необходими промени в нормативната уредба и регламентиране на начина за предоставяне на субсидия. Железопътният превозвач трябва само да е доставчик на услугата чрез сключване на договори с общинските или областните управи. В договора трябва да са заложени обхват на услугата и критерии за качество на извършената работа (точност, чистота, осигуряване на информация за пътуващите във влаковете и на гарите, дейност във връзка с оплаквания и др.)

Обществените транспортни услуги за превоз на дълги разстояния да се организират централно от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията/железопътен превозвач.

Практики и анализ на договорите за извършване на обществени превозни услуги в някои европейски държави (Източник: CER 2011 г.)

Чехия

Правителството, заедно с Министерството на транспорта, директно отговарят за определянето на обхвата на обществените железопътни превозни услуги, които да се осигуряват в страната. Министерството на транспорта определя обществените превозни услуги на дълги разстояния и между областите, а четиринадесетте административни области *(kraj)* определят регионалните и местните превози.

Естония

Общественият транспорт се регулира от Министерството на икономиката и комуникациите, което обявява обществени поръчки, като ежегодно определя линиите, които следва да бъдат обслужвани, честотата на осъществяване на тези поръчки и т.н. Местните правителства (окръзи) или местните обществени органи носят споделена отговорност в този процес, като посочват на Министерството на икономиката и комуникациите конкретните нужди на населението на тяхната географска територия.

Франция

Понастоящем има само един основен оператор на френския железопътен пазар, а регионите в момента имат правно задължение да провеждат преговори за сключване на договори за обществени услуги с конкретния оператор SNCF.

Словакия

Общественият транспорт се управлява централизирано от Министерството на транспорта, строителството и регионалното развитие. Разписанието обаче се обсъжда с регионалните власти. Според закона, управлението на регионалните услуги трябва да бъде в ръцете на регионалните власти (самоуправляващи се единици в 8 региона в Словакия) от 1 януари

2012 г. Те ще бъдат компетентни да се разпореждат по отношение на регионалния обществен транспорт в съответствие с транспортните обеми, необходими за региона. Плащането по договора ще се прави от националния бюджет. Регионалният транспорт трябва да бъде в ръцете на регионалните власти (т.е. влакове, които оперират само в един регион). Останалият трафик ще се управлява/организира от държавата. Към настоящия момент нямаме информация дали правомощията са прехвърлени на регионите.

Полша

Договорите за извършване на обществени превозни услуги са организирани на две различни административни нива в зависимост от вида на превоза:

a. Договори с Министерството на транспорта:

Рамкови договори, сключени с Министерството на транспорта, за задължения за извършване на обществени услуги по отношение на между-регионалните превози, както и за международни превози за цялата страна. След което, на базата на рамковия договор, се сключват ежегодни конкретни договори.

b. Договори с Войводствата:

- Различни договори се сключват с Маршалите на Войводствата. Те обхващат регионалните превози (вкл. градските и крайградските превози);
- Някои региони решават да разделят функциите на извършване на обществените услуги на различни места в отделни договори за всеки отделен случай. Например, някои линии ще бъдат предмет на отделен договор.

Словения

Задължителните параметри на обществената услуга са определени нормативно в Закона за железопътния транспорт и правилника за неговото приложение. На тази база се сключва договорът между жп оператора и Железопътната агенция. Той обхваща само жп транспорта. Другите начини на транспорт понастоящем са уредени отделно. Има обаче планове за интегриране на всички видове транспорт през 2013 г. в един договор. Ако този план бъде конкретизиран, всички видове транспорт ще могат да се организират в една обща рамка.

Изготвянето на единна републиканска транспортна схема в РБългария ще позволи намиране на общи транспортни решения по региони въз основа на пазарните принципи и дефиниране на основните изисквания към обществения транспорт, като например достъпност и териториална свързаност на населението. Основната цел е определяне на видовете транспорт за обслужване и гарантиране мобилността на населението с осигуряване на автобусен транспорт (достъпност на хората) в отдалечените населени места до гарите/спирките от железопътната мрежа.

Новата национална транспортна схема трябва да търси синергията (взаимовръзките между видовете транспорт) за създаване на удобна и привлекателна транспортна услуга. Всяко населено място и неговото население се нуждаят от транспортно обслужване. За населените места, отдалечени от гарите и спирките (над 2 км и без обществен транспорт), трябва да бъде осигурен достъп с адекватно обслужване от свързващ автобусен транспорт.

Предложение за промяна в Договора за извършване на обществени превозни услуги:

1. В чл. 2.1.3. на договора след думите „....Приложение № 1” да се добави: „за първата година от изпълнение на договора, като за всяка следваща година се определя съобразно чл. 6 от договора”.

2. Включване на допълнителни клаузи към чл.6. Планиране на пътническата услуга на договора, които да регламентират реда и начина, по който да се извършва ежегодното планиране на обществената услуга и разработването на Графика за движение на влаковете.

3. Регламентиране участието и отговорността на областните или общински управи при изготвяне на транспортната схема на крайградските и регионални превози, което налага промени в нормативната уредба – Закона за железопътния транспорт и Наредба за възлагане и изпълнение на задълженията за извършване на обществени превозни услуги в железопътния транспорт.

II. Ежегодното определяне на средствата за компенсация на обществената превозна услуга от държавния бюджет

Съгласно чл. 13.2. от Договора за извършване на обществени превозни услуги „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД ежегодно (през м. февруари и м. август) разработва мотивирана годишна и тригодишна прогноза за необходимите компенсации при обем 20,045 млн. влаккилометри и ги представя на Възложителя.

В същото време през м. март започва разработването на Графика за движение на влаковете (ГДВ) за следващата година и на по-късен етап съгласуване с регионалните власти.

До края на м. октомври, съгласно сроковете в Референтния документ на Национална компания „Железопътна инфраструктура”, разписанието на влаковете трябва да бъде предадено за подготвяне за печат на служебните документи (книжки-разписания, План за композиране на влаковете и др.), както и пътеводител, дипляни и други информационни материали за разпространение.

Окончателният размер на компенсацията се определя с постановление за изпълнение на Закона за държавния бюджет на РБългария за съответната година (през м. ноември/м. декември). При непълно компенсиране на предвидената вече услуга в изработения нов ГДВ, Изпълнителят може по принцип да договори намален обем, но де факто вече е късно, защото Графикът за движение на влаковете вече е готов и приет.

Всяка промяна в графика на по-късен етап предизвиква недоволство сред клиентите на железницата и налага промени в организацията на превозния процес.

Предложение за промяна в Договора за извършване на обществени превозни услуги:

1. Уведомяване от страна на Министерство на финансите за планираните субсидии за БДЖ не по-късно от м. юли на текущата година, преди приключване на работата по съставяне на Графика за движение на влаковете. В зависимост от размера да се обсъди ефективният обхват на услугите, които могат да бъдат предоставени с предвидените средства.

В чл.13.2. от Договора за извършване на обществени превозни услуги да се добави: „Възложителят информира Изпълнителя за размера на компенсацията в срок до 30 юли с цел определяне параметрите на Графика за движение на влаковете за следващата година”.

III. Тарифна политика

Неразделна част от договора е Приложение № 5, в което е посочена публичната тарифа за услугите, включително всички специални услуги, отстъпки и намаления. Договарянето на цени, различни от посочените в Приложение № 5, е при спазване на определени правила. Прикачената към договора тарифа е прилаганата от „БДЖ” ЕАД към 2008 г.

От 2010 г. тарифата е променяна само веднъж – на 23.01.2012 г. на основание увеличение на цените за електрическа енергия. Правилото за индексиране с инфлацията не е прилагано поради отчитана дълго време дефлация.

Действащите отстъпки, намаления и условията за ползване на търговските оферти за редовните клиенти са разработвани през 2004 г. при различно състояние на транспортния пазар. Твърде ограничените възможности за изменение не позволяват **прилагане на гъвкава и пазарно ориентирана тарифа.**

С оглед намаляване на финансовата тежест от страна на държавата, превозвачът трябва да бъде стимулиран да провежда активна търговска политика, да оптимизира експлоатационните си разходи, да използва в максимална степен наличния капацитет, както и да повиши качеството на предлаганите услуги и да увеличи приходите си.

Практики и анализ на договорите за извършване на обществени превозни услуги в някои европейски държави

Дания

Системата за обществени услуги с автобусен транспорт се организира отделно от системата на железопътния транспорт. Обаче, макар да не са интегрирани чрез договори както националното законодателство, така и отделните договори предвиждат минимално ниво на интегриране на тези системи, като например обща система за продажба на билети, информация за клиентите и др. Например в района на Копенхаген човек може да пътува с един билет в метрото, с влак S-train, с всички регионални влакове и всички автобусни линии.

Полша

За стимулиране развитието на железопътния транспорт, операторът PKP Intercity предлага допълнителни намаления на цените за услугите по определени линии или градски агломерации. Намаленията се одобряват от обществения орган, организиращ услугата.

Възможни видове интеграция на транспорта:

- отделни билети за различните видове транспорт, продавани от един канал за дистрибуция: гише за продажба на билети, автомат за продажба на билети, интернет, ….. (двустранни договори между железопътните оператори)

- общ билет за различните видове транспорт (един билет за агломерация Варшава – влак, трамвай, автобус, метро)

Франция

Регионалните тарифи, включително тарифни намаления по социални мотиви, които са приложими за всички национални пътнически услуги (регионални транспортни услуги и на дълги разстояния) се определят на национална основа, за да позволят продажбата на билети навсякъде във Франция. Освен това, самите региони определят специфични социални тарифи на своите територии, а понякога и специфични търговски предложения или тарифи.

Предложение за промяна в Договора за извършване на обществени превозни услуги:

1. Промяна в клаузите на чл.7. от договора – съгласуване с Възложителя само на цените по редовна тарифа. Включване на допълнителни правила, които да позволяват на Изпълнителят по договора, след съгласуване с Възложителя, да променя и условията за ползване и процента на намаление на търговските оферти.

IV. Инвестиции

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД притежава и експлоатира тягов и подвижен състав (ТПС) на средна възраст над 25 – 30 години. Недостигът на финансови средства през годините не позволява обновяване на подвижния състав.

Обновяването на подвижния състав е един от основните ключови фактори за повишаване качеството и конкурентоспособоността на пътническата железопътна услуга.

Съгласно договора, закупуването на нов подвижен състав се осъществява с капиталов трансфер от държавния бюджет. Инвестиционната програма е регламентирана в чл.12, т.2.4. от договора, съгласно която размерът на средствата, които могат да бъдат предоставени за закупуване на подвижен състав от страна на българската държава са:

за 2010 г. – 320 млн. лв.;
за 2011 г. – 330 млн. лв;
за 2012 г. – 310 млн. лв;
за 2013 г. – 120 млн. лв.
Общо за периода: 1 080 млн. лв.

Общият размер на предоставения капиталов трансфер за периода 2010 – 2015 г. е 140 млн. лв.

През 2010 г., 2011 г. и 2012 г. в държавния бюджет на РБългария са разчетени по 20 млн. лв. капиталов трансфер за „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Средствата са насочени за закупуване на нови спални вагони и са платени 60 млн. лв. аванс по сключен договор за доставка с фирма „Тюркие Вагон Санай А.Ш Тювасаш". Спалните вагони са доставени през м. май 2013 г.

През 2013 и 2014 г. със средства от капиталови трансфери, съответно 20 млн. лв. и 30 млн. лв., са разплатени дългосрочни задължения по сключени договори за доставка на електромотрисни влакове и дизеловомотрисни влакове „Дезиро". Разчетените средства за капиталов трансфер за 2015 г. са 30 млн. лв.

В договора е предвидено предоставяне на капиталов трансфер до 2013 г. Логично, е допълнително да бъдат договорени суми за капиталови трансфери на годишна база до неговото изтичане през 2024 г.

В разработения План за финансово стабилизиране и развитие на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД за периода 2015 – 2022 г. инвестиционната програма е изготвена при запазване размера на средствата, предвидени в държавния бюджет на РБългария за 2015 г. – 30 млн. лв. и закупуване на 15 нови електромотрисни влака. Средната индикативна цена на нова мотриса в зависимост от базовото и основно оборудване е 14 млн. лв. При ползването на капиталов трансфер в общ размер на 210 млн. лв. през периода 2016 – 2022 г., е възможна доставката на 10 броя нови електромотрисни състави с капацитет около 350 седящи места и 5 броя - с капацитет около 250 седящи места.

Предложение за промяна в Договора за извършване на обществени превозни услуги:

1. Изменение на чл.12, т. 12.2.5 от договора за включване на средствата, предоставяни от държавата, за закупуване на подвижен състав след 2013 г. с утвърждаване на инвестиционна програма за обновяване на подвижния състав за периода 2016 – 2022 г.

Инвестиционната програма е разработена при вариант закупуване на нов подвижен състав. При вариант закупуване на рециклирани електромотрисни влакове със средствата от капиталовия трансфер ще може да се закупят 30 ЕМВ, с които ще се обновят съставите на значително по-голям брой влакове, движещи се по основни направления от железопътната мрежа. Извършените разчети за финансовите резултати при поетапно въвеждане в експлоатация на нови 15 броя ЕМВ, показват намаляване на разходите с общо 6,391 млн. лв. за периода 2016 – 2022 г. и увеличаване на приходите от превоз на пътници с 23,440 млн. лв.

При възможност за закупуване на рециклиран подвижен състав, който отговаря на европейските изисквания, разчетите показват почти двойно намаляване на експлоатационните разходи и увеличение на приходите с 57 млн. лв. за периода 2016 – 2022 г.

2. Изменение на чл.12 в посока позволяване на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД да финансира посредством капиталовите трансфери закупуването на качествен рециклиран подвижен състав, който отговаря на европейските изисквания.

V. Приложима нормативна уредба и условия за изменения на Договора за извършване на обществени превозни услуги

Договорът е сключен на основание чл. 54 от Закона за железопътния транспорт и при условията и реда на Наредбата за възлагане и изпълнение на задълженията за извършване на обществени превозни услуги (по-долу само *„Наредба").* Същият е възложен въз основа на проведена процедура за възлагане на обществена поръчка по реда на Закона за обществените поръчки /в редакция към ДВ, бр. 24 от 2009 г./.

Съгласно чл. 43, ал. 2 от Закона за обществените поръчки /в редакция към ДВ, бр. 24 от 2009 г./, изменение на договор за обществена поръчка се допуска по изключение, когато са налице предвидените в посочената разпоредба хипотези.

Договорът с Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията е сключен въз основа на проведена процедура за възлагане на обществена поръчка, но освен условията на ЗОП, същият е възложен и при спазване на чл. 54 от Закона за железопътния транспорт /ЗЖТ/ и реда и условията на Наредбата за възлагане и изпълнение на задълженията за извършване на обществени превозни услуги. ЗЖТ и Наредбата се явяват специални нормативни актове спрямо Закона за обществените поръчки, предвид което разпоредбите на ЗЖТ и Наредбата следва да се прилагат с предимство в конкретния случай.

Съгласно чл. 54, ал. 2, изр. 2 от ЗЖТ и чл. 15, ал. 2 от Наредбата, договорът за извършване на обществени превозни услуги се преразглежда и актуализира ежегодно, а съгласно чл. 16, т. 8 от Наредбата, Договорът съдържа и основанията за неговото изменение.

В настоящия случай, в чл. 19 от Договора с МТИТС, са посочени условията за неговото изменение, като такова е допустимо, доколкото е необходимо за осигуряването на обществената превозна услуга и е допустимо съгласно действащото законодателство.

С оглед изложеното в настоящия доклад предлаганите изменения в договора следва да се предложат в процеса и условията по неговото ежегодно преразглеждане от страните. Предлаганите промени се правят с оглед осигуряването на обществената превозна услуга и с оглед нейното предоставяне в съответствие с принципите на справедливостта и за двете страни, като са отчетени трудностите срещани от Изпълнителя, произтичащи от редакцията на някои от клаузите в Договора.

В случай на предприемане на изменения в Договора, страните следва да се съобразят с чл. 19.3. от същия, като измененията следва предварително да бъдат предоставени на Европейската комисия за становище относно съответствието им с действащото законодателство на ЕС.

Считаме, че следва да бъде преценено предвиденото в чл. 54, ал. 2 от ЗЖТ ежегодно преразглеждане и актуализиране на договора представлява ли изменение на договора по смисъла на ЗОП и следва ли да са налице основанията по чл. 43, ал. 2 от ЗОП, когато по ЗЖТ е допустимо ежегодно актуализиране на договора без посочване на специални условия за това. За прилагането на чл. 54, ал. 2, изр. 2 от ЗЖТ страните по договора следва да определят обхвата на ежегодното актуализиране на договора. Извън този обхват, допълнителни уговорки и изменения се правят по реда и при условията на чл. 19, т. 19.1. от Договора.

VI. Обобщение на предлаганите промени в Договора за извършване на обществени превозни услуги:

Предложения за промени и допълнения към Договора за извършване на обществени превозни услуги:	**Обосновка**	**Механизъм**
1. В чл. 2.1.3. на договора след думите „....Приложение № 1” да се добави: „за първата година от изпълнение на договора, като за всяка следваща година се определя съобразно чл. 6 от договора”.	В Приложение № 1 към договора е посочена транспортната схема на влаковете /линии, графици на движение и разписания/, валидна към момента на	Съгласно чл.19.1. от договора „Допълнителни уговорки и изменения към този Договор се извършват в писмена форма, доколкото това е необходимо за

Предложения за промени и допълнения към Договора за извършване на обществени превозни услуги:	Обосновка	Механизъм
	подготовка – 2008 г.	осигуряването на обществената услуга и допустимо, съгласно действащото законодателство”.
2. Включване на допълнителни клаузи към чл.6 „Планиране на пътническия жп транспорт” от договора, които да регламентират реда и начина, по който да се извършва ежегодното планиране на обществената услуга и разработването на Графика за движение на влаковете.	Липсва механизъм за адаптиране към променящия се транспортен пазар в резултат на промяната на демографската карта на страната и засилената конкуренция на автомобилния и автобусен транспорт. Липсват критерии за планиране на услугата и разработване на График за движение на влаковете в случай на намаляване обема на превозите при разчитане на по-малко средства от държавния бюджет.	Разработване на национална транспортна схема за пътническата услуга, която да определи баланса между видовете транспорт на национално, областно и общинско ниво. Параметрите на новата национална транспортна схема да бъдат отразени във вида и обхвата на транспортните услуги в договора.
3. Регламентиране участието и отговорността на областните или общински управи при изготвяне на транспортната схема на крайградските и регионални превози с железопътен транспорт.	Съществуващата централизирана организация за изготвяне на Графика за движение на влаковете създава затруднения при ежегодното планиране на обществената превозна услуга. Разпределянето на субсидията през местната власт ще направи транспортната услуга по-ефективна и в съответствие с обемите, необходими за региона. Железопътният превозвач трябва само да е доставчик на услугата чрез сключване на договори с областните или общински управи.	Промени в нормативната уредба за определяне правилата и начина, субсидията да се разпределя към местните власти, които целево да я изразходват за покупката на железопътна пътническа услуга за покриване на транспортните нужди на местното население.
4. Промени в чл.13 от договора „Компенсации от страна на Възложителя” относно ежегодното определяне на средствата за компенсация на обществената превозна услуга от държавния бюджет.	Окончателният размер на компенсацията се определя с постановление за изпълнение на Закона за държавния бюджет на РБългария за съответната година (през м. ноември/ м. декември). При непълно компенсиране на предвидената услуга, Изпълнителят може по принцип да договори намален обем, но де факто при готов График за движение на влаковете това вече е почти	Към чл.13 от договора „Компенсации от страна на Възложителя” да се добави: „Възложителят информира Изпълнителя за размера на компенсацията в срок до 30 юли с цел определяне параметрите на Графика за движение на влаковете за следващата година.”

Предложения за промени и допълнения към Договора за извършване на обществени превозни услуги:	Обосновка	Механизъм
	невъзможно. Промени на ГДВ след първоначалното му приемане предизвикват остри реакции в обществото.	
5. Промени в чл.7 „Тарифи, транспортни приходи" и Приложение № 5 към договора – тарифа за услугите, включително всички специални услуги, отстъпки и намаления.	Действащите отстъпки, намаления и условията за ползване на търговските оферти за редовните клиенти са разработвани през 2004 г. при различно състояние на транспортния пазар. Твърде ограничените възможности за изменение не позволяват прилагане на гъвкава и пазарно ориентирана тарифа.	Промяна в клаузите на чл.7. от договора – съгласуване с Възложителя само на цените по редовна тарифа. Включване на възможност за промяна на условията за ползване и процента на намаление на търговските оферти.
6. Инвестиционна програма за закупуване на подвижен състав с капиталов трансфер след 2013 г.	В договора е предвидено до 2013 г. при възможност от страна на държавата, предоставяне на капиталови трансфери в общ размер на до 1 080 млн. лв. Не са изрично предвидени суми за капиталови трансфери на годишна база до изтичането на договора през 2024 г.	Изменение на чл.12, т.2.4. от договора за включване на средствата, предоставяни от държавата за закупуване на подвижен състав след 2013 г. с утвърждаване на инвестиционна програма за обновяване на подвижния състав за периода 2016 – 2022 г.
7. Даване на възможност на дружеството за инвестиране на капиталовите трансфери в закупуване на рециклиран подвижен състав, който отговаря на европейските изисквания.	При изпълнение на инвестиционната програма за периода 2016 – 2022 г. могат да се закупят 15 нови електромотрисни влака на обща стойност 210 млн. лв. Възможността за доставка на рециклирани мотриси на същата стойност, които отговарят на европейските стандарти, ще подобри по идентичен начин за българските условия качеството на предлаганата услуга по много повече направления от железопътната мрежа.	Разширително тълкуване на клаузите на чл.12 от договора, които третират закупуването на нов подвижен състав от дружеството. Рециклираният състав, отговарящ на европейските изисквания, също е нов (друг) по отношение на дружеството.

Таблица 50 Анализ на договорите за обществени услуги в държави-членки на Европейския съюз (Източник: CER 2011)

Държава	Обхват на обществените услуги	Обем на превозите	Организация на функционирането на обществените услуги	Брой железопътни превозвачи	Брой влакове
Чехия	градски, крайградски, регионален и на далечни разстояния 96,1% от целия пътнически железопътен пазар	N#A	Министерството на транспорта определя обществените превозни услуги на дълги разстояния Административните области определят регионалните и местните превози	6 жп превозвача, извършващи обществени пътнически превозни услуги	6 813 влака на ден
Унгария	вътрешен трафик 95% от целия пътнически железопътен пазар	Рамков договор, съдържанието на договорните условия се определя ежегодно в специални анекси	Управлява се централно от Мин. на нац. развитие, разписанието се съгласува с местните органи на властта и автобусните превозвачи	2 броя MAV START е 100% държавно предприятие и GySEV за малък брой регионални линии	3 200 влака на ден
Словакия	вътрешен и международен трафик	31,9 млн. влаккилометри Обемът влаккилометри и бюджетът се ревизират ежегодно	Управлява се централизирано от Министерството на транспорта и регионалното развитие. Разписанието се обсъжда с регионалните власти. Според закона управлението на регионалните услуги трябва да премине към регионалните власти от 1 януари 2012 г. Те ще бъдат компетентни да се разпореждат по отношение на регионалния обществен транспорт в съответствие с транспортните обеми, необходими за региона.	1 -ZSSK	1 503 влака на ден
Естония	вътрешен трафик		Министерството на икономиката и комуникациите обявява обществени поръчки, като ежегодно определя линиите и честотата на обслужване. Местните органи носят споделена отговорност в този процес -	2 броя 1 оператор, който обслужва градските пътнически влакове	

Държава	Обхват на обществените услуги	Обем на превозите	Организация на функционирането на обществените услуги	Брой железопътни превозвачи	Брой влакове
			посочват конкретните нужди на населението на тяхната територия.		
Франция			регионите имат правно задължение да провеждат преговори за сключване на договори за обществени услуги с оператора SNCF.	1 основен оператор	11 000 влака на ден
Полша	вътрешен и международен трафик		**централно** – от Министерството на транспорта по отношение на обществените услуги за превоз на далечно разстояние/ междурегионални и интернационални услуги за превоз **децентрализирано** от 2008 г. – регионалният трафик е прехвърлен на регионалните органи	10 регионални железопътни превозвача и 1 държавен превозвач PKP Intercity	
Словения	вътрешен и международен трафик	10,86 млн. влаккилометри		1 жп превозвач	624 влака на ден

5. Мерки за оздравяване и развитие

Таблица 51

№	Мярка	стартира	приключва	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Общ Ефект Пар. поток
I	**Мерки за подобряване на качеството и увеличаване на приходите**											
1.1.	Въвеждане на влаков билетен касиер	01.5.2015 г.	01.11.2015 г.	300,000	305,000	310,000	315,000	325,000	330,000	340,000	350,000	2,575,000
1.2.	Разширяване на дистрибуционната мрежа и въвеждане на допълнителни услуги	01.3.2015 г.	01.3.2016 г.	66,000	21,500	32,000	34,000	34,000	34,000	34,000	34,000	289,500
1.3.	Обслужване на влакове с PDA устройства	01.9.2015 г.	31.12.2015 г.	-1,080,000	-66,000	-66,000	-66,000	-66,000	-66,000	-66,000	-66,000	-1,542,000
1.4.	График за движение и План за композиране на влаковете		31.12.2015 г.	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	240,000
1.5.	Довеждащ транспорт до гарите		31.12.2016 г.	0	86,000	88,000	90,000	92,000	95,000	97,000	100,000	648,000
1.6.	Въвеждане на нова организация за извършване на проверки		31.12.2015 г.	190,000	180,000	185,000	170,000	150,000	120,000	120,000	80,000	1,195,000
1.7.	Система за следене на влаковете в реално време		31.12.2015 г.	-100,000	0	0	0	0	0	0	0	-100,000
1.8.	Информационна кампания за клиентите	15.3.2015 г.	30.3.2015 г.	-10,000	-10,000	-10,000	-10,000	-10,000	-10,000	-10,000	-10,000	-80,000
1.9.	Нормативна уредба	01.1.2016 г.	31.12.2016 г.	0	50,000	60,000	70,000	80,000	90,000	100,000	110,000	560,000
1.10.	Тарифа	постоянен		0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.11.	Нова програма за развитие на атракционни пътувания		31.12.2015 г.	300,000	325,000	350,000	375,000	400,000	425,000	450,000	475,000	3,100,000
1.12.	Отдаване на рекламни площи	01.3.2015 г.	30.6.2015 г.	10,000	33,000	66,000	66,000	105,000	105,000	180,000	180,000	745,000
1.13.	Технически средства за обслужване на ТПЛ		31.7.2015 г.	-240,000	0	0	0	0	0	0	0	-240,000
1.14.	Допълнителни услуги във влаковете	01.5.2015 г.	01.6.2016 г.	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	400,000
1.15.	Подобряване на качеството на човешките ресурси	01.5.2015 г.	31.12.2021 г.	21,000	279,000	300,000	100,000	100,000	100,000	100,000		1,000,000
II.	**Мерки за оптимизация на процеси и дейности**											
2.1.	Интегриране на ERP система	01.1.2015 г.	31.12.2022 г.	-1,844,700	-1,000,000	-1,000,000	-1,000,000	-500,000	-500,000	-500,000	-500,000	-6,844,700
2.2.	Преструктуриране на ремонтната дейност		31.12.2017 г.	0	0	0	282,000	282,000	282,000	282,000	282,000	1,410,000
III.	**Мерки за оптимизация на активите**											
3.1.	Отдаване под наем	постоянен		160,000	180,000	180,000	180,000	180,000	180,000	180,000	180,000	1,420,000
3.2.	Продажба на неоперативни движими активи	постоянен		2,660,000	1,390,000	1,750,000	280,000	280,000	280,000	280,000	280,000	7,200,000
3.3.	Продажба на неоперативни недвижими активи	постоянен		313,000	4,925,000	30,000	290,000	900,000	304,000	780,000	635,000	8,177,000
IV.	**Инвестиции**											
4.1.	Видеонаблюдение в ОП „Надежда"	31.3.2015 г.	30.9.2015 г.	-20,000	0	0	0	0	0	0	0	-20,000
4.2.	Технически средства за охрана		30.1.2015 г.	-20,000	0	0	0	0	0	0	0	-20,000
4.3.	Поддръжка на пожарогасители	10.3.2015 г.	30.6.2015 г.	-40,000	0	0	0	0	0	0	0	-40,000
4.4.	Обучение на охранители		30.1.2015 г.	-30,000	0	0	0	0	0	0	0	-30,000
4.5.	Охрана	01.1.2015 г.	31.12.2017 г.	-2,000,000	-2,000,000	-2,000,000	0	0	0	0	0	-6,000,000
4.6.	Сигнално-охранителна техника	30.3.2015 г.	31.8.2015 г.	-170,000	0	0	0	0	0	0	0	-170,000
4.7.	Електромери		30.3.2015 г.	-364,000	0	0	0	0	0	0	0	-364,000
4.8.	GPS системи за дизелови локомотиви		28.2.2015 г.	-17,500	0	0	0	0	0	0	0	-17,500
4.9.	GPS системи за ДМВ серия 10		30.8.2015 г.	-40,000	0	0	0	0	0	0	0	-40,000
4.10.	Смяна на осветителни тела		30.9.2015 г.	-32,000	0	0	0	0	0	0	0	-32,000
4.11.	Музейни парни локомотиви за атракционни пътувания		01.7.2015 г.	-36,000	0	0	0	0	0	0	0	-36,000
4.12.	Изграждане на нови промишлени сгради - Хале за ремонт и поддръжка на ново закупени ЕМВ, ДМВ	15.3.2016 г.	30.12.2019 г.	0	-2,500,000	-2,500,000	-2,500,000	-2,500,000	0	0	0	-10,000,000
4.13.	Изграждане на нови промишлени сгради - Хале за почистване и измиване на нови ЕМВ, ДМВ	15.3.2016 г.	30.12.2019 г.	0	-1,500,000	-1,500,000	-1,500,000	-1,500,000	0	0	0	-6,000,000
4.14.	Ремонт на сграден фонд	01.1.2016 г.	30.12.2022 г.	0	-2,566,071	-2,566,071	-2,566,071	-2,566,071	-2,566,071	-2,566,071	-2,566,071	-17,962,497
4.15.	Ремонт на железен път и съоражения /стрелки, железен път, контактна мрежа/ цяло ППП София	01.1.2016 г.	30.12.2022 г.	0	-2,291,072	-2,291,072	-2,291,072	-2,291,072	-2,291,072	-2,291,072	-2,291,072	-16,037,504
4.16.	Въвеждане в експлоатация на електрически състави от ново поколение (ЕМВ)	01.1.2016 г.	30.12.2022 г.	0	-30,000,000	-30,000,000	-30,000,000	-30,000,000	-30,000,000	-30,000,000	-30,000,000	-210,000,000
4.17.	Модернизация на локомотиви Серия 44	01.1.2016 г.	30.12.2020 г.	0	-18,000,000	0	-3,000,000	-33,500,000	-5,500,000	0	0	-60,000,000
4.18.	Рециклиране на вагони за повишаване качеството на превозната услуга	01.1.2016 г.	30.12.2020 г.	0	0	-12,000,000	0	-12,000,000	-6,000,000	0	0	-30,000,000
4.19.	Възстановяване на ДМВ Серия 10 и ЕМВ Серия 30/31	01.1.2016 г.	30.12.2017 г.	0	-5,000,000	-5,000,000	0	0	0	0	0	-10,000,000
	Общо			**-1,944,200**	**-6,787,571**	**-11,211,071**	**-5,310,071**	**-4,134,071**	**-717,071**	**-119,071**	**-356,071**	**-30,579,197**

Изключително важно е да отбележим, че всички заложени мерки трябва да бъдат внедрени, за да се осигури успехът на този план. Между тях има важни взаимовръзки и синергии, които ще се нарушат, ако някоя мярка бъде отменена, защото е непопулярна или прекалено болезнена.

I. Мерки за подобряване на качеството и увеличаване на приходите

1.1. Въвеждане на влаков билетен касиер

Въвеждане на влаков билетен касиер в крайградски влакове по проблемни дестинации, където има най-много необслужвани спирки на кратки разстояния. Тази мярка няма да доведе до увеличаване на персонала, а просто слабо ефективните гари ще бъдат закрити, а касиерите ще бъдат качени във влака. След пускане на електронната билетоиздаваща система, влаковият билетен касиер ще бъде снабден с PDA устройства за по-бързо обслужване на пътниците. Етапи на въвеждане на проблемни участъци, както следва:

Участъци на първи етап:
София – Драгоман – София
София – Мездра – София
София – Пловдив – София
София – Карлово – София

Участъци на втори етап:
Пловдив – Пещера – Пловдив
Пловдив – Панагюрище – Пловдив
Пловдив – Чирпан – Пловдив
Пловдив – Карлово – Пловдив
Пловдив – Първомай – Пловдив

Участъци на трети етап:
Димитровград – Стара Загора – Димитровград
Бургас – Сливен – Бургас
Варна – Добрич – Варна
Варна – Комунари – Варна
Плевен – Левски – Плевен
Варна – Шумен – Варна

Необходими инвестиции/разходи: няма; пренасочване на наличен персонал
Очакван резултат: Повишаване с 10% - 12% на събираемостта във влака; 300 000 - 350 000 лв. на годишна база.
Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 2 575 000 лв.
Срок: стартира на 01.05.2015 г. и приключва на 01.11.2015 г.
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби

1.2. Разширяване на дистрибуционната мрежа и въвеждане на допълнителни услуги

1) Франчайз на билетоиздаващата система (нов дистрибуционен канал)

След изграждане на новата информационна система за билетоиздаване и контрол да се сключат договори за франчайз на модула „Билетоиздаване” с търговски фирми по

населените места, като заплащането ще бъде процент от реализирания приход от продажбите. Франчайзополучателят получава достъп до билетоиздаващата система, както и необходимите технически средства за дейността. За популяризирането на дейността в обектите и марката, е необходимо снабдяването на обектите с рекламни материали (брошури, листовки).

Необходими инвестиции/разходи: 3 000 лв. за печатни материали на годишна база, билетоиздаващи принтери - налични.

Очакван резултат: Повишаване на приходите от нов дистрибуционен канал с около 20 000 лв. на годишна база.

Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 115 500 лв.

Срок: стартира на 01.10.2015 г. и приключва на 01.03.2016 г.

Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби"

2) Внедряване на автомати за билетоиздаване

Внедряване на билетоиздаващи автомати, монтирани в гари и спирки във вътрешноградска зона за продажба на билети с номинал от 1,00 лв.

На първи етап да бъдат монтирани автомати в рамките на град София, в гарите и спирките, както следва:

Гара Искър - в метеостанцията;
Гара София;
Гара Волуяк;
Гара Банкя;
Гара Илиянци.

Необходими инвестиции/разходи: 5 броя билетоиздаващи автомати – 60 000 лв., изграждане на видеонаблюдение и СОТ в петте пункта – 3 500 лв.; годишна такса за интернет – 1 200 лв.; годишна такса СОТ – 1 800 лв.

Очакван резултат: Намаляване броя на пътниците без превозен документ, повишаване на събираемостта с около 10 000 лв. на година.

Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 83 000 лв.

Срок: стартира на 01.03.2015 г. и приключва на 30.09.2015 г.

Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби"

3) Допълнителни дейности на билетни каси

Използване на билетните каси за осъществяване на допълнителни дейности, които биха били възможни по съвместяване с основната дейност в големи гарови центрове. При въвеждане на новата билетоиздаваща система ще има достъп до интернет от всички каси и това ще разшири възможностите за допълнителен доход. Издаване на международни жп билети, самолетни билети, плащане на различни сметки, рент-а-кар и билети от лотарийни игри.

Необходими инвестиции/разходи: Такси по договори

Очакван резултат: Повишаване на приходите, чрез комисионни от партньорски отношения, в размер на 2 000 – 5 000 лв. на годишна база.

Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 34 000 лв.

Срок: стартира на 01.04.2015 г. и приключва на 31.10.2015 г.

Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби"

4) Услуги през туристически резервационни системи

Организиране на продажба на самолетни билети за нискотарифни авиокомпании и услуги през туристически резервационни системи.

Очакван резултат: Повишаване на приходите, чрез комисионни и привличане на нови клиенти, в размер на 2 000 – 3 000 лв. за календарна година.
Необходими инвестиции: Банкова гаранция – 10 000 лв. При закупуване на билети, е необходимо електронно заплащане в момента на резервацията, след като клиента заплаща в брой на каса.
Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 23 000 лв.
Срок: 30.06.2015 г.
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби"

5) **Договори с други превозвачи и туристически организации**

Сключване на договори с други превозвачи и туристически организации (пример: Амадеус), с цел предлагане на по-голямо разнообразие на услуги и предоставяне на достъп до отпечатване на електронни жп билети за повечето водещи жп администрации в Европа, Азия и др.
Очакван резултат: Увеличаване на дистрибуционните канали, приходи от комисионни между 2 000 и 5 000 лв. за година.
Необходима инвестиция: Такси по сключените договори. Банкова гаранция – 10 000 лв.
Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 34 000 лв.
Срок: стартира на 31.03.2015 г. и приключва на 01.12.2015 г.
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби"

1.3. Обслужване на влакове с PDA устройства

Закупуване и снабдяване на превозния персонал, обслужващ крайградските и пътнически влакове, с PDA устройства с цел бързо издаване на билет. Същите трябва да са съвместими с работата на резервационната и билетоиздаваща система, която се разработва.
Очакван резултат: Своевременно и бързо таксуване на пътниците от необслужваните гари и спирки от превозния персонал. Намалява се и необходимостта от въвеждане на ръчно издадени билети (обр. 310 и 313а) в компютърна система за статистическа обработка, т.е. отпадане на работен персонал, ангажиран с тази дейност.
Необходима инвестиция: Закупуване на 507 броя PDA устройства – 1 014 000 лв.
Комуникационна свързаност между PDA устройствата и сървър – абонамент – 66 000 лв.
Срок: 31.12.2015 г. (срокът е зависим от внедряването на резервационна и билетоиздаваща система)
Отговорник: Ръководител отдел „ИТ"
Ръководител отдел „Контрол на договори и МТС"
Директор „Експлоатация"
Директор „Маркетинг и продажби"

1.4. График за движение и План за композиране на влаковете

Извършване на промени в Графика за движение на влакове, отразяващи обективно пътникопотока и съобразени с часове на тръгване и пристигане според потребностите на пътниците. Където позволява железопътната инфраструктура да се въведе: тактов ГДВ в зони с голям пътникопоток – предимно крайградски; ГДВ с интервали на сгъстено пристигане /30-40 мин. в интервала 06:00 – 09:00 ч./ и сгъстено заминаване /в интервала 16:30 – 19:30 ч./ около големи градове, предоставящи много и различни по характер работни места;

Извършване на промени в Плана за композиране на влаковете, така че да може да отговори на потребностите на пътникопотока. За далечните пътувания да се осигурят вагони с допустима скорост на движение, позволяваща максимално усвояване на възможностите на реконструираните участъци. Тази мярка ще намали общото времепътуване.

Необходими инвестиции/разходи: няма

Очакван резултат: Увеличаване на пътникопотока; увеличаване на приходите с около 30 000 лв. в годишен размер.

Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 240 000 лв.

Срок: 31.12.2015 г.

Отговорник: Директор „Експлоатация"
Директор „Маркетинг и продажби"

1.5. Довеждащ транспорт до гарите

Осигуряване на довеждащ транспорт до гарите, които са извън населените места и съобразяването му с разписанието на влаковете. Това може да стане чрез договаряне с общините, както и нормативно да се уточни, че влаковете няма да спират на гари и спирки, които не са обслужени със съответния транспорт от общината. Там, където има голям пътникопоток към гарите, „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД може да организира самостоятелно превоза, като направи комбиниран превоз влак-автобус до съответните близки населени места. Това може да бъде и допълнителен приход, ако районът се окаже с потенциал.

Необходими инвестиции/разходи: При своевременно планиране няма да се генерират допълнителни разходи.

Очакван резултат: Увеличаване на пътникопотока.

Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 648 000 лв.

Срок: 31.12.2016 г.

Отговорник: Директор „Експлоатация"
Директор „Маркетинг и продажби"

1.6. Въвеждане на нова организация за извършване на проверки

1. Извършване на проверки в проблемните влакове чрез увеличен брой кондуктори, под ръководството на представител с контролни функции по превозната дейност от съответното ППП, като се вземе предвид наличната работна сила.
2. Извършване на внезапни проверки от служители с контролни функции по превозната дейност съвместно с полицаи от Жандармерията. При този вид проверка, е основен факторът „изненада". За определени участъци е удачно използването на автомобилен превоз за започване /придвижване/ завършване на проверката, с цел установяване на реалното състояние на влака.

Очакван резултат: Увеличаване на приходите и намаляване на броя на нередовните пътници. Факт от досега извършваните такива проверки, е увеличението на приходите от превозните бригади в периода на проверка и малко след нея, като следва намаление на техните приходи, а се увеличават гаровите, поради това че пътниците се качват във влаковете с предварително закупен превозен документ.

Необходими инвестиции: Полагане на извънреден труд от превозния персонал, но до допустимия размер, съгласно КТ, или назначаване временно на необходимия човешки ресурс за извършване на проверките. Придвижване на проверяващите до/от мястото на

проверката с авто-транспорт, при пълна конфиденциалност и недопускане изтичане на информация.
Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 1 195 000 лв.
Срок: 31.12.2015 г.
Отговорник: Директори ППП – София, Горна Оряховица и Пловдив
Директор „Експлоатация“

1.7. Система за следене на влаковете в реално време

Поетапно разработване и внедряване на система за следене на влаковете в реално време.
Очакван резултат: Изпълнение на ангажиментите на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД произтичащи от Договора с държавата по ЗОУ.
Необходима инвестиция: Първи етап: – Разработване на задание, закупуване на софтуер и комуникационно оборудване – около 100 000 лв.;
Следващите етапи ще се определят в процеса на работа през 2015 г.
Срок: 31.12.2015 г.
Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 100 000 лв. инвестиции
Отговорник: Директор „Експлоатация”
Директор „ПЖПС“
Директор „Маркетинг и продажби”
Ръководител отдел „ИТ”

1.8. Информационна кампания за клиентите

Провеждане на предварителна информационна кампания, обвързана с въвеждането на влаков билетен касиер, за запознаване на клиентите с условията на тарифите в частта пътниците да се качват от необслужвана гара/спирка от първа врата на първи вагон.
Необходими инвестиции/разходи – 10 000 лв. на година
Очакван резултат: Повишаване на приходите от издаване на превозни документи във влаковете и в гарите/спирките. Ефекта от мярката ще се отрази при приходите от въвеждане на влакови билетни касиери и извършвани проверки във влаковете.
Срок: стартира на 15.03.2015 г. и приключва на 30.03.2015 г. и по два пъти в годината всяка година.
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби”

1.9. Нормативна уредба

Предприемане на действия за законодателни промени с цел повишаване събираемостта на приходите при пътувания с железопътен транспорт и ограничаване на безбилетните пътувания. След регламентиране на механизъм за събиране на дължимите суми от нередовни пътници във влаковете да бъде въведен Констативния протокол.
Необходими инвестиции/разходи: няма
Очакван резултат: Около 100 000 лв. на година
Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 560 000 лв.
Срок: стартира на 01.05.2015 г. и приключва на 31.12.2015 г.
Отговорник: Управител на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

1.10. Тарифа

Промяна в начина на тарифиране и възможност за по-голяма гъвкавост на превозвача с цел постигане на пазарно-ориентирано ценообразуване, в изпълнение на договора с държавата – необходимо съгласуване с МТИТС.
Необходими инвестиции/разходи: няма
Очакван резултат: предстои да бъде определен на база на взетото решение
Срок: постоянен
Отговорник: Управител на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД
Директор „Маркетинг и продажби”
Директор „Финанси”

1.11. Нова програма за развитие на атракционните пътувания

Разширяване на пазарния дял на атракционните пътувания чрез активизиране на контактите с туроператорски фирми и рекламни кампании.
Очакван резултат: Привличане на нови клиенти и увеличаване на приходите с 300 000 лв. годишно.
Необходима инвестиция: няма
Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 3 100 000 лв.
Срок: 31.12.2015 г.
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби”

1.12. Отдаване на рекламни площи

Увеличаване на приходите от реклама чрез отдаване на площи под наем, чрез изработване и монтаж на рамки и пана за интериора и екстериора на пътническите вагони и мотриси, както и разгръщане на рекламната дейност чрез интернет и други електронни медии, промоции, рекламно-информационни кампании.
Необходими инвестиции/разходи: 25 000 лв.
Очакван резултат: 2015 г. – 33 000 лв., 2016 г. – 33 000 лв., 2017 г. – 66 000 лв, 2018 г. – 66 000 лв., 2019 г. – 105 000 лв., 2020 г. – 105 000 лв., 2021 г. – 180 000 лв., 2022 г. – 180 000 лв. Очаквани ефекти: Насърчаване на продажбите на превозни документи; намаляване на броя на безбилетните пътувания; привличане на нови клиенти; увеличаване на приходите.
Освен за външни рекламодатели, рамките могат да се използват и за корпоративни съобщения и автореклама.
Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 745 000 лв.
Срок: постоянен
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби”

1.13. Технически средства за обслужване на трудноподвижни лица

Закупуване и монтиране на 3 бр. технически устройства за осигуряване на достъпно транспортно обслужване в пътническите вагони за трудноподвижни лица /ТПЛ/.
Необходима инвестиция: 240 000 лв.
Срок: 31.07.2015 г.
Отговорник: Управител на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД
Директор „ПЖПС”
Ръководител отдел „Ремонт на пътнически вагони”

1.14. Допълнителни услуги във влаковете

Увеличаване на допълнителните услуги във влака чрез отдаване на бистра-вагоните под наем, интернет във влака, детски кът във вагоните, възможност за взимане под наем на вагони за превоз на автомобили през лятото.

През 2014 г. беше проведен търг за отдаване под наем на търговската площ в 4 бр. бистра и 1 бр. бюфет, собственост на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, към който нямаше интерес за участие. През 2015 г. предстои повторно провеждане на търга и има проявен интерес за участие. Очаква се отдаване под наем на бистрата и бюфета за период от една година. Очаква се, след изтичане на едногодишния период, да се анализира резултатът и да се организира нов търг за отдаване под наем на активите за период от 4 години – до 2018 г.
Необходими инвестиции/разходи: предстои да бъдат определени
Очакван резултат: От отдаване под наем на 4 бр. бистра и 1 бр. бюфет – по 18 000 лв. на година
Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 400 000 лв.
Срок: стартира на 01.05.2015 г. и приключва на 01.06.2016 г.
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби"

1.15. Подобряване на качеството на човешките ресурси

Подобряване на качеството на човешките ресурси в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД трябва да се търси в следните направления:

1). Разработване на стратегическата рамка за управлението на човешките ресурси в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД: Разработване на стратегия и политика за управление и развитие на човешките ресурси, с дългосрочно и всеобхватно действие.
Необходими инвестиции: 6 000 лв., като „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД ще търси възможности и ще участва с проекти по програми, финансирани от Европейския съюз.
Очакван резултат:

- Утвърждаване на управлението на човешките ресурси като стратегическа дейност, която включва стратегическо планиране и определяне на приоритети в управлението;
- Установяване на ключови показатели за управление на човешките ресурси, които обхващат планиране на числеността на персонала, оценка на трудовото изпълнение или други измерители, свързани със стратегията;
- Развитие на способност за управление на човешките ресурси, при която да се акцентира върху управление на проекти и лидерски умения.

Срок: 31.12.2015 г.
Отговорник: Управител на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД
Ръководител отдел „Човешки ресурси"

2). Разработване на система за мониторинг на изпълнението на заложените в стратегията по управление на човешките ресурси приоритети.
Необходими инвестиции: 3 000 лв.
Очакван резултат: Осигуряване на изпълнението на стратегията по управление на човешките ресурси.

Срок: 31.12.2015 г.
Отговорник: Директори на дирекции
Ръководители на самостоятелни отдели в Централно управление
Директори на ППП и ЦПО „БДЖ"
Координатор: Ръководител отдел „Човешки ресурси"

3). Усъвършенстване на системата за набиране, подбор, назначаване и освобождаване на служители:

- ✓ Промяна в Правилата за набиране, подбор и назначаване на персонал в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД;
- ✓ Поставяне на нова основа на сътрудничеството с учебните заведения, подготвящи работници и специалисти за железопътния транспорт: наемане и сключване на трудови договори със стажанти по различни програми;
- ✓ Планиране на човешките ресурси и на приемствеността в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД чрез разработване на програма за идентифициране и развитие на ключови служители;
- ✓ Разработване на анализ на текучеството на персонала, с цел набелязване на мерки за усъвършенстване на системите за набиране и подбор, на заплащане и др.;
- ✓ Разработване на критерии за вътрешен подбор от страна на работодателя при освобождаване на персонал, така че да останат на работа работниците и служителите с по-висока квалификация и тези, които работят по-добре.

Очакван резултат:

- Осигуряване на надеждна, целесъобразна, всеобхватна, открита и прозрачна процедура – гаранция за привличане на кандидати с необходимите за организацията образование, опит и квалификация;
- Възможност за наемането на млади, квалифицирани, компетентни и мотивирани специалисти, с подходящо образование и квалификация;
- Осигуряване на приемственост между служителите;
- Подобряване на възрастовата структура на персонала в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД;
- Задържане на работа на по-добрите работници и служители.

Необходими инвестиции: няма
Срок: 01.07.2016 г.
Отговорник: Ръководител отдел „Човешки ресурси"

4). Повишаване на квалификацията на работниците и служителите в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД:

- ✓ На персонала, работещ с клиенти – чрез системно и целенасочено обучение в т. нар. меки умения: умения за комуникация, умения за общуване с клиенти, развитие на презентационни умения, умения за управление на конфликтни ситуации, за водене на преговори и т.н.;
- ✓ Обучения за реагиране при екстремни ситуации: пожар във влака, катастрофи, природни бедствия и др.;
- ✓ Езиково обучение на персонала, обслужващ клиенти, на мениджърския и административен персонал;
- ✓ Повишаване на професионалното обучение на работниците и служителите при въвеждане на нови модели и/или техники и технологии;
- ✓ Провеждане на периодични курсове за поддържане нивото на квалификация на персонала, които водят до преодоляване на несъответствията между

действително и желано равнище на трудовото изпълнение (предизвикани от недостатъци в знанията, уменията и нагласите на заетите).

Очакван резултат: Подобряване на качеството на предоставяната услуга и обществения имидж на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Необходими инвестиции: 650 000 лв.

Срок: 31.12.2016 г.

Отговорник: Ръководител отдел „Човешки ресурси"
Директор ЦПО „БДЖ"

5). Преквалификация на работниците и служителите в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД:

- ✓ Извършване на анализ на наличния персонал по отношение на притежавани квалификации и правоспособности;
- ✓ Провеждане на допълнително обучение, с цел възлагане на допълнителни трудови функции и съвместяване на професии и длъжности;
- ✓ Придобиване на квалификация за работа с различни видове серии тягов подвижен състав.

Очакван резултат:

- „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД ще разполага с взаимозаменяем персонал за обслужване на влаковете, което ще доведе и до намаляване на разходите за възнаграждения за положен извънреден труд;
- Компенсиране на текучеството на персонала и липсата на достатъчно квалифицирани специалисти, желаещи да постъпят на работа в дружеството;
- По-пълно и ефективно използване на наличните човешки ресурси.

Необходими инвестиции: 329 000 лв.

Срок: постоянен

Отговорник: Директори на дирекции
Директори на ППП
Ръководител отдел „Човешки ресурси"
Директор ЦПО „БДЖ"

6). Гъвкава организация на работното време – Търсене на възможности за гъвкава промяна на работното време, с цел да се привежда човешкия капитал в съответствие с времевите изисквания на експлоатационния, техническия и технологичен процес, т.е. да се приспособява наличната работна ръка спрямо необходимостите.

Очакван резултат: Подобряване на производителността и условията на труд

Необходими инвестиции: няма

Срок: постоянен

Отговорник: Ръководители на организационно-структурни звена в дружеството

7). Изграждане и развитие на система за оценяване на трудовото представяне (атестиране) на персонала в дружеството

- ✓ Обвързване на атестирането с обратната връзка от вътрешните и външни клиенти на дружеството за постигане на максимална обективност на изпълнението на длъжността;
- ✓ Отчитане на приноса на отделния работник или служител при постигане на целите на организацията.

Очакван резултат:

- Подобряване на мотивацията на персонала;

- Повишаване на качеството при изпълнение на задачите.

Необходими инвестиции: 5 000 лв.
Срок: 01.07.2016 г.
Отговорник: Ръководител отдел/служба „Човешки ресурси”

8). Промяна на системата за възнаграждения на персонала

- ✓ Анализиране на нормите за труд в ремонтната дейност на тяговия подвижен състав;
- ✓ Промяна в Системата за оценка на длъжностите и работните места в „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, с акцент върху длъжностите, свързани с експлоатационния процес;
- ✓ Въвеждане на грейдове в индивидуалната основна работна заплата;
- ✓ Разработване на методика за обвързване на възнагражденията на служителите, участващи при формиране на приходите на дружеството, с реализирания приход.

Очакван резултат:

- Подобряване на мотивацията на персонала;
- Осигуряване на справедливост в разпределението на средствата за възнаграждения;
- Качествено изпълнение на задачите.

Необходими инвестиции: 7 000 лв.
Срок: 31.12.2017 г.
Отговорник: Ръководител отдел/служба „Човешки ресурси”

9). Внедряване на програма за управление на човешките ресурси, с цел информационно-технологично осигуряване на процесите и дейностите, свързани с персонала, като част от информационната система на цялото дружество
Очакван резултат: Подсигуряване на мениджмънта с необходимата информация за изработването и вземането на правилни управленски решения.
Необходими инвестиции: виж мярката за инвестиции в интегрирани информационни системи
Срок: 01.08.2015 г.
Отговорник: Ръководител отдел „Обществени поръчки”
Ръководител отдел „Контрол на договори и МТС”
Ръководител отдел „ИТ”
Ръководител отдел „Човешки ресурси“

II. Мерки за оптимизация на процеси и дейности

2.1. Интегриране на ERP система

1). Резервационна и билетоиздаваща система

Разработване и въвеждане в експлоатация на билетоиздаваща и информационна система, което ще даде възможност за увеличаване на точките за продажба, по-добър контрол и по-добра аналитична информация, така че ресурсите и картината на пътникопотока по отделни категории пътници, категории влакове и релации, да бъдат разпределени по-ефективно. Това ще даде възможност и за по-гъвкаво ценообразуване, което ще даде от своя страна възможност на дружеството да бъде и по-конкурентно на пазара.

Очакван резултат: Изпълнение на ангажиментите на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД произтичащи от Договора с държавата по ЗОУ, на условията и изискванията на директивите на Европейския съюз в областта на пътническите превози (Регламент 454/2011, Регламент 1371/2007, други), удовлетворяване на изисквания на пътниците, възможност за маркетингови анализи, възможност за разширяване на дистрибуционните канали.
Необходими инвестиции:
Разработване на софтуер – 890 000 лв.
Комуникационна свързаност между гарите, сървър и НАП – абонамент – 66 000 лв.
Закупуване на принтери за месечно, сменно приключване и справки – 100 000 лв.
Принтери за билетоиздаване – 450 000 лв.
Хостинг – 66 000 лв.
Срок: 01.08.2015 г.
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби"

2). Приложение за мобилни устройства

Разработване на приложение за онлайн закупуване на превозни документи през мобилни устройства.
Очакван резултат: Увеличаване на дистрибуционните канали.
Необходими инвестиции: около 40 000 лв.
Общ ефект за периода: 2015 – 2022 г. – 325 000 лв.
Срок: 01.06.2016 г.
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби"

3). „Call Center"

Предвижда се доизграждане, оборудване и поддръжка на съществуващ „Call Center".
Очакван резултат: Изпълнение на Регламент 1371/2007 на ЕО
Необходими инвестиции: до 30 000 лв.
Срок: 01.07.2015 г.
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби"

4). Система за следене, анализиране и оперативно-статистическа отчетност на произшествията в железопътния транспорт

Изграждане на информационна система ,,Система за следене, анализиране и оперативно-статистическа отчетност на произшествията в железопътния транспорт.
Очакван резултат: Подобряване на отчетността
Необходими инвестиции: 6 000 лв.
Срок: 30.09.2015 г.
Отговорник: Ръководител отдел ,,ИТ"
Ръководител отдел „Безопасност"

5). Система за подаване, обработка и контрол на жалбите

Изграждане на електронна система за подаване, обработка и контрол на жалбите в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД в изпълнение на т. 9 от Приложение №2 от Договора с държавата.

Очакван резултат: Подобряване качеството на услугите.
Необходими инвестиции: 66 000 лв.
Срок: 31.07.2015 г.
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби”

6). Система за управление на качеството

Доизграждане и внедряване на Система за управление на качеството /СУК/.
Съгласно т. 5.5. от Договора за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на РБългария, между МТИТС и „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, дружеството е задължено да въведе Система за управление на качеството по стандарт EN ISO 9001:2008.
В момента в обхвата на сертификата попадат звената, свързани с експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав. За да бъде напълно завършена Системата за управление на качеството е необходимо да се обхванат експлоатационните звена и маркетинговата дейност. Сертифицирането не включва финансови отдели и служби, юристи и служителите на „ВСУК”.
Чрез система, обхващаща цялостната дейност на дружеството, се гарантира завършен продукт с определени качествени показатели, в съответствие с Техническите спецификации за оперативна съвместимост „Експлоатация и управление на движението“, „Телематични приложения за пътнически услуги“, „Подвижен състав“, повишава се прозрачността в работата и отговорността на всички звена при работеща система за качество, която регламентира точно и ясно последователността на дейностите в съответствие с изискванията на нормативните приложими актове и вътрешните правила, начина на изпълнение, кой ги изпълнява и отчетността за извършеното чрез постоянен контрол, проверка и оценка на ефикасността на действие на всеки процес на системата.
Очакван резултат: Подобряване на качеството.
Необходими инвестиции: 80 000 лв.
Срок: стартира на 31.01.2015 г. и приключва на 30.09.2015 г.
Отговорник: Ръководител отдел ,,СУК и КР”
Таблица 52

№	Мярка	стартира	при-ключва	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Общ Ефект Пар. поток
2.1	Общо за интегриране на ERP система	01.1.2015	31.12.2022	-1 844 700	-1 000 000	-1 000 000	-1 000 000	-500 000	-500 000	-500 000	-500 000	-6 844 700
1	Резервационна и билетоиздаваща система		01.8.2015	-1 572 000	-132 000	-132 000	-132 000	-132 000	-132 000	-132 000	-132 000	-2 496 000
2	Приложение за мобилни устройства		01.6.2016	-20 000	-10 000	10 000	20 000	50 000	70 000	90 000	115 000	325 000
3	"Call centre"		01.7.2015	-30 000	0	0	0	0	0	0	0	-30 000
4	Система за следене, анализиране и оперативно-статистическа отчетност на произшествията в железопътния транспорт		30.9.2015	-6 000	0	0	0	0	0	0	0	-6 000
5	Жалби и сигнали на клиенти		31.7.2015	-66 000	0	0	0	0	0	0	0	-66 000
6	Система за управление на качеството	31.1.2015	30.9.2015	-80 000	0	0	0	0	0	0	0	-80 000
8	Други необходими модули описани в инвестиционната програма	01.1.2016	31.12.2022	-70 700	-858 000	-878 000	-888 000	-418 000	-438 000	-458 000	-483 000	-4 491 700

Източник: „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

2.2. Преструктуриране на ремонтната дейност

Организацията и контрола по двете дейности са разделени в двете дирекции „Експлоатация” и „ПЖПС” в края на 2014 г.
Визията за ремонтната дейност на дружеството, свързана с ТПС, е за обособяване на две бази за ремонт на тягов подвижен състав – Локомотивно депо София и Локомотивно депо Горна Оряховица. Двете депа имат необходимото технологичното оборудване за извършване на **плановите ремонти** на тяговия подвижен състав от всички серии. Всички действия по обособяването на двете депа като такива се очаква да приключат през 2017 г.
Промените не касаят обособените за ремонт на ДМВ и ЕМВ 30,31 цехове в Локомотивни депа София и Горна Оряховица, район Варна. Районните депа Мездра и Варна ще действат като екипировъчни депа, с извършване на ТП, МПР и леки ремонти по необходимост.
Локомотивно депо Пловдив ще има по-особена дейност. Визията за него е да бъде с екипировъчна дейност, с извършване на ТП, МПР и леки ремонти по необходимост. Очаква се основна дейност, носеща приходи, да бъде обособяването му в ремонтна база за извършване на планови ремонти и услуги за други превозвачи.
Основен обект на промяната е Локомотивно депо София. В края на 2015 г. е предвидено началото на същинското разделяне на дейностите тук. Ремонтно хале, район София няма да бъде използвано като такова за нуждите на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД.
Плановите ремонти на локомотивна серия 52 ще бъдат извършвани в Локомотивно депо Пловдив. Плановите ремонти на локомотивна серия 55 ще бъдат извършвани в Локомотивно депо Горна Оряховица.
Текущите – ТП, МПР и леки ремонти по необходимост на посочените серии ще бъдат извършвани в Екипировъчния пункт на район София.
Понастоящем в Локомотивно депо София, район София, се извършват планови ремонти и ремонти по необходимост на локомотиви, собственост на „БДЖ – ТП” ЕООД. Приблизителният годишен разход за вода и енергия за сграда Ремонт в Локомотивно депо София, район София е:
Ел. енергия – 101 208,00 лв. за 2014 г.
Вода – 34 770,00лв. за 2014 г.
Газ – 146 438,00 лв. за 2014 г., или разход общо 282 416 лв., който ще отпадне като такъв на дружеството.
В района има складово стопанство, което трябва да бъде оптимизирано, като това ще доведе до намаляване на персонала на депото и отпадане на разходи за ел. енергия и вода.
В района е и сградата на КТ Бюро, помещавана от технически служби, които ще бъдат насочени към Район Подуене. И тук ще отпаднат разходи за ел. енергия, вода и поддръжка.
Преструктурирането на ремонтните цехове в локомотивните райони като самостоятелни ремонтни бази ще позволи да се подобри работата по поддържането и ремонта на ТПС на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД въз основа на подобряването на организацията на работа и повишаване на икономическата заинтересованост.
Очакван резултат: Отделяне на ремонтната дейност от експлоатационната и оптимизиране на процесите.
Необходима инвестиция: няма
Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 1 410 000 лв.
Срок: 31.12.2017 г.
Отговорник: Управител на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД
Директор „ПЖПС”

III. Мерки за оптимизация на активите

3.1. Отдаване под наем

Предвижда се отдаването под наем на открити и закрити площи /земя и сгради, площи за кафе автомати и др./ на територията на ППП София, ППП Горна Оряховица и ППП Пловдив.

Необходими инвестиции/разходи: до 20 000 лв. без ДДС за изготвяне на оценки от оценители годишно

Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 1 420 000 лв.

Срок: постоянен

Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби"

3.2. Продажба на неоперативни движими активи

Предвиждат се за продажба ненужни ТПС 32 серия, 100 броя пътнически вагони и скрап от черни и цветни метали.

Необходими инвестиции/разходи: до 20 000 лв. без ДДС за изготвяне на оценки от оценители годишно, както и разходи за обявяване на търга (обяви в печатни издания и медии).

Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 7 200 000 лв.

Срок: постоянен

Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби"

3.3. Продажба на неоперативни недвижими активи

Предвижда се продажбата на ненужни неоперативни активи /земя и сгради/, собственост на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, разположени на територията на ППП София, ППП Горна Оряховица и ППП Пловдив.

Необходими инвестиции/разходи: до 20 000 лв. без ДДС за изготвяне на оценки от оценители годишно

Общ ефект за периода 2015 – 2022 г. – 8 177 000 лв.

Срок: постоянен

Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби"

IV. Инвестиции

4.1. Видеонаблюдение в ОП „Надежда"

Провеждане на процедура за изграждане на видеонаблюдение в обект ОП „Надежда"

Очакван резултат: Подобряване на охраната

Необходими инвестиции: 20 000 лв.

Срок: стартира на 31.03.2015 г. и приключва на 30.09.2015 г.

Отговорник: Ръководител отдел „ВСУК"

4.2. Технически средства за охрана

Закупуване на технически средства за оборудване на звеното за самоохрана в ОП „Надежда".

Очакван резултат: Подобряване на охраната

Необходими инвестиции: 20 000 лв.

Срок: 30.01.2015 г.

Отговорник: Ръководител отдел „ВСУК"

4.3. Поддръжка на пожарогасители

Процедура за избор на доставчик на машини и съоръжения за зареждане и профилактика на всички видове пожарогасители, които се използват в обектите и ПЖПС на дружеството.

Очакван резултат: Подобряване на пожарната безопасност

Необходими инвестиции: 40 000 лв.

Срок: стартира на 10.03.2015 г. и приключва на 30.06.2015 г.

Отговорник: Ръководител отдел „ВСУК“

4.4. Обучение на охранители

Провеждане на обучение на охранители от звеното за самоохрана в обект ОП „Надежда” на дружеството (обучението е проведено, но не е платено)

Очакван резултат: Подобряване на охраната

Необходими инвестиции: 30 000 лв.

Срок: 30.01.2015 г.

Отговорник: Ръководител отдел „ВСУК“

4.5. Охрана

Охрана на обектите на дружеството.

Очакван резултат: Подобряване на охраната след приключване на процедура за избор на ЧОФ.

Необходими инвестиции: 2 000 000 лв.

Срок: постоянен

Отговорник: Ръководител отдел „ВСУК“

4.6. Сигнално-охранителна техника

Провеждане на процедура за изграждане на Сигнално-охранителна техника в билетни каси и неохраняеми обекти на дружеството.

Очакван резултат: Подобряване на охраната

Необходими инвестиции: 170 000 лв.

Срок: стартира на 30.03.2015 г. и приключва на 31.08.2015 г.

Отговорник: Ръководител отдел „ВСУК“

4.7. Електромери

Дооборудване с електромери на електрически тягов подвижен състав.

Очакван резултат: Намаляване на разходите за тягова електроенергия с 2 000 000 лв. в годишен размер.

Необходими инвестиции: 364 000 лв.

Срок: 31.03.2015 г.

Отговорник: Директор „ПЖПС”

Ръководител отдел „Енергийна ефективност”, дирекция „ПЖПС”

4.8. GPS системи за дизелови локомотиви

Сключване на договор за сервизно и техническо поддържане на GPS системи, монтирани на дизелови локомотиви

Очакван резултат: Намаляване на разходите за дизелово гориво с 90 000 лв. в годишен размер.

Необходими инвестиции: 17 500 лв.

Срок: 28.02.2015 г.

Отговорник: Директор „ПЖПС”

Ръководител отдел „Енергийна ефективност”, дирекция „ПЖПС”

4.9. GPS системи за ДМВ серия 10

Оборудване на ДМВ, серия 10, с GPS системи за контрол на работата на двигателите и разхода на дизелово гориво.

Очакван резултат: Намаляване на разходите за дизелово гориво с 100 000 лв. в годишен размер.

Необходими инвестиции: 40 000 лв.

Срок: 30.08.2015 г.

Отговорник: Директор „ПЖПС”

Ръководител отдел „Енергийна ефективност”, дирекция „ПЖПС”

4.10. Смяна на осветителни тела

Смяна на осветителни тела с живачни лампи, 400W, с нови осветителни тела с рефлектори, с живачни лампи, 125W – 400 бр.

Очакван резултат: Намаляване на разходите за ел. енергия с 18 000 лв. в годишен размер.

Необходими инвестиции: 32 000 лв.

Срок: 30.09.2015 г.

Отговорник: Директор „ПЖПС”

Ръководител отдел „Енергийна ефективност”, дирекция „ПЖПС”

4.11. Музейни парни локомотиви за атракционни пътувания

Ремонт и възстановяване на музейни парни локомотиви серия 46-03 и 16-27 за атракционни пътувания.

Очакван резултат: Поради проявен интерес от туроператорски фирми и уникалността на локомотивите се очаква привличане на нови клиенти и увеличаване на приходите.

Необходими инвестиции: 36 000 лв. (за локомотив 46-03 – 21 000 лв., за локомотив 16-27 – 15 000 лв.)

Срок: 01.07.2015 г.

Отговорник: Директор „ПЖПС“

4.12. Изграждане на нови промишлени сгради – Хале за ремонт и поддръжка на новозакупени ЕМВ и ДМВ

Изграждане на хале за ремонт, поддръжка и обслужване на ЕМВ и ДМВ. Разположение на територията на Локомотивно депо София, район Подуяне. Проучване, проектиране, оборудване и въвеждане в експлоатация с РП включително и разрушаване на стара сграда.

Необходими инвестиции: 10 млн. лв.

Срок: стартира на 15.03.2016 г. и приключва на 30.12.2019 г.

Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби“

Директор „ПЖПС“

Директор ППП София

Ръководител отдел „НДИ”

Ръководител отдел „Енергийна ефективност”

4.13. Изграждане на нови промишлени сгради – Хале за измиване и почистване на ЕМВ и ДМВ

Изграждане на хале за почистване и измиване на нови ЕМВ и ДМВ. Разположение в ОП Надежда. Проучване, проектиране, оборудване и въвеждане в експлоатация с РП.

Необходими инвестиции: 6 млн. лв.
Срок: стартира на 15.3.2016 г. и приключва на 30.12.2019 г.
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби“
Директор „ПЖПС“
Директор ППП София
Ръководител отдел „НДИ”
Ръководител отдел „Енергийна ефективност”

4.14. Ремонт на сградния фонд

Извършване на основни ремонти на работни помещения, резервни стаи за почивка, битови и санитарни помещения, ремонт на покриви, монтаж на нова дограма, климатизиране на помещения и сгради, както и ремонт на фасадите и инсталациите по видове в локомотивни депа и ППП.
Необходими инвестиции: 17 963 000 лв.
Срок: 30.12.2022 г.
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби“
Директор „ПЖПС“
Директори ППП София, ППП Горна Оряховица и ППП Пловдив
Ръководител отдел „НДИ”
Ръководител отдел „Енергийна ефективност”

4.15. Ремонт на железен път и съоръжения в локомотивни депа и ППП

Извършване на основни ремонти на железен път, стрелки и съоръжения в локомотивните депа на ППП София, ППП Горна Оряховица, ППП Пловдив, изграждане на ново отводняване на определени участъци, подмяна на изгнили траверси, повредени стрелки, стари стрелки, подмяна на релси от стар тип на отделни участъци.
Необходими инвестиции: 16 038 000 лв.
Срок: 30.12.2022 г.
Отговорник: Директор „Маркетинг и продажби“
Директор „ПЖПС“
Директори ППП София, ППП Горна Оряховица и ППП Пловдив
Ръководител отдел „НДИ”

4.16. Въвеждане в експлоатация на електрически състави от ново поколение (EMB)

В песимистичния и реалистичния сценарий новият подвижен състав (15 бр. мотриси) ще бъде предназначен изключително за най-натоварените бързи влакове по модернизираните участъци от София за Варна (през Пловдив), Бургас, Пловдив и Свиленград, както и за влакове в направленията по Общоевропейския транспортен коридор номер IV – от София за Видин и Петрич/Кулата. В оптимистичния сценарий допълнителният нов подвижен състав (още 15 бр. мотриси) ще реши проблема с подмяната на всички бързи влакове по модернизираните участъци от София за Варна, Бургас, Пловдив, Свиленград и Русе. Ще бъдат подменени и влакови състави в направленията по Общоевропейския транспортен коридор номер IV – от София за Видин и Петрич/Кулата.
И в трите сценария прогнозните планове предвиждат разработване на тактов график в участъка София – Пловдив на всеки два часа.
Необходими инвестиции: 210 млн. лв.
Срок: 30.12.2022 г.
Отговорник: Директор „ТПС“

Директор „Експлоатация“

4.17. Модернизация на локомотиви Серия 44

Локомотивите от тази серия са основен тягов подвижен състав. Предвид общия голям период на експлоатация от 1975 г. и 1983 г., честотата на повреди изключително нараства. Освен това локомотивите, общо 60 на брой, доставени през 1982 г. и 1983 г. са с конструктивна скорост 110 км/ч. Необходимостта от увеличаване на скоростта до 160 км/ч, както и остарялата концепция на конструкцията и оборудването, налага тяхната модернизация.

В рамките на инвестиционен разход от 60 млн. лв. могат да се модернизират най-много 12 броя локомотиви от серия 44. В резултат ще се повиши надеждността и ще се продължи експлоатационния живот на машините. Целта е да се повиши ефективността на влаковия превоз, по-нисък разход за поддръжка, както и да се привлекат повече пътници.

Необходими инвестиции: 60 млн. лв.

Срок: 30.12.2020 г.

Отговорник: Директор „ПЖПС“

4.18. Рециклиране на вагони за повишаване качеството на превозната услуга

„БДЖ – Пътнически превози” ЕООД се нуждае от обновяване на пътническия вагонен парк, необходим за окомлектоване на съставите на т.нар. търговски влакове. За целта има разработен проект за рециклиране на пътнически вагони. Рециклирането представлява обновяване на превозното средство и удължаване на неговия живот, чрез използване на нови системи и възли на базата на част от конструкцията на старо превозно средство. Към момента дружеството разполага с 52 вагона от серии 1563 и 2563 и 7 вагона от серии 2044 и 8444, изградени по гореупоменатия проект.

В рамките на инвестиционен разход от 30 млн. лв. могат да бъдат модернизирани до 30 броя вагони. Необходимостта от рециклирането на 30 броя вагони - 25 бр. от серия 2044 и 5 бр. от серия 8444, е съобразена с потребността от вагони за обслужване на Графика за движение на влаковете с акцент върху надеждността, продължаване на експлоатационния живот на вагоните и повишаване на качеството на превозната услуга. Целта е да се повиши ефективността на влаковия превоз, по-нисък разход за поддръжка, както и да се привлекат повече пътници.

Необходима инвестиция: 30 млн. лв.

Срок: 30.12.2020 г.

Отговорник: Директор „ПЖПС“

4.19. Възстановяване на ДМВ Серия 10 и ЕМВ Серия 30/31

Вследствие на катастрофи, удари и аварии мотрисни влакове дълго време престояват в депа за ремонт. От въвеждане в експлоатация се нуждаят:

- 10 005/006 Авариен ремонт - От провиснал проводник на контактната мрежа става късо съединение и пожар в кабината. Електронни блокове и кабели за смяна.
- 10 019/020 - Удар в скална маса.
- 30 029/030 - Удар на прелез с тежкотоварен камион. Модул кабина, комплект челни и странични обтекатели, плуг, Шарфенберг-куплунг, челна греда, възвръщаща опора, моторни колооси.
- 31 013/014 - Изгоряла секция на 31 013

Дейностите по тази мярка ще обхванат четирите мотрисни влака, с цел възстановяването им и осигуряване на изправни мотриси, необходими за Графика за движение на влаковете.

Мотрисните влакове, предвид съвременната им концепция, са необходими за Графика за обслужване на влаковете, а тяхната експлоатация ще привлече клиенти.
Необходима инвестиция: 10 млн. лв.
Срок: 30.12.2017 г.
Отговорник: Директор „ПЖПС“

6. Инвестиционна програма

I. Основни договори

С Решение №486 от 22 юни 2009 г. Министерски съвет определи „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД за превозвач, на който възлага задължението за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт и упълномощи министърът на транспорта да сключи Договора за възлагане на извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на РБългария. Договорът е за срок от 15 години и включва периода 2010 – 2024 г., който обхваща настоящата инвестиционна програма. Ежегодно в държавния бюджет на РБългария се определя размера на необходимите средства за компенсиране на обществената услуга и компенсиране стойността на безплатните и по намалени цени пътувания в страната, определени с нормативни актове.

II. Текущо състояние

Стартирането на реформата в железопътния транспорт през 2002 г. започна при следните обективни обстоятелства – остарял подвижен състав и влошено състояние на железопътната инфраструктура. Средната маршрутна скорост за движение е 50 км/ч или почти два пъти по-ниска от европейските стандарти.

В условията на силно променената пазарна конюнктура в резултат на увеличената моторизация, понижената мобилност на населението и засилената конкуренция от другите видове транспорт, към единствения превозвач за пътнически железопътни превози бяха поставени изисквания, регламентирани със съответните нормативни актове, които при изброените по-горе обстоятелства се оказаха трудно постижими. Това постави железопътният транспорт в неравностойна позиция спрямо другите видове транспорт, които реагираха гъвкаво на създалата се възможност за позициониране на пазара.

Силно ограничените възможности за повишаване на ефективността на пътническите превози и липсата на средства, доведе до снижаване на качеството на предлаганите железопътни услуги във вътрешно и международно съобщение.

„БДЖ – Пътнически превози” ЕООД притежава и експлоатира тягов и подвижен състав (ТПС) на средна възраст над 25 – 30 години.

В по-голямата си част вагонният парк е физически и морално остарял, липсват съвременните изисквания за комфорт на пътниците, а средната възраст на пътническите вагони в експлоатация е над 25 г.

Таблица 53

Тип на вагона	общо	до 10 г.	11-15 г.	16-20 г.	21-25 г.	26-30 г.	31-40 г.	над 41 г.

първокласни вагони	**76**			18	6	4		48
второкласни вагони	**488**	5	2	67	182	100	45	87
първа втора класа	**27**				24		3	
спални вагони	**71**	30	12					29
кушет вагони	**5**					5		
вагони за трудноподвижни лица	**22**	2				20		
бар - вагони и вагон бистра	**8**				5		2	1
фургони	**17**						10	7
салон - вагони	**17**							17
ретро - вагони	**6**							6
дековилни вагони	**30**							30
Общо	**767**	**37**	**14**	**85**	**217**	**129**	**60**	**225**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Аналогично е състоянието и на локомотивния парк. Значителна част от магистралните и маневрените дизелови локомотиви са в експлоатация повече от 30 години и са физически и морално остарели. Електрическите локомотиви и ЕМВ серия-32 също са доставени през седемдесетте години на миналия век и са в експлоатация 35 – 40 години, което е пределна възраст за тягов подвижен състав.

Таблица 54

Вид на ТПС / Възрастов състав	серия	Общо	до 10 г.	11 – 20 г.	21 - 25 г.	26 - 30 г.
влакови дизелови	7	13				
влакови дизелови - 760 мм.	75/77	6			3	
влакови електрически	40	88				39
влакови електрически	46	18			6	12
дизелови мотрисни влакове	10	25	25			
електрически мотрисни влакове	30/31	25	25			
електрически мотрисни влакове	32/33	30				1
уникален подвижен състав		8				
маневрени дизелови	52	22				
маневрени дизелови	55	36				
маневрени дизелови - 760 мм.	81	2				
маневрени електрически	61	13		13		
Общо		**286**	**50**	**13**	**9**	**52**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

С изключение на новодоставените мотрисни влакове Desiro Classic серии 10, 30 и 31, (общо 50 броя), експлоатираните серии локомотиви и електромотрисни влакове са морално остарели с технологична и конструктивна концепция от 30-те до 60-те години на миналия век. Това води до повишени разходи за ел. енергия, гориво, маневра, техническа поддръжка и експлоатационен персонал.

III. Инвестиционна стратегия за развитие на тяговия и подвижен жп състав

Силно ограничените възможности за повишаване на ефективността на пътническите превози и липсата на средства, доведе до значително влошаване на техническото състояние на пътническия железопътен тягов и подвижен състав и непрекъснато снижаване качеството на предлаганите железопътни услуги във вътрешно и

международно съобщение. Честотата и скоростите на движение на влаковете са неконкурентни спрямо тези на автобусния транспорт. Извършваните ремонти по почти всички главни линии на железопътната мрежа допълнително влияят много негативно върху качеството на превозния процес, като продължителната промяна на разписанията, маршрутите и периодите на движение на влаковете водят до допълнителен отлив на пътници и загуба на приходи.

Може да бъде направен категоричния извод, че ако не се пристъпи в най-кратки срокове към обновяване и модернизация на пътническия железопътен тягов и подвижен състав, „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД няма да може да изпълнява функциите си на железопътен превозвач във вътрешно и международно съобщение.

IV. Основни допускания в инвестиционната програма за периода 2016 – 2022 г.

Инвестиционната програма е разработена в **три варианта** на базата на извършено проучване относно възможностите за доставка на тягов подвижен състав от ново поколение, необходимостта от ремонт и модернизация на съществуващия парк, изменението на пътникопотока и приходите в периода 2016 – 2022 г.

Таблица 55

Сценарии на развитие в периода 2016 – 2022	Обща стойност на ремонтната програма, лв	Инвестиции в нов подвижен състав, лв	Изменение на пътникопотока за периода, души
Реалистичен	115 861 000	210 000 000	2 030 000
Оптимистичен	106 959 000	430 000 000	3 130 000
Песимистичен	116 181 000	210 000 000	-4 170 000

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Песимистичният сценарий е разработен при следните условия: инвестиционни ремонти на съществуващия подвижен състав в размер на 116,181 млн. лв и закупуване на електрически състави от ново поколение на обща стойност 210 000 000 лв в условията на стагниращ пазар.

Реалистичният сценарий включва инвестиционни ремонти на съществуващия подвижен състав в размер на 115,861 млн. лв и закупуване на електрически състави от ново поколение на обща стойност 210 000 000 лв в условията на умерено растящ пазар.

Оптимистичният сценарий предвижда инвестиционни ремонти на съществуващия подвижен състав в размер на 106,959 млн. лв, закупуване на електрически състави от ново поколение на обща стойност 400 000 000 лв и въвеждане в експлоатация на 16 бр. шинобуси за общо 30 000 000 лв в условията на силно растящ пазар.

V. Въвеждане в експлоатация на електрически състави от ново поколение (ЕМВ)

Програмата на Национална компания „Железопътна инфраструктура" за рехабилитация на железопътната мрежа до 2020 г. предвижда модернизация на редица железопътни участъци: Септември – Пловдив, който е част от Транс-европейската железопътна мрежа, „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX", „Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от

железопътната линия Пловдив – Бургас" и други. Основната цел е да се увеличи скоростта по железния път до 160 км/ч за конвенционални пътнически влакове.

С подобряването на параметрите на железопътната инфраструктура, обновяването на подвижния състав е абсолютно необходимо, за да се съхрани конкурентоспособността на железопътния транспорт в сравнение с другите видове транспорт, които причиняват повече замърсяване на околната среда или водят до повече външни разходи.

Обновяването на подвижния състав ще доведе до предлагане на качествена превозна услуга и подобряване безопасността и сигурността на железопътните превози.

1. Инвестиционно намерение

Необходимият нов подвижен състав трябва да отговаря на изискванията на чл.12.2.1 точки а, б, в, г, д от Договора за извършване на обществени превозни услуги.

В песимистичния и реалистичния сценарий новият подвижен състав (15 бр. мотриси) ще бъде предназначен изключително за **най-натоварените бързи влакове** по модернизираните участъци от София за Варна (през Пловдив), Бургас, Пловдив и Свиленград, както и за влакове в направленията по Общоевропейския транспортен коридор номер IV – от София за Видин и Петрич/Кулата. В оптимистичния сценарий допълнителният нов подвижен състав (още 15 бр. мотриси) ще реши проблема с подмяната на **всички бързи влакове** по модернизираните участъци от София за Варна, Бургас, Пловдив, Свиленград и Русе, също ще бъдат подменени и влакови състави в направленията по Общоевропейския транспортен коридор номер IV – от София за Видин и Петрич/Кулата.

И в трите сценария прогнозните планове предвиждат разработване на тактов график в участъка София – Пловдив на всеки два часа.

2. Закупуване на електрически състави от ново поколение (ЕМВ)

При запазване размера на средствата предвидени в държавния бюджет на РБългария за 2015 г. и ползването на капиталов трансфер за нов подвижен състав от „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, доставката може да се осъществи в периода от 2018/2019 до 2022 г.

За установяване условията на доставката са отправени писменни запитвания за предварително проучване към осем фирми-производители: Bombardier Germany; Stadler Rail AG Switzerland; Siemens Germany; Končar – Electric Vehicles Inc. Croatia; Pesa Bydgoszcz Sa Poland; Škoda Vagonka A.S. Czech Republic; Tüvasas Türkiye; Caf Spain.

Интерес за изпълнение на поръчката заявиха:

Таблица 56

Доставчик	Средна индикативна цена при поръчка на 30 бр. ЕМВ	Срокове за доставка	Забележка
SIEMENS Germany	€7 000 000-8 000 000 за мотриса без ДДС	Доставка на първата мотриса 24-36 месеца от момента на подписване на договора. Изпълнение на цялата поръчка за 15 месеца.	Ценовата база е септември 2012 г.

KONČAR – Electric Vehicles inc. Croatia	Декларира конкурентни цени, но не посочва конкретни стойности	Не посочва конкретни срокове за изработка.	Предлагат опция за включване на местната промишленост при производството на мотрисите.
PESA Bydgoszcz SA Poland	€6 250 000 за мотриса без ДДС	Доставка на първата мотриса 26 месеца от момента на подписване на договора.	Гаранционен срок 24 месеца.
STADLER Rail AG Switzerland	Предлагат среща за прецизиране на някои технически условия, за да може дадат конкретна стойност	Доставка на първата мотриса 24 месеца от момента на подписване на договора. Производство по 1-2 мотриси месечно.	-
ŠKODA VAGONKA a.s. Czech republic	€5 900 000-6 900 000 за мотриса без ДДС	Доставка на първата мотриса 24 месеца от момента на подписване на договора. Изпълнение на цялата поръчка за 25 - 35 месеца.	Гаранционен срок 24 месеца.

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Средната индикативна цена на нова мотриса, в зависимост от базовото и основно оборудване, е 12 000 000 – 15 000 000 лв.

При ползването на капиталов трансфер от **210 000 000 лв. в песимистичния и реалистичния сценарий**, през периода 2016 – 2022 г. е възможна доставката на най-много 10 бр. ЕМВ състави с капацитет около 350 седящи места и 5 бр. ЕМВ състави с капацитет около 250 седящи места, като всички отговарят на изискванията за обслужване на влакове на средни и дълги разстояния. Посочените състави от ново поколение ще осигурят подмяна на композиции от София за Бургас, Варна (през Пловдив), Свиленград, Петрич/Кулата и Видин, а също и тактов график в участъка София – Пловдив на всеки два часа.

При ползването на капиталов трансфер от **400 000 000 лв. в оптимистичния сценарий**, през периода 2016 – 2022 г. е възможна доставката на още 6 бр. ЕМВ състави с капацитет около 350 седящи места и още 9 бр. ЕМВ състави с капацитет около 250 седящи места от същия тип. С помощта на тези допълнителни нови състави се предвижда да бъдат подменени **всички амортизирани композиции** в горепосочените направления, както и композиции в направленията от Русе за Варна, Бургас и София.

Във всички случаи срокът за доставка на първата машина е в рамките на 24–36 месеца от момента на подписване на договора. Изпълнението на цялата поръчка може да се осъществи за 15–35 месеца от доставката на първия електромотрисен състав.

Изпълнителят следва да предложи гаранция на подвижния състав, както и опция за последващо сключване на договор за организиране, супервизия и осигуряване на необходимите резервни части за следгаранционна техническа поддръжка (планов и извънпланов ремонт) за период не по-малко от 10 години.

Доставката на състави от ново поколение може да се осъществи най-рано в края на 2018 г./началото на 2019 г., поетапно до средата на 2022 г., което ще съвпадне с довършването на рехабилитацията на железопътната инфраструктура и ще повиши скоростите на движение. Това ще подобри значително превозната услуга, предлагана от „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.

При поръчка на 15 бр. нови мотриси доставката може да се осъществи, както следва:

Таблица 57

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Входящ паричен поток от капиталов трансфер (млн. лв.)	30	30	30	30	30	30	30
Нови ЕМВ (15 бр.):	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
- плащане за аванс (млн.)	30	30	15 + 15			30	
- плащане при доставка (млн.)				30	30		30
Доставка (бр. състави)				*5*	*5*		*5*
Капацитет (бр. места)				*(ок. 350)*	*(ок. 350)*		*(ок. 250)*

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Доставените през 2019 – 2020 г. 10 броя електромотрисни състави (всеки с капацитет около 350 седящи места) се предвижда да обслужват влакове по направленията от София за Варна (през Пловдив), Бургас (през Пловдив и Карлово), Свиленград и Петрич/Кулата. В началото на 2022 г. „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД планира да въведе в експлоатация още 5 броя електромотрисни състави с капацитет около 250 седящи места (за всеки). Същите ще подсигурят тактов график в участъка София – Пловдив, както и подмяната на 2 влака по направлението София – Видин.

При поръчка на 30 броя нови мотриси в **оптимистичния сценарий** доставката може да се осъществи, както следва:

Таблица 58

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Входящ паричен поток от капиталов трансфер (млн. лв.)	57	57	57	57	57	57	58
Нови ЕМВ (30 бр.):	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
- плащане за аванс (млн.)	57	57	39	39	45	22	
- плащане при доставка (млн.)			18	18	12	35	58
Доставка (бр. състави)			*5*	*5*	*6*	*7*	*7*
Капацитет (бр. места)			*(ок. 350)*	*(ок. 350)*	*(ок. 350)*	*(ок. 250)*	*(ок. 250)*

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Доставените в периода 2018 – 2020 г. 16 броя електромотрисни състави (всеки с капацитет около 350 седящи места) се предвижда да обслужват влакове по направленията от София за Варна, Бургас и Русе. В този сценарий до началото на 2022 г. „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД планира да въведе в експлоатация още 14 броя електромотрисни състави с капацитет около 250 седящи места (за всеки). Същите ще подсигурят тактов график в участъка София – Пловдив, както и подмяната на 24 влака по направленията от София за Свиленград, Видин и Петрич/Кулата.

3. Пазарна оценка

Доставката на новите мотриси ще доведе до повишаване на качеството на предлаганата превозна услуга при въвеждане на съвременен и комфортен подвижен състав, предлагане на допълнителни съпътстващи услуги по време на пътуването и достигане на конкурентни скорости в сравнение с авто-транспорта. Осигуряването на качествена превозна услуга е от първостепенно значение за позиционирането на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД в транспортната схема на страната и повишаване конкурентоспособността на дружеството.

При поетапна замяна на конвенционалните влакове със състави от ново поколение по направленията от София за Варна (през Пловдив), Бургас, Петрич/Кулата, Свиленград, Видин и Пловдив, за периода 2016 – 2022 г. спрямо базова 2015 г. се очаква **увеличение на пътниците с 2,030 млн.** по тези направления **в реалистичния сценарий**. В оптимистичния сценарий е заложено увеличение на пътниците по тези направления с 3.130 млн. души, а песимистичният сценарий (при стагниращ пазар) разглежда намаление на пътниците с общо 4,170 млн. души за посочения период.

Таблица 59

Прогнозно изменение на пътникопотока в посочените направления (хил. души)	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Реалистичен сценарий	0	0	0	530	500	500	500
Песимистичен сценарий	-270	-700	-700	-700	-600	-600	-600
Оптимистичен сценарий	0	0	0	730	800	800	800

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Като възможни източници на прогнозираното увеличение на пътниците в реалистичния и оптимистичния сценарий, „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД идентифицира автобусните превозвачи, както и превозите с лични МПС. Посочените понастоящем имат преобладаващ дял при транспортирането на пътници на средни и дълги разстояния. С повишаване качеството на превозната услуга посредством закупуването на бързи и комфортни състави от ново поколение, конкурентоспособността на железопътните превози по посочените по-горе направления се очаква да се повиши, като по този начин повече пътници ще предпочетат железопътния превоз пред автобусния или автомобилния. Осигуряването на качествена превозна услуга е от първостепенно значение за позиционирането на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД в транспортната схема на страната и повишаване конкурентоспособността на дружеството.

В модела е заложено също повишаване на приходната ставка по Договора за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт в Р. България – с различна стъпка в зависимост от разглеждания сценарий. Заложеното повишаване е функция на очакванията на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД за въздействието на инфлационните процеси върху дейността на дружеството в разглеждания период 2016 – 2022 г. Посочените в таблицата по-долу стойности на приходната ставка след 2019 г. (влизане в експлоатация на първите състави от ново поколение) участват във формирането на прихода на онези влакове, които се обслужват със състави от ново поколение.

Таблица 60

Прогнозно изменение на приходната ставка, лв/км	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Реалистичен сценарий	-	-	-	0,0384	0,0382	0,0382	0,0382
Песимистичен сценарий	-	-	-	0,0392	0,0394	0,0398	0,0402
Оптимистичен сценарий	-	-	-	0,0384	0,0382	0,0382	0,0382

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Приходът от превозна дейност в разглежданите направления се формира като горепосочената приходна ставка за съответната година се умножи по средното превозно разстояние и броя превозени пътници по съответната релация, която се обслужва от нов

ЕМВ състав. От друга страна, въвеждане в експлоатация на състави от ново поколение, е предпоставка за увеличаване на средното превозно разстояние. Това може да се постигне посредством привличане на повече пътуващи на дълги разстояния. Като се има предвид сравнително ниската стойност на средното превозно разстояние към момента (средно 135 км за всички бързи влакове в страната през 2014 г.), „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД залага в настоящия финансов модел 10% годишно увеличение на този параметър за всяка релация, която се обслужва от нов ЕМВ състав. Увеличението е пряко следствие от подобрената превозна услуга, която дружеството ще може да предложи на своите клиенти в разглежданите направления.

4. Финансов ефект

Експлоатацията на модерен тягов подвижен състав ще доведе и до намаляване на разходите за инфраструктурни такси, ел. енергия, поддръжка, ремонт и експлоатационен персонал. При поетапно въвеждане в експлоатация на новите състави по горепосочените направления, очакваният общ финансов ефект за **периода 2016 – 2022 г.** е 28,887 млн. лв в реалистичния сценарий, 6,391 млн. лв в песимистичния- и 58,180 млн. лв в оптимистичния сценарий. **След 2022 г.** очакваният общ ефект в годишен размер спрямо 2015 г. е 11,330 млн. лв в реалистичния сценарий, 2,186 млн. лв в песимистичния- и 21,559 млн. лв в оптимистичния сценарий.

Таблица 61

в млн. лв	**2016-2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**за периода 2016 - 2022**	**след 2022**
Увеличение на приходи *(реал.)*	-	2,334	4,175	6,843	9,144	22,497	9,144
Увеличение на приходи *(песим.)*	-	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Увеличение на приходи *(оптим.)*	-	4,467	9,477	13,731	16,655	44,331	16,655
Намаление на разходи, в т.ч. от	реал./песим. сценарий	0,977	1,614	1,614	2,186	6,391	2,186
- инфраструктурни такси		0,172	0,286	0,286	0,378	1,122	0,378
- експлоатационни разходи		0,658	1,085	1,085	1,468	4,295	1,468
- възнаграждения на персонала		0,147	0,243	0,243	0,340	0,973	0,340
Намаление на разходи, в т.ч. от	оптим. сценарий	1,875	3,081	3,990	4,903	13,849	4,903
- инфраструктурни такси		0,346	0,571	0,724	0,883	2,523	0,883
- експлоатационни разходи		1,293	2,115	2,712	3,328	9,447	3,328
- възнаграждения на персонала		0,237	0,395	0,554	0,693	1,879	0,693
Общ финансов ефект *(реал.)*	**-**	**3,311**	**5,790**	**8,457**	**11,330**	**28,887**	**11,330**
Общ финансов ефект *(песим.)*	**-**	**0,977**	**1,614**	**1,614**	**2,186**	**6,391**	**2,186**
Общ финансов ефект *(оптим.)*	**-**	**6,343**	**12,558**	**17,721**	**21,559**	**58,180**	**21,559**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Извършените разчети за финансовите резултати при поетапно въвеждане в експлоатация на състави от ново поколение показват намаляване на разходи с общо 6.391 млн. лв за периода 2016 – 2022 г. и по още 2.186 млн лв за всяка година след това в реалистичния и песимистичния сценарий. При закупуване на допълнитени състави (още 15 бр.) в оптимистичния сценарий, разходите намаляват с общо 13,849 млн. лв за периода 2016 – 2022 г. и по още 4.903 млн лв за всяка година след това. Приходите, от друга страна, също са повлияни в различна степен от подмяната на наличния крайно амортизиран парк. В реалистичния сценарий се предвижда същите да се увеличат с 22.497 млн лв за периода

2016 – 2022 г. и средно 9.144 млн лв за всяка година след това. В оптимистичния сценарий с двойно повече нови машини в експлоатация разчетените приходи нарастват до 44,331 млн. лв за периода 2016 – 2022 г. и средно 16,655 млн. лв за всяка година след това.

При така отчетения общ положителен ефект в реалистичния (водещ) сценарий, пълно покритие на предоставените средства в размер на 210 млн. лева за придобиване на нов тягов подвижен състав (15 бр. ЕМВ), се постига 16 години след края на доставката (2022 г.).

Таблица 62

	Очакван общ положителен финансов ефект, лв	Цена на придобиване в периода 2016-2022 г.
За периода 2016-2022	28 887 395	210 000 000
За периода 2023-2038	16 x 11 329 954	
Общо (към 2038 г.)	**~ 210 000 000**	**210 000 000**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

В оптимистичния сценарий периодът на възвръщаемост намалява до 15,9 години след края на доставката (2022 г.), а при песимистичния – възвръщаемостта на инвестицията е по-скоро теоретично понятие.

Таблица 63

	Очакван общ положителен финансов ефект, лв	Цена на придобиване в периода 2016-2022 г.
За периода 2016-2022	58 179 961	400 000 000
За периода 2023-2038	15,9 x 21 558 567	
Общо (към 2038 г.)	**~ 400 000 000**	**400 000 000**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

При дисконтиране на очакваните паричните потоци с принципно заложената в Договора с държавата норма на печалба от 3%, нетната настояща стойност на разглежданата инвестиция в реалистичния вариант е **2,009 млн. лв** при ползване на закупените машини до края на експлоатационния им ресурс (2048 г.).

При прилагане на същия дисконтов фактор (3%) в оптимистичния вариант, нетната настояща стойност на разглежданата инвестиция е в размер на **6,263 млн. лв**.

Таблица 64

	Инвестиции в периода 2016 - 2022, лв	Нетна настояща стойност, лв
Реалистичен сценарий	210 000 000	2 008 835
Песимистичен сценарий	210 000 000	- 149 748 541
Оптимистичен сценарий	400 000 000	6 263 462

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

VI. Въвеждане в експлоатация на шинобуси за нормално междурелсие – 1435 мм

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД разглежда придобиването на този тип тягов състав **единствено в оптимистичния сценарий на инвестиционната си програма** за периода 2016 – 2022 г. Закупуването и въвеждането в експлоатация на шинобуси би могло да се

осъществи единствено чрез ползването на допълнителен капиталов трансфер за нов подвижен състав в размер на най-малко 30 000 000 лв.

1. Инвестиционно намерение

Стремежът на железопътните администрации да намаляват своите експлоатационни разходи и в същото време да подобряват честотата на движение на влаковете и комфорта за пътниците по второстепенните линии, както и необходимостта от маршрути по главните линии в определени часове на денонощието, когато пътникопотокът е малък, доведе до използването на едновагонни дизелови мотриси, наричани шинобуси. Те обикновенно са с 50-60 седящи места и с мощност на двигателя от 400 – 700 к.с. В зависимост от нуждата шинобусите могат да пътуват самостоятелно или в комбинация с общо до 4 мотриси по системата „много единици". Предимствата, които обуславят необходимостта от тяхното използване, са следните:

<u>Намаляване на времепътуването и увеличаване честотата на движението</u>

Поради по-малката си маса и голяма маневреност те намаляват времепътуването с около 20-25%, защото времето за потегляне и спиране е сведено до минимум и имат възможност да използват оптимално допустимата скорост по пътя. В един и същ участък за леките возила скоростта е по-голяма с 10-15 км/ч спрямо тази на обикновените влакове.

В допълнение тези возила могат да увеличат два до три пъти честотата на движението, поради ниските експлоатационни разходи за тях и ускореното обслужване на влаковете. Така ще се реши проблема, пред който е изправено дружеството – липсата на необходимите връзки във възловите гари, в които в продължение на 5 - 6 часа през деня няма пътнически влак и по този начин потенциални клиенти на железницата са принудени да се насочват към конкурентния автомобилен транспорт.

<u>Икономия на преки експлоатационни разходи</u>

В потвърждение на това може да се направи следния анализ: Един дизелов локомотив, серия 07 с мощност 3000 к.с и със собствена маса 116 т., вози по даден железопътен участък три чифта пътнически влакове в състав от два вагона – 100 т. При средна населеност на влаковете 40 пътника и общо превозени 240 пътника за денонощие, общата собствена маса на подвижния състав, която всеки ден се превозва по този жп участък, е средно 1 296 т. или по около 5,4 т. на пътник. Един шинобус с мощност 400 – 700 к.с, с тегло 64 т и подходящо разписание би извършил същата работа, но за същите пътници превозената собствена маса ще е само около 448 т., т.е. три пъти по-малка. Икономията ще е съществена в участъци с неравномерен пътникопоток през денонощието, каквито са преобладаващата част от второстепенните направления, обслужвани от „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.

<u>Намаляване на разходите за инфраструктурни такси</u>

Експлоатационните разходи ще се намалят и от по-малкото брутна маса на шинобусите (64 т.) в сравнение с конвенционален влак (локомотив и пътнически вагон – около 158 т.), дизелова мотриса серия 10 (86 т.) или електически мотрисен влак серия 32 (246 т.). От по-ниското тегло ще се намалят разходите за инфраструктурни такси, а разходите за гориво могат да бъдат приблизително равни на енергийните разходи в участъците с ел. тяга.

<u>Железопътни райони и участъци, в които се планира движение на шинобуси</u>

Осигуряването на тягов подвижен състав с намален капацитет места и подобрена енергийна ефективност ще доведе до повече възможности за разработване на гъвкаво

разписание, увеличаване на броя на влаковете, както и гъвкав план за композиране спрямо колебанията на пътникопотока за изброените в таблицата по-долу участъци. От друга страна въвеждането в експлоатация на шинобуси ще освободи подвижен състав, който може да се използва по магистралните железопътни линии.

Таблица 65

Участъци с нормално междурелсие - 1435 мм	Брой влакове (2014 г.)	Среднодневна населеност на влак брой пътници	Необходим брой едновагонни дизелови мотриси
Дупница – Бобов дол	2	18	1
Кюстендил – Гюешево	4	33	1
Генерал Тодоров – Кулата	13	12	1
Димитровград – Подкова	11	25	3
Царева ливада – Габрово	12	35	2
Долна махала – Хисар	12	40	2
Брусарци – Лом	19	70	3
Бойчиновци – Берковица	18	65	3
Общо	**91**		**16**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

2. Закупуване на 16 броя едновагонни мотриси, тип шинобус

При запазване размера на средствата, предвидени в държавния бюджет на РБългария за 2015 г. и ползването на допълнителен капиталов трансфер за нов подвижен състав от „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, доставката може да се осъществи в периода 2019 – 2020 г.

За установяване на условията на доставката са отправени писменни запитвания за предварително проучване към осем фирми-производители: Pesa Bydgoszcz Sa Poland; Stadler Rail AG Switzerland; Caf Spain; Експрес Сервиз ООД. В таблицата по-долу е обобщена получената информация от фирмите-производители, проявили интерес:

Таблица 66

Доставчик	Средна индикативна цена при поръчка на 16 бр. шинобуси	Срокове за доставка	Забележка
PESA Bydgoszcz SA Poland	€1 998 000 за дизелова мотриса без ДДС	Не посочва конкретни срокове за изработка.	Гаранционен срок 24 месеца
STADLER Rail AG Switzerland	Предлагат среща за прецизиране на някои технически условия, за да може да дадат конкретни стойности.	Доставка на първия влак до 24 месеца от момента на подписване на договора. Производство по 1-2 влака на месец.	-
CAF Spain	Декларират интерес за участие, но не посочват конкретни стойности.	Не посочват конкретни срокове за изработка.	-
Експрес Сервиз ООД	€980 000 за дизелова мотриса без ДДС	Не посочват конкретни срокове за изработка.	Ценовата база е октомври 2012 г.

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Най-ниската индикативна цена за един шинобус в зависимост от базовото и основно оборудване е 1 916 713 лв. без ДДС. При ползването на допълнителен капиталов трансфер в общ размер на 30 000 000 лв. през периода 2016 – 2022 г., е възможна доставката на най-много 16 броя шинобуси за междурелсие 1435 мм. Същите ще обслужват влакове с относителна ниска средна населеност по посочените по-горе направления.

Срокът за доставка на първата машина е в рамките на 24 месеца от момента на подписване на договора. Изпълнението на цялата поръчка може да се осъществи за 15–20 месеца от доставката на първата машина.

Изпълнителят следва да предложи гаранция на подвижния състав, както и опция за последващо сключване на договор за организиране, супервизия и осигуряване на необходимите резервни части за следгаранционна техническа поддръжка (планов и извънпланов ремонт) за период не по-малко от 10 години.

Доставката на 16 броя шинобуси може да започне най-рано в началото на 2019 г., поетапно до средата на 2020 г., което ще съвпадне с окончателното извеждане от експлоатация на ЕМВ Серия-32 (246 т.), която в момента обслужва слабо натоварени второстепенни участъци на цената на огромни експлоатационни разходи.

Таблица 67

	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Входящ паричен поток от капиталов трансфер (млн. лв.)	6	6	6	6	6	0	0
16 бр, шинобуси (1435 мм):	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
- плащане за аванс (млн.)	6	6	6				
- плащане при доставка (млн.)				6	6		
Доставка (бр. състави)				*8*	*8*		
Капацитет (бр. места)				*(ок. 60)*	*(ок. 60)*		

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

С първата доставка на 8 броя шинобуси през 2019 г. се предвижда да бъдат подменени тежки и неефективни състави, които понастоящем обслужват влаковете в участъците Царева ливада – Габрово, Брусарци – Лом и Бойчиновци – Берковица. В началото на 2020 г. „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД планира да въведе в експлоатация още 8 броя шинобуси, които ще подменят състави по останалите посочени в таблицата по-горе направления.

3. Финансов ефект

Отчитайки направленията, по които се предвижда да се движат шинобуси, от една страна, относително късите разстояния, които този тип подвижен състав ще покрива, от друга страна, ниската платежоспособност и трайната тенденция на обезлюдяване в определени региони, от трета страна, „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД не калкулира в настоящата инвестиционна програма положителен ефект от увеличаване на приходите в резултат на повече пътници или по-високи цени по тези направления. Така финансовият ефект от въвеждането в експлоатация на 16 броя шинобуси се измерва единствено с редуциране на разходите, които като правило сега превишават приходите от транспортна дейност в посочените участъци над 10 пъти.

От направените ориентировъчни разчети и анализ на елементите, формиращи разходите за превоз на пътници, в следващата таблица са посочени разходите при обслужване на влак с шинобус спрямо различни варианти на състава към момента:

Таблица 68

Разходи, % (за 1 ДМВ спрямо друг вид състав)	вагонно стопанство	експлоатационен персонал	експлоатация	локомотивно стопанство (ел.енергия, ремонт)	непреки разходи
серия 10	50%	80%	50%	50%	100%
серия 30	40%	60%	45%	77%	100%

ел. лок. с 2 вагона	50%	58%	50%	77%	100%
ел. лок. с 3 вагона	33%	93%	33%	77%	100%
диз. лок. с 2 вагона	50%	72%	50%	50%	100%
диз. лок. с 3 вагона	33%	63%	33%	45%	100%

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Икономията се формира основно от намаляване на експлоатационните разходи (разходи за ел. енергия, гориво и маневра, редуциране на ремонтния персонал и превозната бригада).

Таблица 69

Участъци с нормално междурелсие - 1435 мм	Намаление на разходи за периода 2016 - 2022, в т.ч. от:			Очакван годишен финансов ефект (положителен)
	инфраструктурни такси	*експлоатационни разходи*	*възнаграждения на персонала*	
Дупница – Бобов дол	2 724	63	13 615	16 402
Кюстендил – Гюешево	2 328	11 096	11 302	24 726
Генерал Тодоров – Кулата	12 103	-27 698	94 016	78 421
Димитровград – Подкова	43 462	544 036	99 022	686 520
Царева ливада – Габрово	20 152	102 767	41 289	164 208
Долна махала – Хисар	8 797	16 521	28 920	54 238
Брусарци – Лом	31 255	5 440	127 516	164 211
Бойчиновци – Берковица	57 003	270 257	205 910	533 170
Общо	**177 823**	**922 481**	**621 590**	**1 721 895**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Очакваният общ финансов ефект за периода 2016 – 2022 г. е в размер на 6,027 млн. лв. След 2022 г. очакваният общ ефект в годишен размер спрямо 2015 г. е 1,722 млн. лв.

Таблица 70

в млн. лв.	**2016-2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**		**за периода 2016 - 2022**	**след 2022**
Намаление на разходи, в т.ч. от	-	862	1 722	1 722	1 722		6 027	1 722
- инфраструктурни такси	-	*108*	*178*	*178*	*178*		*642*	*178*
- експлоатационни разходи	-	*378*	*922*	*922*	*922*		*3 146*	*922*
- възнаграждения на персонала	-	*375*	*622*	*622*	*622*		*2 239*	*622*

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Пълно покритие на предоставените средства в размер на 30 млн. лв. за придобиване на този нов тип тягов подвижен състав (16 бр. шинобуси) се постига 14 години след доставката.

Таблица 71

	Очакван общ положителен финансов ефект	Цена на придобиване в периода 2016 - 2022 г.
За периода 2016 - 2022	6 027 273	30 000 000
За периода 2023 - 2036	14 x 1 721 895	
Общо (към 2036 г.)	**~30 000 000**	**30 000 000**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

При дисконтиране на очакваните парични потоци с принципно заложената в Договора с държавата норма на печалба от 3%, нетната настояща стойност на разглежданата инвестиция е **2,643 млн. лв.** при ползване на закупените машини до края на експлоатационния им ресурс (2048 г.).

VII. Инвестиционно-ремонтна програма в периода 2016 – 2022 г.

Инвестиционно-ремонтната програма на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД включва ремонти на съществуващия подвижен състав, които се капитализират в балансовата стойност на транспортните средства и се амортизират в съответствие със счетоводната политика на предприятието. В зависимост от разглежданите сценарии на развитие (песимистичен, реалистичен и оптимистичен) инвестиционно-ремонтната програма на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД се влияе пряко от въвеждането в експлоатация на нов тягов подвижен състав – при по-малко нови машини в песимистичния сценарий, нуждата от инвестиционни ремонти на съществуващия парк е най-голяма, и обратното в оптимистичния сценарий. Повече инвестиционни ремонти неминуемо водят от своя страна до по-големи разходи с по-краткотраен ефект предвид средната възраст на съществуващия подвижен състав.

В **песимистичния сценарий** „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД планира да извърши следните инвестиционни ремонти на наличния подвижен състав в периода 2016 – 2022 г.

Таблица 72

Инвестиционни ремонти на наличния подвижен състав *(песимистичен сценарий)*	**Мярка**	**Общо за периода 2016-2022**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Пътнически вагони	хил. лв	81 314	12 682	13 728	13 144	13 824	11 000	9 184	7 752
Локомотиви	хил. лв	34 867	5 403	5 389	5 675	4 450	4 450	4 750	4 750
Общо	хил. лв	**116 181**	**18 085**	**19 117**	**18 819**	**18 274**	**15 450**	**13 934**	**12 502**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

При **реалистичния сценарий** нуждата от инвестиционни ремонти намалява вследствие на въвеждането в експлоатация на нов подвижен състав (ЕМВ), който за разлика от предходния вариант е оптимално натоварен по направления и като капацитет.

Таблица 73

Инвестиционни ремонти на наличния подвижен състав *(реалистичен сценарий)*	**Мярка**	**Общо за периода 2016-2022**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Пътнически вагони	хил. лв	81 314	12 682	13 728	13 144	13 824	11 000	9 184	7 752
Локомотиви	хил. лв	34 547	5 403	5 389	5 675	4 405	4 370	4 670	4 635
Общо	хил. лв	**115 861**	**18 085**	**19 117**	**18 819**	**18 229**	**15 370**	**13 854**	**12 387**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

В допълнение към съставите от ново поколение, които се предвижда да бъдат въведени в експлоатация при предишните варианти, при **оптимистичния сценарий** се предвижда също закупуване на 16 бр. шинобуси за междурелсие 1435 мм. Същите ще подменят тежки и неефективни състави, които понастоящем обслужват второстепенните

направления с неравномерен пътникопоток през денонощието. В този случай нуждата от инвестиционните ремонти на наличния тягов подвижен състав е най-малка.

Таблица 74

Инвестиционни ремонти на наличния подвижен състав *(оптимистичен сценарий)*	**Мярка**	**Общо за периода 2016-2022**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Пътнически вагони	хил. лв	71 066	12 682	13 312	13 144	12 960	8 360	6 048	4 560
Локомотиви	хил. лв	35 893	5 403	5 389	5 675	4 631	4 561	5 139	5 095
Общо	хил. лв	**106 959**	**18 085**	**18 701**	**18 819**	**17 591**	**12 921**	**11 187**	**9 655**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Така планираните инвестиционни ремонти на наличния подвижен състав се явяват минимално необходими за поддържане на безаварийно експлоатационно състояние на машините. В план-сметките по-горе не са включени разходите за текущи ремонти, които не се капитализират към стойността на машините, но участват при формиране на финансовия резултат на дружеството. Последните неминуемо ще нарастват с увеличаване възрастта и пробега на подвижния състав.

VIII. Модернизация на локомотиви Серия 44

Локомотивите от тази серия са основен тягов подвижен състав. Предвид общия голям период на експлоатация от 1975 г. и 1983 г., честотата на повреди изключително нараства. Освен това локомотивите, общо 60, които са доставени през 1982 г. и 1983 г. са с конструктивна скорост 110 км/ч. Необходимостта да се постигне скорост от 160 км/ч, както и остарялата концепция на конструкцията и оборудването, налага тяхната модернизация.

В рамките на инвестиционен разход от 60 млн. лв. могат да се модернизират най-много 12 броя локомотиви от серия 44. В резултат на това ще се повиши надеждността и ще се удължи експлоатационния живот на машините. Целта е да се повиши ефективността на влаковия превоз, по нисък разход за поддръжка, както и да се привлекат повече пътници.

Таблица 75

Инвестиционен разход	**Мярка**	**Общо за периода 2016 - 2022**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Прототип / I-ви локомотив за модернизация /									
50 % авансово плащане от стойността на прототипа - III тримесечие 2016	хил. лв.	2500	2500						
50 % от стойността на модернизирания прототип след одобрение за експлоатация	хил. лв.	2500		2500					
Оставащите за модернизация 11 бр. локомотиви – 3 локомотива / година									
Авансово плащане - 50 % от стойността на модернизацията	хил. лв.	27500			5000	7500	7500	7500	-

Окончателно плащане - 50 % от стойността на модернизацията	хил. лв.	27500			5000	7500	7 500	7500	-
ОБЩО:		**60000**	**2500**	**2500**	**10000**	**15000**	**15000**	**15000**	**-**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

В таблицата по-долу е направена предварителна оценка на инвестиционния разход:

Таблица 76

Доставчик	Средна индикативна цена	Срокове за доставка	Забележка
SKODA, Pars Nova	2,5 млн. евро / брой	●сключване на договор за модернизация на 12 броя ТПС - **III тримесечие 2016 г.** Прототип: Доставяве на модернизиран прототип – до 12 м Одобрение на модернизиран прототип – 6 м. Модернизация на следващи локомотиви: В ритъм до 3 броя / година	

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

IX. Рециклиране на вагони за повишаване качеството на превозната услуга

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД се нуждае от обновяване на пътническия вагонен парк, необходим за окомплектоване на съставите на т.нар. търговски влакове. За целта е разработен проект за рециклиране на пътнически вагони. Рециклирането представлява обновяване на превозното средство и удължаване на неговия живот, чрез използване на нови системи и възли на базата на част от конструкцията на старо превозно средство. Към момента дружеството разполага с 52 вагона от серии 1563 и 2563 и 7 вагона от серии 2044 и 8444, изградени по гореупоменатия проект.

В рамките на инвестиционен разход от 30 млн. лв. могат да бъдат модернизирани до 30 броя вагони. Необходимостта от рециклирането на 30 броя вагони, 25 броя от серия 2044 и 5 броя от серия 8444, е съобразена с потребността от вагони за обслужване на Графика за движение на влаковете с акцент върху надеждността, удължаване на експлоатационния живот на вагоните и повишаване на качеството на превозната услуга. Целта е да се повиши ефективността на влаковия превоз, по-нисък разход за поддръжка, както и да се привлекат повече пътници.

Таблица 77

Инвестиционен разход	**Мярка**	**Общо за периода 2016-2022**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
70 % от стойността на договора - при завършване на I етап (изграждане на	хил.лв.			8400		8400	4200		

метална конструкция) - II тримесечие 2017 г.									
30 % от стойността на договора - при завършване на I етап (изграждане на метална конструкция) – IV тримесечие 2017 г.	хил.лв.			3600		3600	1800		
ОБЩО:		**30000**		**12000**		**12000**	**6000**		

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

В таблицата по-долу е направена оценка на инвестиционния разход:

Таблица 78

Доставчик	Средна индикативна цена	Срокове за доставка	Забележка
„ВРЗ 99" АД; „Интерком" ЕООД	1 млн.лв./ брой	сключване на договор за рециклиране 30 броя пътнически вагони - **IV тримесечие 2016 г.** Завършване на рециклирането на 12 броя вагони – 31.12.2017 г. Завършване на рециклирането на 12 броя вагони – 31.12.2019 г. Завършване на рециклирането на 6 броя вагони – 31.12.2017 г.	

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

X. Възстановяване на ДМВ Серия 10 и ЕМВ Серия 30/31

Предвид катастрофи, удари и аварии мотрисни влакове дълго време престояват в депа за ремонт. От въвеждане в експлоатация се нуждаят:

- **10 005/006** – Авариен ремонт - От провиснал проводник на контактната мрежа става късо съединение и пожар в кабината. Електронните блокове и кабелите са за смяна.
- **10 019/020** – Удар в скална маса.
- **30 029/030** – Удар на прелез с тежкотоварен камион. Модул кабина, комплект челни и странични обтекатели, плуг, Шарфенберг-куплунг, челна греда, възвръщаща опора, моторни колооси.
- **31 013/014** – Изгоряла секция на 31 013

1. Обхват на дейността

Визираните по-горе четири мотрисни влака, с цел тяхното възстановяване и осигуряване на изправни мотрисни влакове, необходими за Графика за движение на влаковете.

Предвид съвременната им концепция тези мотрисни влакове са необходими за Графика за обслужване на влаковете, а тяхната експлоатация ще привлече повече клиенти.

2. Инвестиционно намерение

По Договор за Диагностика за установяване на ремонт и необходими резервни части за възстановяване на ДМВ **10 005/006 и 10 019/020**, сключен със Сименс ЕООД, са оценени дейностите по възстановяването на двете мотриси.

За ДМВ **10 005/006** - на стойност общо 2 766 850 евро. За ДМВ **10 019/020** - на стойност общо 2 835 130 евро.

За 2015 г. за възстановяването на ДМВ са заложени в Инвестиции на Списък ОП 4 880 000 лв. Осигурените допълнително средства в размер на 5 млн. лв. ще бъдат разходвани през 2016 и 2017 г.

Възстановяването на 30 029/030 по цени на Сименс ЕООД, съгласно протокол от 12.05.2014 г., възлиза на 960 000 лв.

Възстановяването на тотално увредения моторен вагон от опожарения ЕМВ 31 013/014 може да бъде приравнено на 1/3 от стойността на композицията. Единична цена на 4-вагонен ЕМВ - 5 300 000 евро.

Осигурените средства за тях ще бъдат разходвани през 2016 и 2017 г.

3. Количествено-стойностна сметка

Таблица 79

Инвестиционен разход	Мярка	Общо за периода 2016-2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
10 005/006 и **10 019/020**	хил. лв	0	2,500	2,500	0	0	0	0	0
30 029/030 и 31 013/014	хил. лв	0	2,500	2,500	0	0	0	0	0
Общо	хил. лв	**10**	**5000**	**5000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

XI. Оборудване на тягов подвижен състав с GSM-R и ERTMS

Предвидени са и инвестиции в размер на 7 200 000 лв. при локомотивите за внедряване на бордово оборудване за ERTMS, както и на GSM-R, което ще осигури оперативна ефективност и ще повиши безопасността на превозите и ще изпълни европейските изисквания по в тази област.

Инвестиции в сгради и съоръжения

1. Текущо състояние. Обхват на инвестиционното намерение

Хале за ремонт и поддръжка на ЕМВ

Инвестициите в нов подвижен състав налагат и съответните инвестиции за неговото обслужване и ремонт в съответствие с определените изисквания и стандарти.

Анализът на съществуващият сграден фонд показва необходимостта да се изгради ново хале за обслужване на новите влакови състави.

След извършване на проучване и оглед на районите, собственост на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, възможност за строителство на ново хале с площ около 7500 м^2,

широчина 50 м (4 коловоза) и дължина 150 м, беше идентифицирана на територията на локомотивно депо София (район Подуяне). Размерът на халето е съобразен с дължината на новозакупените ЕМВ състави от ново поколение (до 130 м), необходимостта от работни, санитарни и складови помещения вътре в сградата, място за разполагане на необходимо технологично оборудване, изисквания на производителя на мотрисните влакове и др. Сградата ще бъде масивна със стоманобетонова конструкция, тъй като в нея се предвижда да бъдат разположени кранови и телферни съоръжения, чиито натоварвания трябва да се носят от конструктивните стоманобетонови елементи.

Въз основа на направено проучване относно необходимите финансови средства за проучване, проектиране, изграждане и оборудване на сградата, прогнозната стойност на инвестицията е в размер на 10 000 хил. лв. За определянето размера на инвестицията са използвани счетоводни данни, взети като аналог от реконструкция на хале „Сименс" 2010 м^2, разположено в локомотивно депо София. Реконструкцията е извършена през 2007 г. и е на обща стойност 2 924 833 лв., в т. ч. 2 544 679 лв. по част СМР и 380 154 лв по част оборудване. Сравнявайки размерите на реконструираното хале „Сименс" в локомотивно депо София и планираното ново хале, констатираме че е последното приблизително 3,5 пъти по-голямо. Така в цифрово изражение стойността на инвестицията придобива следния вид:

Таблица 80

Инвестиционния разход	**Оценка на инвестиционния разход в х.лв.**
1	2
Разчистване на избраната площадка от стари сгради и строителни отпадъци-книжка СЕК бр.1 за 2015 г.	250
Извършване на проучване и проектиране на ново строителство /инвестиционен проект/ по всички части	165
Процедура по издаване на Разрешение за строеж и строителен надзор	30
Строително монтажни работи, включително ново коловозно развитие	6 280
Поръчка, изработване и монтаж на оборудване	3 275
Общо	**10 000**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Хале за почистване и измиване на ЕМВ и подвижен състав

При закупуване на нови ЕМВ възниква и необходимост да се проектира и построи ново хале за измиване и почистване на новите ЕМВ, а така също и на по-стария подвижен състав.

След извършване на проучване и оглед на районите, собственост на БДЖ ПП ЕООД в Локомотивни депа беше определена възможност, строителството на новото хале да се разположи на територията на ОП Надежда – ППП София с ориентировъчна застроената площ около 5250 м^2, широчина – 35 м (2 коловоза) и дължина – 150 м. Размерът на халето е съобразен с този на новозакупените ЕМВ състави от ново поколение (до 130 м), необходимостта от работни, санитарни и складови помещения вътре в сградата, място за разполагане на необходимо технологично оборудване, изисквания на производителя на мотрисните влакове и др. Сградата ще бъде масивна със стоманобетонова конструкция,

тъй като в нея ще протичат мокри процеси, ще се монтира технологично оборудване, чиито натоварвания трябва да се носят от конструктивни стоманобетонови елементи.

Въз основа на направено проучване относно необходимите финансови средства за проучване, проектиране, изграждане и оборудване на сградата, прогнозната стойност на инвестицията е в размер на 6 000 хил. лв. За определянето размера на инвестицията са използвани счетоводни данни, взети като аналог от реконструкция на същото хале „Сименс" 2010 м^2, разположено в локомотивно депо София. Реконструкцията е извършена през 2007 г. и е на обща стойност 2 924 833 лв., в т. ч. 2 544 679 лв. по част СМР и 380 154 лв по част оборудване. Сравнявайки размерите на реконструираното хале „Сименс" в локомотивно депо София и планираното ново хале за почистване и измиване на жп състави, констатираме че е последното приблизително 2,5 пъти по-голямо. Така в цифрово изражение стойността на инвестицията придобива следния вид:

Таблица 81

Наименование на част от процеса	Оценка на инвестиционния разход в хил. лв
Разчистване на избраната площадка от стари сгради и строителни отпадъци СЕК бр.1 за 2015г.	117
Извършване на проучване и проектиране на ново строителство /инвестиционен проект/ по всички части	115,5
Процедура по издаване на Разрешение за строеж и строителен надзор	21
Строително монтажни работи , включително ново коловозно развитие	4 618,5
Поръчка, изработване и монтаж на оборудване	1 128
Общо	6 000

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Ремонт на сградния фонд /резервни стаи за почивка, битови и санитарни помещения, покриви, смяна на дограма, климатизация, фасади, инсталации/ в локомотивни депа и ППП.

Като цяло сградния фонд на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е в окаяно състояние. В последните 6-7 години се извършват аварийни или нетърпящи повече отлагане ремонти, от които зависи сградата да остане ненарушена или цяла.

Належащи са ремонти на санитарни помещения, битови помещения /съблекални и други/ за които има предписание от Инспекция по труда за затварянето им за експлоатация до отстраняване на проблемите.

Масово сградите имат проблем с основната защита от атмосферни влияния - покривите на производствени халета, складове, битови сгради и административни сгради. Сериозно е положението с резервните стаи за почивка, които са разположени в основни сгради на крайни гари, където преспиват локомотивните бригади.

Необходимо е и климатизиране на определени сгради и помещения, възстановяване на ел. инсталации и водопроводи за питейна вода.

Предстои да се започне поетапно подготовката на сградния фонд за изготвяне на технически и енергийни паспорти и регистрация в съответните общини. Това налага

изготвяне на документи за собственост, извършване на техническа експертиза на конструкции, част ОиВ, част ВиК, част Ел, част Енергийна ефективност и др. с предписания за извършване на ремонти. Проектиране и строеж – СРР, приемане на ремонтите и изготвяне на РП /Разрешение за ползване/и Паспорти /Технически и Енергиен/. Строителството, ремонтните работи и РП налагат провеждането на процедури за избор на фирми за строителен надзор, фирми за проучване и проектиране, фирми за изпълнение на ремонтни работи, фирми за извършване на експертизата.

Необходимият инвестиционен разход е оценен на 17 962 хил. лв на база осреднени заявки за необходимите ремонти на сградния фонд, подавани от поделенията на дружеството в периода 2012 – 2014 г. Стойността на необходимите средства за ремонт на сгради през посочените години е приблизително 2100 хил. лв – 2600 хил. лв за една година. Общата стойност за необходимите инвестиции е получена в резултат умножаване на горепосочената годишна стойност по броя на годините на програмния период (7 години).

Ремонт на жп път и жп съоръжения, собственост на дружеството и включени в баланса на съответното ППП, разположени на територията на локомотивните и вагонни депа на територията на страната.

След изготвени справки за наличните жп път и стрелки в експлоатация по ППП се установи обща дължина на жп линиите както следва:

Таблица 82

Поделение	ППП София	ППП Горна Оряховица	ППП Пловдив	Общо
железен път	63,019 км	23,611 км	27,926 км	114,556 км
жп стрелки	232 бр.	127 бр.	116 бр.	457 бр.

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

В последните около 6-7 години се извършват само аварийни или нетърпящи отлагане ремонти, от които зависи движението на подвижния състав в депата и районите. Не са закупувани материали за поддръжката на жп път и стрелки.

Поддръжката представлява извършване на основни ремонти и подмяна на жп. път, стрелки и съоръжения в локомотивните депа на ППП София, ППП Горна Оряховица, ППП Пловдив, изграждане на ново отводняване на определени участъци, подмяна на изгнили траверси, повредени стрелки, стари стрелки, подмяна на релси от стар тип на отделни участъци.

Посочените проблеми касаят в определени райони /Депа/ затваряне на движението от „Държавна железопътна инспекция" с цел сигурност и безопасност на движението.

За прегледа и ремонтите на железния път имаме служители, които притежават необходимата правоспособност и при наличие на опасни участъци и липса на материали за ремонт, могат да спрат движението по определени участъци. При затваряне на железен път може да се стигне до проваляне на разписанието на влаковете, до нарушаване на програмата за ремонт на локомотиви и др. В тези случаи е необходимо само закупуването на резервни части за железен път - траверси, релси, стрелки и др.

За ремонти, които не са в компетентност на нашите служители отговарящи за поддръжката на жп пътя и съоръженията, е необходимо да се изготвят проекти от специализирани за тази дейност проектантски фирми.

След направено проучване за необходими финансови средства за извършването на проектиране и ремонтни работи беше предвидена необходимата инвестиция, а именно 16 038 хил. лв. Единичните цени са определени чрез подробен преглед на оферти, получени от фирми доставчици на дружеството, изпълнявали различни поръчки.

Таблица 83

Вид СМР	единица мярка	количество	стойност х.лв. ед.цена	Общо оценка инв. разход х. лв.
1	2	3	4	5
Извършване на ремонт на жп път в райони на локомотивни депа	км	9	425	3 825
изграждане на нови участъци на жп път	км	7	760	5 320
Подмяна на амортизирани стари жп стрелки със стрелки втора употреба	бр.	31	25	775
Подмяна на амортизирани стари жп стрелки със стрелки - нови	бр.	87	60	5 220
Извършване на отводнителни мероприятия	мл	1 796	0,5	898
ОБЩО				**16 038**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

2. Основни допускания

За по-коректно определяне на ориентировъчната стойност на инвестициите за изграждането на нови халета беше извършено проучване в две направления: търсене на аналог в системата на „Холдинг БДЖ" ЕАД и търсене на пазарен аналог.

При направеното проучване се установи, че в системата на „Холдинг БДЖ" ЕАД не е извършвано ново строителство. Като подобен аналог, частично може да се използват счетоводни данни за извършени реконструкции на стари сгради /Халета за поддръжка на ЕМВ/ДМВ/ в района на Локомотивно депо Варна и Локомотивно депо София.

По данни на счетоводството на локомотивно депо София извършената през 2007 г. реконструкция на хале „Сименс" с площ 2010 м^2 е на обща стойност 2 924 833 лв., в т. ч. 2 544 679 лв. по част СМР и 380 154 лв по част оборудване. Посочените данни представляват първоначалната балансова стойност на актива. Използването на посочените данни за определяне на ориентировъчна стойност на инвестицията ще даде пълна представа след получаването на съразмерен коефициент за сравняване на квадратурите на новите халета спрямо избраното за база хале. Съпоставяйки квадратурите на новите халета с квадратурата от 2010 м^2 на хале „Сименс" в локомотивно депо София се получават следните коефициенти на изравняване:

- 7500 м^2 : 2010 м^2 х коеф. ~3,5 за новото Хале за ремонт и поддръжка;
- 5250 м^2 : 2010 м^2 х коеф. ~2,5 – за Хале за почистване и измиване жп състави.

Въпреки наличните данни е извършено и пазарно проучване на цени за извършване на проектиране и ново строителство. Допуснато е стойността на единица площ ново строителство на промишлена сграда да е около 1 000 лв/м^2 и ориентировъчна стойност за проучване и проектиране да е 22 лв./м^2.

За определянето на необходимата инвестиция за ново строителство като по-достоверно е използван посочения аналог Хале за ремонт и поддръжка на „Сименс” разположено в локомотивно депо София.

За определянето на обема СМР и количеството на необходимите финансови средства за поетапно извършване на ремонтни дейности в направление „Ремонт сгради” и „Ремонт жп път и съоръжения” е направено проучване по следния начин.

Като изходна база за обема на ремонтните дейности е взета информация от подадените заявки за ремонт на сгради, жп път и съоръжения в минал период /2-3 години/. Там ясно са подадени необходимостите от извършване на ремонтни дейности и може да се стъпи на тази база.

За приблизителните стойности на основните видове материали е направено проучване на базата на получени оферти за доставка, които са подавани от фирми - доставчици за изпълнение на различни поръчки.

Като резултат от проучването са допуснати следните ориентировъчни стойности на основите материали и дейности:

- Проучване и проектиране – 22 лв. за м^2;
- Релса за жп път за брой, по стандарт , нова – 2 500 лв.
- Релса за жп път за брой, по стандарт , втора употреба – 1 500 лв.
- Жп стрелка по стандарт, за брой – нова – 60 000 лв.
- Изграждане на 1 км нов жп път – 760 хил. лв.

Допускане е направено и при определянето на гаранционните срокове.

Гаранционните срокове, които ще залегнат при подписване на договори за ново строителство, са съгласно Наредба №2 от 31.07.2003 г. на МРРБ, където подробно са описани, а именно:

- Конструкция на сградата – 10 години след приемане в експлоатация с „Разрешение за ползване”;
- Всички останали видове СМР по части – 5 години след приемане в експлоатация с „Разрешение за ползване”;
- За линейни обекти, жп път – 8 години след приемане на извършените СМР с „Констативен протокол”.
- Гаранционен срок на оборудване /машини и съоръжения/ – съгласно подписан договор и техническа документация.

3. Количествено-стойностна сметка

В „Текущо състояние и обхват на инвестиционното намерение” са представени в табличен вид видовете процеси и дейности, които се планират в периода 2016 – 2022 г., като са посочени ориентировъчните стойности по позиции и общо за периода въз основа на направеното сравнение-аналог за строителство-реконструкция на хале „Сименс” в локомотивно депо София. Аналогът е използван за получаването на ориентировъчна стойност на необходимото ново строителство, като подробно е описано как са получени стойностите.

Разпределението на сумите за инвестиции е съобразено с общите показатели в количествено-стойностните сметки и са описани по периоди в следващата таблица:

Таблица 84

Инвестиционен разход	Мярка	Общо за периода 2016-2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Хале за ремонт,поддръжка и обслужване на нови ЕМВ-**ОБЩО**	хил. лв	**10000**	**2500**	**2500**	**2500**	**2500**	0	0	0
Хале за ремонт,поддръжка и обслужване на нови ЕМВ **част СМР**	хил.лв	6725	1681,25	1681,25	1681,25	1681,25	0	0	0
Хале за ремонт,поддръжка и обслужване на нови ЕМВ **част ОБОРУДВАНЕ**	хил.лв	3275	818,75	818,75	818,75	818,75	0	0	0
Хале за почистване и измиване на нови ЕМВ и друг подвижен състав-**ОБЩО**	хил.лв.	**6000**	**1500**	**1500**	**1500**	**1500**	0	0	0
Хале за почистване и измиване на нови ЕМВ и друг подвижен състав **част СМР**	хил.лв.	4872	1218	1218	1218	1218	0	0	0
Хале за почистване и измиване на нови ЕМВ и друг подвижен състав **част ОБОРУДВАНЕ**	хил.лв.	1128	282	282	282	282	0	0	0
Ремонт на сграден фонд ППП София	хил.лв.	5799,997	828,571	828,571	828,571	828,571	828,571	828,571	828,571
Ремонт на железен път и съоръжения ППП София	хил.лв	5530,003	790	790,001	790,001	790,001	790	790	790
Ремонт на сграден фонд ППП Горна Оряховица	хил.лв	6167,5	881,072	881,072	881,072	881,071	881,071	881,071	881,071
Ремонт на железен път и съоръжения ППП Горна Оряховица	хил.лв	5167,5	738,214	738,214	738,215	738,215	738,214	738,214	738,214
Ремонт на сграден фонд ППП Пловдив	хил.лв	5995	856,428	856,428	856,428	856,429	856,429	856,429	856,429
Ремонт на железен път и съоръжения ППП Пловдив	хил.лв	5340	762,858	762,857	762,857	762,857	762,857	762,857	762,857
Общо	хил.лв	**50 000**	**8857,144**	**8857,143**	**8857,144**	**8857,143**	**4857,142**	**4857,142**	**4857,142**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

След направената разбивка на инвестициите по периоди за съответните направления предоставяме и обобщена справка за отделните Поделения за пътнически превози София, Горна Оряховица и Пловдив, и общо за „БДЖ-Пътнически превози" ЕООД.

Таблица 85

поделение	Ремонт сграден фонд /х.лв./	Ремонт железен път и съоръжения /х.лв./	Инвестиции - нови сгради /х.лв./	Общо х.лв.
1	2	3	4	
ППП София	5 800	5 530	16 000	27 330
ППП Пловдив	5 995	5 340		11 335
ППП Г. Оряховица	6 167	5 168		11 335
"БДЖ-ПП" ЕООД -ЦУ	**17 962**	**16 038**	**16 000**	**50 000**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

4. Оценка на инвестиционните разходи

При набирането на информация за ориентировъчната стойност на видовете дейности, за които ще се инвестират финансови средства през периода от 2016 г. до 2022 г., са направени допитвания до проектантски фирми, строителни фирми и фирми, които се занимават с проектиране и ремонт на жп път и съоръжения. Избора на посочените в следващата таблица фирми е направен на случаен принцип, като е съблюдавано същите да са с регистрация в „Камарата на строителите в България", КИИП и КАБ за проектантите. За получаване на ориентировъчните стойности на описаните по-горе дейности са използвани осреднени цени.

За получаване на ориентировъчните стойности на описаните по-горе дейности са използвани счетоводни данни на Хале „Сименс" в Локомотивно депо София, като аналог на предвижданото ново строителство. Въпреки използваните налични данни за аналога, при направеното пазарно проучване за необходими средства за ново строителство се получи информация за цени приблизително равни на цените получени при аналога.

За материали и съоръжения са използвани цени от подадени към дружеството оферти от фирми доставчици.

Резултатите от пазарното проучването са нанесени в следващата таблица:

Таблица 86

Доставчик	Средна индикативна цена	Срокове за доставка	Забележка
Транспроект Проучване и проектиране	21.50 м2	6 м. до 1 година	Проектът се изготвя на база техническо задание от възложителя
Български консултантски център Проучване и проектиране	22.00 лв.	6 м. до 1 година	Проектът се изготвя на база техническо задание от възложителя
Архи Реста 05 Проучване и проектиране	20.00 лв.	6 м. до 1 година	Проектът се изготвя на база техническо задание от възложителя
Супер В 99 Проучване и проектиране	22.00 лв.	6 м. до 1 година	Проектът се изготвя на база техническо задание от възложителя
Ванд ООД ЕИК 130227994 Ново строителство	1000 лв./м2	2-3 години	По изготвен проект
Градеж ООД ЕИК 121881774 Ново строителство	995 лв./м2	2-3 години	По изготвен проект
МБ ИНЖИНЕРИНГ 2001 ЕООД ЕИК 201894833 Ново строителство	1100 лв./м2	1-2 години	По изготвен проект
ХУФУ ЕООД ЕИК 130008146 Ново строителство	1050 лв./м2	2-3 години	По изготвен проект
АБАК ДС ООД ЕИК 130197330 Ново строителство	980 лв./м2	2-3 години	По изготвен проект
ЕЛДЕ 2000 ЕООД ЕИК 130319019 Ново строителство	1000 лв./м2	2-3 години	По изготвен проект
Железопътстрой инжинеринг ЕООД	Цена на жп релса втора употреба	След извършено плащане	По заявка и извършено плащане

Доставчик	Средна индикативна цена	Срокове за доставка	Забележка
	1960 лв./бр.		
ИНЖ Стандарт ООД	Цена на жп релса втора употреба 1700лв/бр.	След извършено плащане	По заявка и извършено плащане
Важотрейд ЕООД	Цена на жп релса втора употреба 1725 лв./бр.	След извършено плащане	По заявка и извършено плащане
ЖП Ремонт инжинеринг 2009 ООД	Цена на жп релса втора употреба 1580 лв./бр.	След извършено плащане	По заявка и извършено плащане
ВИГ 66 ЕООД	Цена на жп релса втора употреба 1810 лв./бр.	След извършено плащане	По заявка и извършено плащане
Първо частно ВИК Д ЕООД	Цена на жп релса втора употреба 1592 лв./бр.	След извършено плащане	По заявка и извършено плащане
Справка посочените по-горе фирми	Цена на жп стрелка нова 60000 лв./бр.	След извършено плащане	По заявка и извършено плащане
Справка посочените по-горе фирми	Цена на жп стрелка втора употреба 25000 лв./бр.	След извършено плащане	По заявка и извършено плащане
Справка посочените по-горе фирми	Цена на жп релса нова 2500 лв./бр.	След извършено плащане	По заявка и извършено плащане

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

XII. Закупуване на билетоиздаващи автомати и PDA устройства

В настоящия момент билетоиздаването в гарите и бюрата се осъществява чрез система, разработена под DOS и създадена през 90-те години на миналия век, която е морално остаряла. За необходимостта от отчетност, статистика, маркетингови проучвания и анализи на всички сегменти на транспортния пазар, е необходимо време за обобщаване на всички данни. Това затруднява и продажбите извършвани във влаковете, които на този етап продължават да са ръчни.

„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД съвместно с „Холдинг БДЖ" ЕАД разработват интегрирана система за билетоиздаване и резервация, с цел обхващане на целия процес по издаване на превозни документи и информационно обслужване на клиентите. Разработващият се софтуер ще обхваща всички процеси: график за движение на влаковете, план за композиране на влаковете, резервация и издаване на превозни документи на ниво продажби:

- на каса – изискващият се хардуер за обслужване на системата на ниво каса е обезпечен с работни станции (PC), а за печатащото устройство на превозните документи на този етап се търси решение;
- online – в края на 2013 г. е въведена online продажба, която обхваща осем влака, достъпни на адрес: bdz.transportinfo.bg. Обхвата на влаковете ще бъде разширен след въвеждането на интегрираната система;

- **билетоиздаващи автомати в гарите с голям пътникопоток;**
- **във влака чрез преносими PDA устройства.**

В таблицата по-долу е дадена количествено-стойностна сметка на инвестиционния разход:

Таблица 87

Инвестиционен разход	**Мярка**	**Общо за периода 2016-2022**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
1. Билетоиздаващи автомати	хил. лв.	1 200	300	300	300	300	0	0	0
2. Преносими устройства за билетоиздаване PDA	хил. лв.	1 000	500	500	0	0	0	0	0
Общо	хил. лв.	**2 200**	**800**	**800**	**300**	**300**	**0**	**0**	**0**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

В таблицата по-долу е направена оценка на инвестиционния разход:

Таблица 88

Доставчик	Средна индикативна цена	Срокове за доставка	Забележка
1. Билетоиздаващи автомати „Клубфербанд-ИТА" ООД	16 хил. лв. за бр.	40 календарни дни след авансовото плащане	офертата е дадена при запитване за 1 бр.
2.Преносими устройства PDA „БИТ" ЕООД	4 хил. лв.	След процедура по ЗОП, съгласно договореностите с избрания изпълнител	при закупени в края на 2014 г. 16 бр., в т. ч. и допълнителни устройства към тях

Източник „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Във връзка с необходимостта в отдел „Билетоиздаване и контрол" е направено предварително запитване за евентуалните цени за закупуване и доставка на билетоиздаващи автомати PDA устройства със следните резултати:

- билетоиздаващи автомати с прогнозна цена 1,2 млн. лв. за 100 броя. В случай на по-висока оферта – броят ще бъде намален.
- за преносимите устройства за билетоиздаване във влака с прогнозна цена 1 млн. лв. за 500 броя. В случай на по-висока оферта – броят ще бъде намален.

Пазарният ефект от реализираната инвестиция е удовлетворяване на изискванията на пътниците, възможност за разширяване на дистрибуционните канали, с цел бързо издаване на билет, своевременно и бързо таксуване на пътниците от необслужваните гари и спирки от превозния персонал, а също така и намаляване на необходимостта от въвеждане на ръчно издадени билети, т.е. намаляване броя на пътниците без превозен документ.

Билетоиздаващите автомати са въведени във водещи железопътни администрации със съвременни изисквания за бързо, лесно и качествено обслужване на клиенти. В „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД наличните преносими устройства за билетоиздаване във влака (PDA) в момента са 16 броя и се използват само за валидиране на online закупени

билети. Устройствата отговарят на всички съвременни изисквания за продажби, отчетност и контрол.

XIII. Подобряване на информационната среда

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД разполага с морално и технически остаряла, нехомогенна ИТ среда. Съществуващите системи, разработвани със собствени сили или закупувани, са внедрявани през последните няколко десетилетия и работят най-често самостоятелно и независимо една от друга, без възможност за интегриране в обща среда. Много от важните бизнес процеси не са обезпечени със съответна ИТ система и това води до неефективно функциониране на дружеството като цяло.

„БДЖ – Пътнически превози” ЕООД има необходимост от внедряване на следните ИТ решения:

- Система за управление на документооборота, която да осигурява регистриране на всички типове входни и изходни документи, включително електронни копия; управление на пътя на обработка на всеки документ, чрез насочването към определени служители и формулиране на конкретните им задачи; регистриране на породените при изпълнението на задачата нови задачи и документи; образуване на преписки, съдържащи свързани документи; възлагане на задачи и контрол на тяхното изпълнение; възможност за използване на типови документи-шаблони (бланки, формуляри, оформени по нормативната уредба на страната) и т.н.
- Система за управление на финансите (финанси, инвестиции, счетоводство, контролинг), която да позволява управляване на финансите, вземане на ефективни стратегически решения на базата на интегрирана информация, подобряване на връзките с инвеститорите, сътрудничество с клиенти и доставчици по отношение на плащанията, намаляване на транзакционните разходи и увеличаване на оперативната ефективност и т.н.
- Система за управление на договори, доставки и логистика, която да позволява изграждане на стратегия за веригата доставки, оптимизация на процесите на закупуване и снабдяване, модел за планиране на доставките и паричните потоци, въвеждане на KPI и измерване на резултатите и т.н.
- Система за управление и развитие на човешките ресурси, която да осигури възможности за организационно развитие и планиране на човешките ресурси; подбор, обучение и развитие на персонала; оценяване на представянето; ефективно заплащане на труда и др.
- Система за централизирано управление на печата (MPS), която да позволи намаляване на оперативните разходи за печат в дружеството (по-малък разход за печат на страница); намаляване на капиталовите инвестиции, свързани със закупуването на оборудване; постигане на прозрачност на разходите за печат; стандартизиране на печатната среда, по-висока продуктивност, по-голяма сигурност на системата и документите; възможност за свързване със системата за управление на документооборота; контрол и предоставяне на отчет за отпечатаните страници по потребител; и всички други разходи, свързани с печата и т.н.
- Система за управление изпълнението на ЗОУ, която да позволи ефективното управление, планиране и отчитане на дейностите по Договора за извършване на обществени превозни услуги (ЗОУ).

- Обновяване и развитие на ИТ инфраструктурата, като по този начин се осигури подходяща среда за работа на ИТ системите, обновяване на хардуер, системен софтуер, комуникации и т.н.
- Развитие на системата за билетоиздаване посредством добавяне на необходими функционалности във връзка с разширяване обхвата на предлаганите услуги, интеграция с други вътрешни и международни системи, промени в нормативната уредба и др.

Инвестициите в обновяването и развитието на ИТ средата се предвижда да бъдат по-големи през първите 3 години, когато размерът на вложените средства ще е два пъти по-голям от този през последващите 4 години.

Таблица 89

Инвестиционен разход	Мярка	Общо за периода 2016-2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Система за управление на документооборота	хил. лв	180	100	20	20	10	10	10	10
Система за управление на финансите (финанси, инвестиции, счетоводство, контролинг)	хил. лв	560	250	150	50	50	20	20	20
Система за управление на договори, доставки, логистика	хил. лв	210	100	50	20	10	10	10	10
Система за управление и развитие на човешките ресурси	хил. лв	210	100	50	20	10	10	10	10
Система за централизирано управление на печата (MPS)	хил. лв	180	100	20	20	10	10	10	10
Система за управление изпълнението на ЗОУ	хил. лв	120	60	10	10	10	10	10	10

Обновяване и развитие на ИТ инфраструктурата	хил. лв	1300	200	250	250	200	150	150	100
Развитие на системата за билетоиздаване	хил. лв	280	50	50	50	50	30	30	20
Други инвестиции в ИТ средата	хил. лв	1960	40	400	560	150	250	250	310
Общо	хил. лв	**5000**	**1000**	**1000**	**1000**	**500**	**500**	**500**	**500**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

7. Бюджет и коментар за 2015 г.

Макроикономическа рамка за периода 2015 – 2022 г.

Макроикономическа рамка, която е ползвана в Плана за развитие, е съобразена с тенденциите за развитие на страната и съответно разходите на основните енергийни ресурси и труд, които са дадени от експерти от Световната банка и МВФ.

Данните за добавената стойност на макро ниво БВП и за агрегирания сектор „търговия и транспорт" от Евростат показват, че корелацията на добавената стойност на макро ниво и на секторно ниво за РБългария е 0,97 %.

Таблица 90

№	Показатели	Мярка	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Изменение на БВП	%	2	2,5	3	3	3	3	3	3
2	Средно годишна инфлация	%	0,704	1,789	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
	Изменение на цените на разходи, влияещи на транспортната услуга									
3	Гориво	лева/литър	1,58	1,64	1,71	1,78	1,85	1,94	2,02	2,10
	Изменение			4%	4%	4%	4%	5%	4%	4%
4	Ел. енергия	лева/kWh	0,1533	0,1633	0,1741	0,1838	0,1975	0,2093	0,2197	0,2307
	Изменение		6%	7%	7%	6%	7%	6%	5%	5%
5	Промяна за труд	%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%

Източник: експерти от Световната банка и МВФ

Прогнозните цени на дизеловото гориво са на калкулация, базирана на съотношението между цената на суровия петрол и цената на горивото през предходните 9 години (2005 – 2014 г.) В таблицата е показано каква би била цената на дизеловото гориво в РБългария, в случай, че се сбъднат прогнозите на Световната банка за цената на суровия петрол. Отбелязано е, че 88% от вариациите в цената на дизеловото гориво в нашата страна могат да бъдат обяснени с промени в цената на суровия петрол.

Както е видно от таблицата, Световната банка очаква цената на петрола да се повишава плавно, като не надхвърля 80 долара за барел. Това съответства на плавно покачване на цената на дизеловото гориво до около 2,00 лв. на литър. Разбира се, тук трябва да се споменат две важни условности:

Първо – Цените на суровия петрол са трудни, почти невъзможни за прогнозиране. Например, U.S. Energy Information Agency прогнозира цена на Брент за 2017 г. от 75 долара за барел, докато Световната Банка прогнозира 61 долара за барел.

Второ – Поскъпването на долара спрямо еврото води до поскъпване на дизеловото гориво (или до по-малко намаляване на цените), т.е. има допълнителен фактор, който определя цената на дизела. Например, поскъпването на долара от началото на 2015 г. намалява до известна степен спада в цената на дизела, въпреки ниските цени на суровия петрол.

Дадените прогнози за цените на дизеловото гориво показват, че през 2015 г. има значителен спад на цените, а в последствие те ще нарастват с по 4% на годишна база. По този начин са калкулирани разходите за дизелово гориво за транспортни нужди.

Електрическа енергия

Историческите цени на електрическата енергия в РБългария са сравнени със средната стойност за Европейския съюз. Данните са взети от Евростат и отразяват цените за промишлени нужди, в частност за средни по големина предприятия. Наличните данни са за периода 2005 – 2014 г.

Анализът показва, че цените в РБългария, както и в Европейския съюз като цяло, се увеличават във времето. Средните цени в Европейския съюз са се повишавали средно с по 3,64% на година, докато в нашата страна темпът на растеж е бил 6,54% на година.

Тези темпове на растеж не са равномерни през годините, но отразяват общата тенденция. Ако ръстът на цените се запази и през следващите години, то до 2020 г. цените в РБългария почти ще се изравнят със средноевропейските. Тези стойности са изчислени и показани в таблицата за периода 2015 – 2020 г. Разбира се, това е само екстраполация от случилото се през последните десет години към следващите 6 години, без да имаме гаранция, че тенденциите ще се запазят. По-вероятният сценарий е темпът на растеж на цените в нашата страна да се забави, в сравнение с предходните десет години, така че нивото на цените на електроенергията да е съобразено със сравнително ниските доходи и общо ценово ниво в страната.

В разчетите на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД цената на електрическата енергия за трафични нужди е увеличена с по 6-7% годишно, като за база е взето достигнатото ниво през 2014 г.

Цена на труда

По данни на Евростат е анализиран темпа на нарастване на цената на труда през периода 2005 – 2013 г. Цената на труда включва заплати плюс данъци, минус субсидии и е изчислена конкретно за сектор „Transportationandstorage". За тези девет години цената на труда в РБългария се е увеличавала средно с по 7,6% на година. За сравнение, темпа на растеж в Европейския съюз е средно 2,3% на година, а в съседна Румъния – 8,1% на година. Става дума за ръст в номиналното заплащане, т.е. за комбинация от инфлация и увеличаване на реалните доходи.

Данните на Европейския съюз показват, че най-високият ръст е през 2007 и 2008 г., но дори и през 2009 г., когато българската икономика се свива с около 5%, цената на труда продължава да нараства. Динамиката в Румъния е подобна, което дава индикация за обща тенденция за страни-членки на ЕС с подобно ниво на доход и географско положение.

Ако изключим годините на икономически бум и по-висока инфлация до 2009 г., нарастването на цената на труда в този сектор в РБългария е 4,8% на година. По всяка вероятност, подобен ще бъде и темпа на нарастване през следващите няколко години, освен ако не настъпи сериозен икономически възход, висока инфлация или поредна криза.

В разчетите на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД средната брутна работна заплата през периода след 2019 г. е увеличена с по 4,8% годишно в реалистичния и оптимистичния сценарий.

Основни допускания

От бюджет с нулева база на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е разработен бизнес плана за 2015 г. Планираните мерки за изпълнение на бизнес плана са в резултат от направените изводи. Бизнес планът е разработен в съответствие с планираната

влаккилометрова работа за изпълнение на Графика за движение на влаковете (ГДВ) и е обвързан с ресурсите за неговото обезпечаване. От бюджета на влак е изчислена влаккилометровата работа, бруто тонкилометровата работа със служебната маса на локомотива и извършената работа от тяговия подвижен състав. Преките разходи за инфраструктурни такси, за електроенергия и гориво за тяга, както и за необходимия основен експлоатационен персонал са разчетени на базата на бюджета на влак. Разработена е програма за ремонт на тягов и подвижен състав, обезпечаваща композирането на влаковете с изправни вагони, локомотиви, електромотрисни и дизелови мотрисни влакове. На базата на пробега на тяговия подвижен състав е разработен план за необходимия брой и вид техническо обслужване и са разчетени необходимите средства. План за деповски и текущ отцепъчен ремонт е разработен за техническо обслужване на пътническите вагони по вид и серия. Планирани са намаленията на разходите за амортизации на изваденитe и предложени за продажба ДМА. Прогнозирани са приходите от продажбата на излишни локомотиви, ЕМВ серия 32, вагоноотоплители, пътнически вагони, недвижимо имущество и друго движимо имущество. В разходите за персонал са планирани необходимите средства за обезщетения на освободения персонал.

Обемни показатели за превоз на пътници с железопътен транспорт

Планът за обемните показатели за 2015 г. предвижда увеличение с 1,51% на броя на превозените пътници и увеличение с 2,19% на реализираните пътниккилометри спрямо 2014 г. Увеличението по сегменти е както следва:

Таблица 91

показатели	Превозени пътници (хил.)		пкм (млн.)	
	2014 г.	2015 г.	2014 г.	2015 г.
Общо	**24 627,2**	**25 000,0**	**1 702,25**	**1 739,5**
в т.ч.:				
Превози, обект на ЗОУ	23 565,2	24 270,0	1548,23	1 639,0
Търговски превози	1 062,0	730,0	154,02	100,5

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

За запазването на съществуващите и привличане на нови клиенти ще допринесат следните фактори:

- Подобряване на качество на услугата – свеждане до минимум на закъсненията на влаковете, повишени изисквания към хигиената в тях, разширяване на търговското обслужване;
- Въвеждане на нови канали за дистрибуция на билети – интернет продажби.

  Развиване на рекламната дейност, насочена към:
  - Насърчаване продажбите на билети за спални вагони, чрез отпечатване и разпространение на рекламни материали;
  - Отпечатване и разпространение на рекламни материали за пропагандиране на търговските оферти;
  - Осигуряване на приходи за тази дейност, чрез отдаване под наем на екстериорни площи и интериорни площи (пътнически вагони);
  - Рекламиране на нови търговски инициативи и услуги.

  Развиване на атракционните пътувания чрез:
  - Културен и исторически туризъм – организиране на пътувания до интересни исторически обекти и до старите столици с композициите на „Корона Експрес" и „Витоша Експрес";

- Бизнес-туризъм – организиране на семинари, тийм билдинги, тържества, юбилеи и др. подобни делови и празнични пътувания до СПА центрове, като Велинград, Добринище, Кюстендил;
- Географски туризъм – организиране на турове по живописни природни маршрути: Петрич и Рупите, теснолинейката Септември – Добринище, Искърското дефиле, Подбалканската линия Копривщица – Карлово – Казанлък, дефилето на р. Средна Арда между Момчилград и Мост и др.
- Летен туризъм – разработване на „летни" дестинации до морските градове Варна и Бургас;
- Зимен туризъм – разработване на „зимни" дестинации до Банско, Велинград и Добринище, като се осъществят и контакти с хотели за настаняване (комплексно обслужване);
- Организиране на атракционни пътувания с конвенционален подвижен състав за рекламни кампании и промоции на големи търговски фирми;
- Организиране на групови посещения и разглеждане на експозициите в Музея на транспорта в гр. Русе и „Ремиза";
- Предоставяне на подвижен състав за игрални, документални и рекламни филмови продукции и извършване на снимачна дейност.

Инвестиции за 2015 г.

През 2015 г. ще бъдат довършени ремонтите по сключените договори от 2014 г., както и предстои сключване на нови договори, с цел наваксване в изоставането на ремонтите на пътническите вагони и локомотиви.

Планираните инвестиции са показани в следващата таблица:

Таблица 92

№	показатели	Мярка	План 2015 г.	в заводи	в депа
I.	**Пътнически вагони**				
1	**Капитализиран ремонт**	**хил. лева**	**14 530**	**13 002**	**1 528**
1.1	капитален ремонт в заводи				
	- брой вагони	брой	48	48	
	- стойност	хил. лева	9 778	9 778	
1.2	среден ремонт в депа и заводи				
	- брой вагони	брой	83	33	50
	- стойност	хил. лева	4 752	3 224	1 528
II.	**Локомотиви**				
1	**Капитализиран ремонт**	**хил. лева**	**6 408**	**2 720**	**3 688**
1.1	среден ремонт				
	- брой локомотиви	брой	19		19
	- стойност	хил. лева	1 766		1 766
1.2	подемен ремонт				
	- брой локомотиви	брой	55	5	50
	- стойност	хил. лева	3 422	1 500	1 922
1.3	възстановителен ремонт на ДМВ				
	- брой локомотиви	брой	1	1	
	- стойност	хил. лева	1 220	1 220	
	капитализирани разходи за ремонт	**хил. лева**	**20 938**	**15 722**	**5 216**
	ремонт на железен път и съоръжения	**хил. лева**	**195**		
	ремонт на сгради и ново строителство	**хил. лева**	**241**		
	закупуване на локомотиви и ЕМВ от СЛ	**хил. лева**	**1 872**		
	други инвестиции	**хил. лева**	**6 424**		
	общо:	**хил. лева**	**29 670**		

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Планирани са капитализирани ремонти на 131 броя пътнически вагони и 75 броя локомотиви. Една част от тях ще се извършват в заводите от железопътната промишленост, за което има сключени договори или предстои провеждането на процедури и сключване на договори.

Голяма част от ремонтите ще се извършат в ремонтните цехове и локомотивните депа със собствени сили.

Финансови показатели за 2015 г.

Таблица 93

в хил. лева	Опер.отчет 2014 г.	План 2015 г.	изменение + -	%
Финансови показатели				
Приходи - Общо	247 501	254 633	7 132	2,88%
в т.ч. Приходи от продажби	76 170	74 633	-1 537	-2,02%
Компенсации по Договор за ЗОУ	171 331	180 000	8 669	5,06%
Оперативни разходи	189 626	203 536	13 910	7,34%
EBITDA	**57 875**	**51 097**	-6 778	-11,71%
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	18 082	32 103	14 021	77,54%
Разходи за амортизации	82 935	86 501	3 566	4,30%
в т.ч.: Амортизации на кап. трансфер от ДБ	*18 082*	*32 103*	14 021	77,54%
EBIT	**-6 978**	**-3 301**	3 677	-52,69%
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**839**	**3 900**	3 061	364,84%
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	*916*	*5 655*	4 739	517,36%
Себестойност на продадени ДМА и КМА	*-77*	*-1 755*	-1 678	2179,22%
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)	*0*	*0*	0	
Финансови разходи	-4 762	-3 093	1 669	-35,05%
Печалба преди данъци	**-10 901**	**-2 494**	8 407	-77,12%
Данъци	4 366	0	-4 366	-100,00%
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	**0**	**3 183**	3 183	
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	*0*	*3 200*	3 200	
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост"	*0*	*-17*	-17	
Нетна печалба	**-15 267**	**689**	15 956	-104,51%
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**67 668**	**87 190**	19 522	28,85%
Баланс				
Собствен капитал	63 202	262 892	199 690	315,96%
Нетни активи	250 803	424 063	173 260	69,08%
Активи	402 682	552 001	149 319	37,08%
Задлъжнялост	245 708	197 440	-48 268	-19,64%
Обемни показатели				
Средносписъчен брой на персонала (брой)	6 105	5 897	-208	-3,41%
Производителност на 1 лице от персонала	279	295	16	5,80%
Превозени пътници (хил.пътника)	24 627	25 000	373	1,51%
Пътниккилометри (млн.)	1 702	1 739,5		
Коефициенти за:				
Рентабилност				

в хил. лева	Опер.отчет 2014 г.	План 2015 г.	изменение + -	%
нетен марж	-0,20	0,01		-104,61%
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-0,11	-0,013		-88,63%
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,03	-0,008		-72,02%
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,22	0,15		-31,95%
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,23	0,15		-33,04%
Задлъжнялост				
дълг/собствен капитал - financial gearing	3,89	0,75		-80,68%
дълг/ активи	0,61	0,36		-41,38%
Ликвидност				
обща ликвидност	0,22	0,40		85,00%
бърза ликвидност	0,13	0,23		80,07%
абсолютна ликвидност	0,04	0,035		-16,80%
Рентабилност на активите				
приходи на 1-ца тягов подвижен състав от общ парк, хил. лв.	865	1 218		40,79%
приходи на 1 пътнически вагон от общ парк, хил. лв.	323	382		18,31%
приходи на 1 лице от персонала, хил. лв.	41	43		6,51%

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Приходите от продажби намаляват от 76 170 хил. лв. по оперативен отчет през 2014 г. на 74 633 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 1 537 хил. лв. или 2,02%. Намалението се дължи на намалената приходна ставка от 0,04120 през 2014 г. на 0,04010 през 2015 г.,т.е. намалението е 0,00110 или 2,69%.

Компенсациите по Договора за обществени превозни услуги се увеличават от 171 331 хил. лв. през 2014 г. на 180 000 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 8 669 хил. лв. или 5,06%.

Оперативните разходи се увеличават от 189 626 хил. лв. през 2014 г. на 203 536 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 13 910 хил. лв. или 7,34%. Увеличението се дължи на увеличените разходи за материали от 7 180 хил. лв. по оперативен отчет за 2014 г. на 11 450 хил. лв. по бизнес план за 2015 г., т.е. увеличението е 4 270 хил. лв. или 59%, свързани с ремонтната дейност на депата. Увеличени са разходите за електроенергия от 34 866 хил. лв. през 2014 г. на 38 604 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 3 738 хил. лв. или 11% от увеличената бруто тонкилометрова работа. Увеличени са разходите за външни услуги от 54 120 хил. лв. през 2014 г. на 60 830 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 6 710 хил. лв. или 12% от увеличените разходи за охрана, техническо обслужване на локомотиви и вагони и застраховки. Намалени са разходите за гориво от 10 221 хил. лв. през 2014 г. на 9 603 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 618 хил. лв. или 6% от намалената бруто тонкилометрова работа и намалената цена на горивото. Увеличени са „други разходи" от 7 962 хил. лв. на 9 051 хил. лв., т.е. увеличението е 1 089 хил. лв. или 14%. Дължи се на увеличените разходи за работно, униформено и специално облекло.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации намалява от 57 875 хил. лв. през 2014 г. на 51 097 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 6 778 хил. лв. или 11,71%. Влошаването на EBITDA се дължи на непропорционалното увеличение на разходите спрямо ръста на приходите. Приходите от продажби са увеличени със 7 132 хил. лв., а оперативните разходи – с 13 910 хил. лв.

Нетният финансов резултат се увеличава от загуба 15 267 хил. лв. по оперативен отчет за 2014 г. „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД планира печалба от 689 хил. лв. по бизнес план за 2015 г. В „приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ" са разчетени средства, съответстващи на амортизациите на капиталовите трансфери за 2013 г. (20 млн. лв.), за 2014 г. (30 млн. лв.), както и планирания капиталов трансфер за 2015 г. (30 млн. лв.) с които ще се разплатят част от главниците по кредитните споразумения за доставка на ЕМВ и ДМВ. В резултат „приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ" се увеличават от 18 082 хил. лв. през 2014 г. на 32 103 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 14 021 хил. лв. или 77,54%. В разчета са включени и печалбите от планираните продажби на излишни активи (пътнически вагони, локомотиви, недвижимо и движимо имущество и скрап) в размер на 3 900 хил. лв., както и печалбата от продажба по схемата „дълг срещу собственост" в размер 3 183 хил. лв. Увеличени са разходите за амортизации от 82 935 хил. лв. през 2014 г. на 86 501 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 3 566 хил. лв. или 4,30% от амортизиране на извършените капитализирани ремонти през годината и закупените активи от „Холдинг БДЖ" ЕАД. Намалени са разходите за данъци с 4 366 хил. лв. през 2015 г. Всичко това води до обратна пропорционалност в тренда на EBITDA и на нетния финансов резултат.

Свободният паричен поток се увеличава от 67 668 хил. лв. през 2014 г. на 87 190 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 19 522 хил. лв. или 28,85%. Увеличеният паричен поток е вследствие на реализираната печалба. През 2015 г. е разчетено плащането на главници по заеми със средства от капиталов трансфер в размер на 30 млн. лв. и 20 млн. лв. собствени средства.

Нарастване на ДМА – Балансовата стойност на ДМА се увеличава от 329 633 хил. лв. към 31.12.2014 г. на 482 325 хил. лв. към 31.12.2015 г., т.е. увеличението е 152 692 хил. лв. или 46,3%. Балансовата стойност на активите е увеличена вследствие на планираната преоценка на активите, закупените активи от „Холдинг БДЖ" ЕАД и планираните инвестиции за годината.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 245 708 хил. лв. по оперативен отчет през 2014 г. на 197 440 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 48 268 хил. лв. или 19.64%.

Собственият капитал се увеличава от 63 202 хил. лв. през 2014 г. на 262 892 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 199 690 хил. лв. или 315,96%. Увеличението се дължи на направената преоценка на активите и увеличението на целевите резерви от последващи оценки на активите и пасивите.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството се увеличава от -0,20 през 2014 г. на 0,01 през 2015 г., т.е. увеличението е 104,61%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се подобрява от -0,11 през 2014 г. на -0,013 през 2015 г., т.е. увеличението е 88,63 %.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) се подобрява от -0,03 през 2014 г. на -0,008 през 2015 г., т.е. увеличението е 72,02%.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) намалява от 0,22 през 2014 г. на 0,15 през 2015 г., т.е. намалението е 31,95%. Влошаването е поради увеличената стойност на активите вследствие на извършената преоценка.
- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) намалява от 0,23 през 2014 г. на 0,15 през 2015 г., т.е. намалението е 33,04%. Влошаването е поради увеличената стойност на

активите вследствие на извършената преоценка.

Коефициентите за рентабилност през 2015 г. се подобряват в резултат на разработения нулев бюджет и оптимизацията на разходите.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 3,89 през 2014 г. на 0,75 през 2015 г., т.е. намалението е 80,68%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, намалява от 0,61 през 2014 г. на 0,36 през 2015 г., т.е. намалението е 41,38%.

Задлъжнялостта на дружеството през 2015 г. се подобрява от увеличението на свободния паричен поток, плащането на част от задълженията и увеличаването на стойността на активите и собствения капитал от извършената преоценка.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 0,22 през 2014 г. на 0,40 през 2015 г., т.е. увеличението е 85,00%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се увеличава от 0,13 през 2014 г. на 0,23 през 2015 г., т.е. увеличението е 80,07%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност намалява от 0,04 през 2014 г. на 0,035 през 2015 г., т.е. намалението е 16,80%.

Въпреки, че коефициентите за обща и бърза ликвидност се подобряват през 2015 г., те запазват своите стойности под 1.

Рентабилност на активите

- На **1 вагон** (приходи/брой вагони) – Рентабилността на 1 пътнически вагон се увеличава от 323 хил. лв. през 2014 г. на 382 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 59 хил. лв. или 18,31%.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив се увеличава от 865 хил. лв. през 2014 г. на 1 218 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 353 хил. лв. или 40,79%.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице се увеличава от 41 хил. лв. през 2014 г. на 43 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 2 хил. лв. или 6,51%.

Коефициентите за рентабилност се подобряват вследствие от изваденте за продажба излишни неоперативни активи.

Изводи:

На базата на разработения нулев бюджет е изграден бизнес плана на дружеството за 2015 г.

Планирано е намаление на персонала, съобразно определения свръхкапацитет от нулевия бюджет.

Извадени са от експлоатация излишните локомотиви, ЕМВ и вагони и са предложени за продажба.

Разработени са мерки за изпълнение на плана.

Финансовите показатели са значително подобрени.

Таблица 94 **Прогнозен отчет за приходите и разходите – проект 2015 г.** (хил. лв.)

показатели	Оперативен Отчет 2014 г.	План 2015 г.	+ -	%
Нетни приходи от продажби	**70 196**	**69 805**	**-391**	**-0,56%**
на външни клиенти	68 180	68 129	-51	-0,07%
превоз на пътници	68 180	68 129	-51	-0,07%
в т.ч. Компенсации	14 988	16 175	1 187	7,92%
на свързани лица	2 016	1 676	-340	-16,87%
Други приходи	5 974	4 828	-1 146	-19,18%
от външни клиенти	2 867	2 666	-201	-7,01%
от свързани лица	3 107	2 162	-945	-30,42%
Финансиране по договор за ЗОУ от ДБ	**171 331**	**180 000**	**8 669**	**5,06%**
Приходи общо	**247 501**	**254 633**	**7 132**	**2,88%**
Разходи за основна дейност	**189 626**	**203 536**	**13 910**	**7,34%**
материали	7 180	11 450	4 270	59,47%
горива	10 221	9 603	-618	-6,05%
ел. енергия	34 866	38 604	3 738	10,72%
топлоенергия	396	350	-46	-11,62%
външни услуги	54 120	60 830	6 710	12,40%
от външни доставчици	50 221	58 208	7 987	15,90%
- услуги	18 069	24 384	6 315	34,95%
- инфраструктурни такси	29 180	30 812	1 632	5,59%
- други услуги от НК "ЖИ"	2 972	3 012	40	1,35%
от свързани лица	3 899	2 622	-1 277	-32,75%
заплати	59 732	60 063	331	0,55%
социални осигуровки и надбавки	18 373	18 054	-319	-1,74%
социални осигуровки и надбавки - почивно дело СЛ		749	749	
други разходи	7 962	9 051	1 089	13,68%
суми с корективен характер	-3 224	-5 218	-1 994	61,85%
EBITDA	**57 875**	**51 097**	-6 778	-11,71%
приходи от амортизации на други финансирания от ДБ	18 082	32 103	14 021	77,54%
амортизации	82 935	86 501	3 566	4,30%
В т.ч.: амортизации на ДМА финансирани от ДБ	18 082	32 103	14 021	77,54%
EBIT	**-6 978**	**-3 301**	3 677	-52,69%
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	916	5 655	4 739	517,36%
Себестойност на продадените ДМА и КМА	-77	-1 755	-1 678	2179,22%
финансови приходи	383	457	74	19,32%
финансови разходи	5 145	3 550	-1 595	-31,00%
Счетоводна печалба (загуба)	**-10 901**	**-2 494**	8 407	-77,12%
данъци	4 366	0	-4 366	-100,00%
брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"		3 200	3 200	
себестойност на продадените активи по схемата "дълг срещу собственост"		-17	-17	
Печалба (загуба)	**-15 267**	**689**	15 956	-104,51%

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 95 **Баланс** (хил. лв.)

АКТИВ		Опер. Отчет 31.12.2014	Разчет 31.12.2015
А. Дълготрайни активи			
I. Дълготрайни материални активи			
	Общо по група I	**329 633**	**482 325**
II. Дълготрайни нематериални активи			
	Общо по група II	**157**	**157**
III. Дългосрочни финансови активи			
	Общо по група III.	**14 013**	**12 573**
IV. Търговска репутация			
	Общо по група IV.	-	-
V. Разходи за бъдещи периоди			
	Общо по група V.	-	-
	Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**343 803**	**495 055**
Б. Краткотрайни активи			
I. Краткотрайни материални запаси			
	Общо по група I.	**21 882**	**21 882**
II. Краткосрочни вземания			
	Общо по група II	**24 638**	**24 638**
III. Краткосрочни финансови активи			
	Общо по група III	**-**	**-**
IV. Парични средства			
	Общо по група IV.	**6 462**	**4 529**
V. Разходи за бъдещи периоди			
	Общо по група V.	**-**	**-**
	Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**52 982**	**51 049**
В. АКТИВИ, ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА			
	Общо за раздел В	**5 897**	**5 897**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)		**402 682**	**552 001**

ПАСИВ		Опер. Отчет 31.12.2014	Разчет 31.12.2015
А. Собствен капитал			
I. Основен капитал			
	Общо по група I	**9 900**	**9 900**
II. Резерви			
	Общо по група II	**99 595**	**298 596**
III. Финансов резултат			
	Общо по група III	(46 293)	(45 604)
	Общо по раздел А (I+II+III)	**63 202**	**262 892**
Б. Дългосрочни пасиви			
I. Дългосрочни задължения			
	Общо по група I	**93 829**	**69 502**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания			
	Общо по група II	-	-
	Общо по раздел Б (I+II)	**93 829**	**69 502**
В. Краткосрочни пасиви			
I. Краткосрочни задължения			
	Общо по група I	**151 879**	**127 938**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания			
	Общо за група II	**93 772**	**91 669**
	Общо по раздел В (I+II)	**245 651**	**219 607**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)		**402 682**	**552 001**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 96 **Прогнозен паричен поток** (хил. лв.)

	2014	2015
Парични средства в началото на периода	**11 591**	**6 462**
А. Парични потоци от основна дейност		
постъпления	**95 917**	**78 137**
- от превоз на пътници	57 561	51 954
- компенсации	18 359	16 175
- други приходи	5 828	2 666
- ДДС за възстановяване	8 040	3 504
- други услуги от СЛ	3 674	2 162
- жп карти	2 455	1 676
плащания	**209 090**	**216 703**
- за персонал	77 151	80 256
почивно дело СЛ		816
- гориво	12 293	9 603
- ел. енергия	40 853	38 954
- материали и резервни части	7 541	10 701
- материали и резервни части СЛ		749
- услуги	19 020	24 384
- други разходи	5 009	7 494
- инфраструктурни такси	35 017	30 812
- други услуги от НК "ЖИ"	4 054	3 012
- техническо обслужване на пътнически вагони		
- гарова маневра		
- експертно и административно подпомагане	2 310	1 308
- други услуги от СЛ	1 845	1 530
- непредвидени разходи	76	5 779
- данък печалба	3 723	1 000
- финансови разходи	198	305
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(113 173)**	**(138 566)**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност		
постъпления	**-**	**5 655**
- продажби на активи		5 655
плащания	**18 994**	**28 104**
- доставка на нови вагони, ЕМВ и локомотиви		-
- закупуване на локомотиви и ЕМВ от СЛ		1 872
- инвестиции		6 424
- ремонт на пътнически вагони	10 529	14 072
- ремонт на локомотиви	1 797	5 300
- други инвестиции	6 668	436
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**(18 994)**	**(22 449)**
В. Парични потоци от финансова дейност		
постъпления	**2 217**	**1 885**
- заем ТП	2 217	1 885
плащания	**76 510**	**52 803**
- лихви по заеми БДЖ ПП (СЛ)	4 605	3 245
- главници по просрочени заеми БДЖ ПП (СЛ)	33 095	47 012
- главници по просрочени заеми СЛ	36 810	2 546
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(74 293)**	**(50 918)**
Изменение през периода (А+Б+В)	**(206 460)**	**(211 933)**
Финансирания	**201 331**	**210 000**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**171 331**	**180 000**
- капиталови трансфери от ДБ	**30 000**	**30 000**
Изменение след финансирания	**(5 129)**	**(1 933)**
- минимален оперативен резерв		**500**
Парични средства в края на периода	**6 462**	**4 029**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

8. Бюджет и коментар 2016 – 2022 г.

8.1. Допускания при различните сценарии

Периодът 2016 – 2022 г. е разделен условно на две фази:

Фаза 1 – Фаза на стабилизиране – Дружеството привежда структурата си към бюджет с нулева база, освобождава се от съпътстващи и несвойствени дейности, свърхкапацитет от активи и персонал и насочва усулията си към основната дейност – превоз на пътници с железопътен транспорт във вътрешно и международно съобщение.

Фаза 2 – Фаза на развитие – „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД значително подобрява предлаганата услуга с направените инвестиции.

Разработени са три сценария – реалистичен, оптимистичен и песимистичен.

През 2015 г. е планирана преоценка на активите на дружеството и е направена прогноза за изменението на тяхната справедлива стойност. От 2016 г. в баланса е включена прогнозната преоценка на активите и е „увеличен резерва от последващи оценки на активите и пасивите" на собствения капитал.

В трите сценария всяка година в периода 2016 – 2022 г. е разработена при обем 20 045 млн. влаккилометрова работа на пътнически превози, обект на задължителни превозни услуги, в съответствие с клаузите на договора с държавата.

И в трите сценария е направено допускането, че необходимата компенсация по договора с държавата ще се осигури в пълен размер. В песмистичният и реалистичният сценарий е направено допускането, че през периода 2016 – 2022 г. ще бъде отпускан ежегодно капиталов трансфер в размер на 30 млн. лв. Капиталовият трансфер ще бъде използван за закупуване на нов подвижен състав съгласно изготвена инвестиционна програма. В оптимистичният сценарий е увеличен размера на капиталовия трансфер на 57 млн. лв. и броя на закупените влакове от ново поколение от 15 на 30 броя. Освен това се предвижда и закупуване на 16 броя шинобуси с допълнителен капиталов трансфер в размер на 30 млн. лв. за 5-годишен период.

Еднаквите допускания в трите сценария са показани в следващата таблица:

Таблица 97

№	Допускания	мярка	Песимистичен	Реалистичен	Оптимистичен
1.	Намаляване на персонала				
	за 2015 г.	брой	471	471	471
	за 2016 г.	брой	646	646	646
	за периода 2017 - 2022 г.	брой	600	600	600
2.	Цена на дизеловото гориво				
	нарастване годишно	%	4%	4%	4%
3.	Цена на електрическата енергия				
	нарастване годишно	%	6-7%	6-7%	6-7%
5.	Средно годишна инфлация				
	2016 г.	%	1,8%	1,8%	1,8%
	за периода 2017 - 2022 г.				
	средногодишно	%	2,2%	2,2%	2,2%

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Различията в трите сценария са дадени в следната таблица:

Таблица 98

№	Допускания	мярка	Песимистичен	Реалистичен	Оптимистичен
1.	Ръст на превозените пътници				
	за периода 2015-2022	%	-16,21%	9,52%	14,12%
2.	Увеличение на приходната ставка				
	за периода 2015-2022	%	10,46%	10,88%	12,39%
3.	Нарастване на средна работна заплата				
	за периода 2015-2022	%	9,78%	30,74%	30,74%
4.	Производителност на 1 лице от персонала				
	за периода 2015-2022				
	на база пътниккилометри	%	12,19%	52,63%	64,17%
	на база приходи	%	43,80%	54,81%	53,85%
5.	Продажба на активи				
	за периода 2015-2022				
	тягови единици	брой	92	92	113
	вагони	брой	339	339	359
6.	Намаление на разходи за техническо обслужване НК ЖИ				
	средногодишно	%	0%	5%	10%
7.	Намаление на разходи за гарова маневра НК ЖИ				
	средногодишно	%	0%	5%	10%
8.	Ръст на заплатите от 2019 г.				
	средногодишно	%		4,8%	4,8%
9.	Инвестиции				
	за периода 2015-2022	хил. лв.	506 185	505 865	532 162
10.	Обезщетения на персонал при прехвърляне дейността в ДП "НК ЖИ"	хил. лв.	2 482		

Източник:„БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Предвижда се разходите за гарова маневра и ревизия на вагоните в гарите, които ще се извършват от Национална компания „Железопътна инфраструктура" да запазят своя размер в песимистичния сценарий. В този вариант се планира персоналът да бъде освободен и да му бъдат изплатени съответните обезщетения. В реалистичният и оптимистичният сценарии се предвижда персоналът да бъде прехвърлен от едното дружество в другото без да се плащат обезщетения. Намалението на разходите за гарова маневра и ревизия на вагоните в гарите е с 5% - в реалистичния и с 10% - в оптимистичния сценарий.

8.2. Бюджет и коментар за Фаза стабилизиране

Песимистичния сценарий е разработен при следните допускания:

Не се очаква значително подобрение на състоянието на железопътната инфраструктура.

Продължаващото обезлюдяване на малките населени места и засилващата се концентрация на населението в големите административни центрове ще доведе до съществуването само на крайградски превози.

Недостатъчното предлагане на транспортна услуга води до намаляване на ежедневните пътувания.

Превозите на дълги разстояния продължават да се насочват към автомобилния и автобусния транспорт предвид по-доброто качество на предлаганата услуга и по-бързото време за придвижване.

Ако условията на договора с държавата относно изменението на цените не се променят, тяхната корекция ще бъде минимална или такава няма да се извършва. Цените на търговските влакове, които не се регулират от държавата, не могат да се увеличават често и с по-голям процент, тъй като разликата между тях и тези по ЗОУ ще стане много голяма и те ще пътуват празни. От друга страна инвестиция за нов подвижен състав за търговски влакове може да се прави само със собствени средства, което е трудно осъществимо. Остарелият подвижен състав на търговските влакове няма да предлага достатъчно добро качество.

8.2.1. Песимистичен сценарий

2016 – 2018 г.

Прогнозата за обемите и приходите при Фаза на стабилизиране на песимистичния сценарий е:

Таблица 99

показатели	мярка	2015	2016	2017	2018	+ -	%
превозени пътници	млн.	25,0	24,8	24,108	23,416	-1,584	-6,34%
пътниккилометри	млн.	1 739,5	1 644,0	1 602,0	1 559,0	-180,5	-10,38%
приходи - нето	хил. лева	69 745	67 352	66 469	65 473	-4 272	-6,13%

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Намаление на превозените пътници общо с около 3% годишно или с 6,34% за периода (2016 – 2018 г.). В търговския сегмент е планиран ръст с 10% за 2016 г. от увеличаване броя на бързите влакове с предварителна разервация и с по 1% за 2017 и 2018 г., или общо за периода - 11,78%. Спад на пътниците по ЗОУ с 1,1% за 2016 г. и с около 3% годишно за 2017 и 2018 г., или общо за периода - 6,88%.

На базата на направените допускания са планирани превози от 25 000 хил. пътници през 2015 г. и спад до 23 416 хил. пътника през 2018 г.

Пътниккилометровата работа е прогнозирана на база превозени пътници и средно пропътувано разстояние по години. За 2015 г. пътниккилометровата работа е в размер на 1 739,5 млн. пътниккилометри и през 2018 г. спада до 1 559 млн. пътниккилометри, т.е. намалението е 180,5 млн. или 10,38%.

Увеличение на приходната ставка с по 1% всяка година през периода и с 3% през 2016 г. на търговските влакове. В резултат на намалелия брой пътници приходите общо намаляват от 69 745 хил. лв. през 2015 г. на 65 473 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 4 272 хил. лв. или 6,13%. В търговския сегмент се предвижда увеличение от 1 317 хил. лв. или 15,80%, за сегмент ЗОУ се предвижда намаление с 5 590 хил. лв. или 9,10%.

Таблица 100 **Основни ключови показатели**

в хил. лева	2015	2016	2017	2018
Финансови показатели				
Приходи - Общо	254 633	256 584	256 043	260 744
в т.ч. Приходи от продажби	74 633	71 950	71 172	70 278
Компенсации по Договор за ЗОУ	180 000	184 634	184 871	190 466
Оперативни разходи	203 536	208 913	205 951	208 378
EBITDA	**51 097**	**47 671**	**50 092**	**52 366**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	32 103	10 948	10 949	10 951
Разходи за амортизации	86 501	59 357	61 912	64 616
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*32 103*	*10 948*	*10 949*	*10 951*
EBIT	**-3 301**	**-738**	**-871**	**-1 299**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**3 900**	**4 029**	**3 299**	**3 480**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	*5 655*	*6 147*	*4 980*	*4 410*
Себестойност на продадени ДМА и КМА	*-1 755*	*-2 118*	*-1 681*	*-930*
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)	*0*	*0*	*0*	*0*
Финансови разходи	-3 093	-2 599	-2 342	-2 086
Печалба преди данъци	**-2 494**	**692**	**86**	**95**
Данъци	0	0	0	0
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	**3 183**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	*3 200*	*0*	*0*	*0*
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост"	*-17*	*0*	*0*	*0*
Нетна печалба	**689**	**692**	**86**	**95**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**87 190**	**60 049**	**61 998**	**64 711**
Баланс				
Собствен капитал	262 892	263 584	263 670	263 765
Нетни активи	424 063	419 470	395 074	414 016
Активи	552 001	558 843	566 187	570 586
Задлъжнялост	197 440	184 538	172 745	158 000
Обемни показатели				
Средносписъчен брой на персонала (брой)	5 897	5 054	4 954	4 854
Производителност на 1 лице от персонала	295	325	323	321
Превозени пътници (хил.пътника)	25 000	24 800	24 108	23 416
Пътниккилометри (млн.)	1 740	1 644	1 602	1 559
Коефициенти за:				
Рентабилност				
нетен марж	0,01	0,01	0,00	0,001
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-0,01	0,00	0,00	-0,005
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,01	0,00	0,00	-0,003
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,15	0,15	0,15	0,162
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,155	0,15	0,16	0,166
Задлъжнялост				
дълг/собствен капитал - financial gearing	0,75	0,70	0,66	0,60
дълг/ активи	0,36	0,33	0,31	0,28
Ликвидност				
обща ликвидност	0,40	0,55	0,62	0,87
бърза ликвидност	0,23	0,39	0,49	0,73

в хил. лева	2015	2016	2017	2018
абсолютна ликвидност	0,04	0,01	0,00	0,00
Рентабилност на активите				
приходи на 1-ца тягов подвижен състав от общ парк, хил. лева	1 218	1 234	1 231	1 254
приходи на 1 пътнически вагон от общ парк, хил. лева	382	422	467	534
приходи на 1 лице от персонала, хил. лева	43	51	52	54

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Приходите от продажби намаляват от 74 633 хил. лв. през 2015 г. на 70 278 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 4 355 хил. лв. или 5,84%. Намалението се дължи на стагнацията на пазара и намалението на извършената работа в пътниккилометри от 1 739,5 млн. през 2015 г. на 1 559 млн. през 2018 г., т.е. намалението е 180,5 млн. или 10,38%.

Компенсациите по договора с държавата се увеличават от 180 000 хил. лв. през 2015 г. на 190 466 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 10 466 хил. лв. или 5,81%.

Оперативните разходи се увеличават от 203 536 хил. лв. през 2015 г. на 208 378 хил. лв.през 2018 г., т.е. увеличението е 4 842 хил. лв. или 2,38%. Увеличението се дължи на увеличените цени в съответствие с инфлационния индекс за периода, въпреки намалените разходи за персонал от 78 866 хил. лв. през 2015 г. на 66 790 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 12 076 хил. лв. или 15,31%.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от 51 097 хил. лв. през 2015 г. на 52 366 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 1 269 хил. лв. или 2,48%. Подобряването на EBITDA се дължи на увеличението на приходите с по-висок темп от увеличението на разходите за периода.

Нетният финансов резултат намалява от печалба в размер на 689 хил. лв. през 2015 г. на печалба 95 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 594 хил. лв. или 86,21%. В разчета за 2018 г. са включени и планираните продажби на излишни активи (пътнически вагони, локомотиви, недвижимо и движимо имущество и скрап) с нетен ефект 3 480 хил. лв.

Свободният паричен поток намалява от 87 190 хил. лв. през 2015 г. на 64 711 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 22 479 хил. лв. или 25,78%. Свободният паричен поток намалява от намалените амортизации. В прогнозата са разчетени средства за плащания на главници по заеми в рамките на оставащия свободен паричен поток след осигуряване на планираните ремонти на тягов и подвижен състав, и планираните инвестиции.

Нарастване на ДМА – Отчетната стойност на ДМА през периода се увеличава от извършените ремонти на тягов и подвижен състав и другите направени инвестиции.

Задължения /краткосрочни и дългосрочни/ – Задлъжнялостта намалява от 197 440 хил. лв. през 2015 г. на 158 000 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 39 440 хил. лв. или 19,98%.

Собственият капитал се увеличава от 262 892 хил. лв. през 2015 г. на 263 765 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 873 хил. лв. или 0,33%. Увеличението на собствения капитал се дължи на разчетената печалба за периода.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството намалява от 0,01 през 2015 г. на 0,001 през 2018 г., т.е. намалението е 85,36%.

- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се увеличава от -0,01 през 2015 г. на -0,005 през 2018 г., т.е. увеличението е 60,78%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) се увеличава от -0,01 през 2015 г. на -0,003 през 2018 г., т.е. увеличението е 59,69%.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) се увеличава от 0,15 през 2015 г. на 0,16 през 2018 г., т.е. увеличението е 7,25%.
- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 0,155 през 2015 г. на 0,166 през 2018 г., т.е. увеличението е 7,31%.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 0,75 през 2015 г. на 0,60 през 2018 г., т.е. намалението е 20,24%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, намалява от 0,36 през 2015 г. на 0,28 през 2018 г., т.е. намалението е 22,58%.

Задлъжнялостта на дружеството за периода се подобрява от плащането на част от задълженията.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 0,40 през 2015 г. на 0,87 през 2018 г., т.е. увеличението е 117,61%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се увеличава от 0,23 през 2015 г. на 0,73 през 2018 г., т.е. увеличението е 219,57%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност намалява от 0,04 през 2015 г. на 0,003 през 2018 г., т.е. намалението е 90,98%.

Въпреки, че коефициентите за ликвидност се подобряват през 2018 г., те са под 1.

Рентабилност на активите

- На **1 вагон** (приходи/брой вагони) – Рентабилността на 1 пътнически вагон се увеличава от 382 хил. лв. през 2015 г. на 534 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 152 хил. лв. или 39,96%.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив се увеличава от 1 218 хил. лв. през 2015 г. на 1 254 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 36 хил. лв. или 2,89%.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице се подобрва от 43 хил. лв. през 2015 г. на 54 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 11 хил. лв. или 24,40%.

Коефициентите за рентабилност на активите се подобряват вследствие от изваденте за продажба излишни неоперативни активи.

Таблица 101 **Прогнозен отчет за приходите и разходите за 2016 – 2018 г.** (хил. лева)

показатели	План 2015 г.	Проект 2016 г.	Проект 2017 г.	Проект 2018 г.

Нетни приходи от продажби	**69 805**	**67 412**	**66 529**	**65 533**
на външни клиенти	68 129	66 415	65 517	64 505
в т.ч. Компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175
на свързани лица	1 676	997	1 012	1 028
Други приходи	4 828	4 538	4 643	4 745
от външни клиенти	2 666	2 922	2 986	3 052
от свързани лица	2 162	1 616	1 657	1 693
Финансиране по договор за ЗОУ от ДБ	**180 000**	**184 634**	**184 871**	**190 466**
Приходи общо	**254 633**	**256 584**	**256 043**	**260 744**
Разходи за основна дейност	**203 536**	**208 913**	**205 951**	**208 378**
материали	11 450	11 602	11 857	12 118
горива	9 603	8 742	9 066	9 397
ел. енергия	38 604	40 875	42 186	43 392
топлоенергия	350	357	363	369
външни услуги	60 830	70 706	71 036	71 880
от външни доставчици	58 208	69 141	69 448	70 268
- услуги	24 384	25 817	25 869	26 427
- инфраструктурни такси	30 812	31 682	31 682	31 682
- други услуги от НК "ЖИ"	3 012	3 066	3 133	3 202
- техническо обслужване на пътнически вагони НК ЖИ		3 559	3 637	3 717
- гарова маневра НК ЖИ		5 017	5 127	5 240
- ремонт				
от свързани лица	2 622	1 565	1 588	1 612
заплати	60 063	53 839	51 048	50 752
социални осигуровки и надбавки	18 054	16 161	15 251	15 129
социални осигуровки и надбавки - почивно дело СЛ	749	852	880	909
други разходи	9 051	9 062	9 261	9 465
суми с корективен характер	-5 218	-3 283	-4 997	-5 033
EBITDA	**51 097**	**47 671**	**50 092**	**52 366**
приходи от амортизации на други финансирания от ДБ	32 103	10 948	10 949	10 951
амортизации	86 501	59 357	61 912	64 616
В т.ч.: амортизации на ДМА финансирани от ДБ	32 103	10 948	10 949	10 951
EBIT	**-3 301**	**-738**	**-871**	**-1 299**
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	5 655	6 147	4 980	4 410
Себестойност на продадените ДМА и КМА	-1 755	-2 118	-1 681	-930
финансови приходи	457	401	358	314
финансови разходи	3 550	3 000	2 700	2 400
Счетоводна печалба (загуба)	**-2 494**	**692**	**86**	**95**
брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	3 200			
себестойност на продадените активи по схемата "дълг срещу собственост"	-17			
Печалба (загуба)	**689**	**692**	**86**	**95**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 102 **Прогнозен баланс за 2016 – 2018 г.** (хил. лева)

	Разчет	Разчет	Разчет	Разчет

АКТИВ	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018
А. Дълготрайни активи				
I. Дълготрайни материални активи				
Общо по група I	**482 325**	**469 745**	**448 386**	**423 225**
II. Дълготрайни нематериални активи				
Общо по група II	**157**	**1 157**	**2 157**	**3 157**
III. Дългосрочни финансови активи				
Общо по група III.	**12 573**	**11 133**	**9 693**	**8 253**
IV. Търговска репутация				
Общо по група IV.	-	-	-	-
V. Разходи за бъдещи периоди				
Общо по група V.	-	-	-	-
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**495 055**	**482 035**	**460 236**	**434 635**
Б. Краткотрайни активи				
I. Краткотрайни материални запаси				
Общо по група I.	**21 882**	**21 882**	**21 882**	**21 882**
II. Краткосрочни вземания				
Общо по група II	**24 638**	**53 569**	**83 569**	**113 569**
III. Краткосрочни финансови активи				
Общо по група III	**-**	**-**	**-**	**-**
IV. Парични средства				
Общо по група IV.	**4 529**	**1 357**	**500**	**500**
V. Разходи за бъдещи периоди				
Общо по група V.	**-**	**-**	**-**	**-**
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**51 049**	**76 808**	**105 951**	**135 951**
В. АКТИВИ, ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА				
Общо за раздел В	**5 897**			
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**552 001**	**558 843**	**566 187**	**570 586**

ПАСИВ	Разчет 31.12.2015	Разчет 31.12.2016	Разчет 31.12.2017	Разчет 31.12.2018
А. Собствен капитал				
I. Основен капитал				
Общо по група I	**9 900**	**9 900**	**9 900**	**9 900**
II. Резерви				
Общо по група II	**298 596**	**298 596**	**298 596**	**298 596**
III. Финансов резултат				
Общо по група III	(45 604)	(44 912)	(44 826)	(44 731)
Общо по раздел А (I+II+III)	**262 892**	**263 584**	**263 670**	**263 765**
Б. Дългосрочни пасиви				
I. Дългосрочни задължения				
Общо по група I	**69 502**	**45 165**	**1 632**	**1 430**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания				
Общо по група II	-			
Общо по раздел Б (I+II)	**69 502**	**45 165**	**1 632**	**1 430**
В. Краткосрочни пасиви				
I. Краткосрочни задължения				
Общо по група I	**127 938**	**139 373**	**171 113**	**156 570**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания				
Общо за група II	**91 669**	**110 721**	**129 772**	**148 821**
Общо по раздел В (I+II)	**219 607**	**250 094**	**300 885**	**305 391**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**552 001**	**558 843**	**566 187**	**570 586**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 103 **Прогнозен паричен поток за 2016 – 2018 г.** (хил. лева)

	2015	2016	2017	2018
Парични средства в началото на периода	**6 462**	**4 529**	**1 357**	**500**

А. Парични потоци от основна дейност				
постъпления	**78 137**	**75 240**	**74 469**	**73 582**
- от превоз на пътници	51 954	50 240	49 342	48 330
- компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175
- други приходи	2 666	2 922	2 986	3 052
- ДДС за възстановяване	3 504	3 290	3 297	3 304
- други услуги от СЛ	2 162	1 616	1 657	1 693
- жп карти	1 676	997	1 012	1 028
плащания	**216 703**	**214 121**	**212 245**	**214 715**
- за персонал	80 256	70 000	66 299	65 881
почивно дело СЛ	816	929	959	991
- гориво	9 603	8 742	9 066	9 397
- ел. енергия	38 954	41 232	42 549	43 761
- материали и резервни части	10 701	11 602	11 857	12 118
- материали и резервни части СЛ	749			
- услуги	24 384	25 817	25 869	26 427
- други разходи	7 494	9 062	9 261	9 465
- инфраструктурни такси	30 812	31 682	31 682	31 682
- други услуги от НК "ЖИ"	3 012	3 066	3 133	3 202
- техническо обслужване на пътнически вагони		3 559	3 637	3 717
- гарова маневра		5 017	5 127	5 240
- експертно и административно подпомагане	1 308	1 278	1 306	1 334
- други услуги от СЛ	1 530	500	500	500
- непредвидени разходи	5 779	1 135	500	500
- данък печалба	1 000	200	200	200
- финансови разходи	305	300	300	300
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(138 566)**	**(138 881)**	**(137 776)**	**(141 133)**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност				
постъпления	**5 655**	**6 147**	**4 980**	**4 410**
- продажби на активи	5 655	6 147	4 980	4 410
плащания	**28 104**	**69 397**	**70 615**	**69 507**
- доставка на нови вагони, ЕМВ и локомотиви	-	30 000	30 000	30 000
- закупуване на локомотиви и ЕМВ от СЛ	1 872			
- инвестиции	6 424	17 440	18 140	17 340
- ремонт на пътнически вагони	14 072	12 682	13 210	12 611
- ремонт на локомотиви	5 300	4 418	4 408	4 699
- други инвестиции	436	4 857	4 857	4 857
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**(22 449)**	**(63 250)**	**(65 635)**	**(65 097)**
В. Парични потоци от финансова дейност				
постъпления	**1 885**	**1 841**	**1 798**	**1 754**
- заем ТП	1 885	1 841	1 798	1 754
плащания	**52 803**	**17 516**	**14 115**	**15 990**
- лихви по заеми БДЖ ПП (СЛ)	3 245	2 700	2 400	2 100
- главници по просрочени заеми БДЖ ПП (СЛ)	47 012	14 816	11 715	13 890
- главници по просрочени заеми СЛ	2 546			
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(50 918)**	**(15 675)**	**(12 317)**	**(14 236)**
Изменение през периода (А+Б+В)	**(211 933)**	**(217 806)**	**(215 728)**	**(220 466)**
Финансирания	**210 000**	**214 634**	**214 871**	**220 466**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**180 000**	**184 634**	**184 871**	**190 466**
- капиталови трансфери от ДБ	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**
Изменение след финансирания	**(1 933)**	**(3 172)**	**(857)**	**-**
- минимален оперативен резерв	**500**	**500**	**500**	**500**
Парични средства в края на периода	**4 029**	**857**	**-**	**-**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

8.2.2. Реалистичен сценарий

Реалистичния сценарий е разработен при следните допускания:

Изпълнение на програмата за рехабилитация на железопътната инфраструктура на Национална компания „Железопътна инфраструктура".

Реализиране на инвестиционната програма на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Закупуване на влакове от ново поколение, които ще бъдат използвани за пускане на допълнителни влакове или за замяна на съществуващите по дестинациите от София до Пловдив, Бургас, Варна, Русе, Видин и Петрич.

В резултат на подновения подвижен състав се очаква увеличение на пътниците в сегмента на ЗОУ, което ще зависи от поетапното обновяване и разширяване на предлаганата услуга.

Увеличаване на търговските влакове с поне още 2 чифта по дестинации София – Бургас и София – Свиленград, което ще доведе до нарастване на броя на пътниците в този сегмент през 2016 г. с 34%. С пускането на влакове от ново поколение за обслужване на влаковете по ЗОУ, ще се освободи подвижен състав, който след ремонт ще се пренасочи към търговския сегмент.

Увеличението на цените в реалистичния сценарий е съобразено с подобреното качество на услугата, като за търговските влакове се предвижда увеличение на приходната ставка с 3% през 2016 г. и с 4% през 2020 и 2022 г. За влаковете по ЗОУ увеличение на цените ще бъде направено с 1% през годините 2016 г., 2017 г., 2018 г., 2021 г. и 2022 г., с 1,5% през 2019 г. и с 0,5% през 2020 г.

2016 – 2018 г.

Прогнозата за обемите и приходите при Фаза на стабилизиране на реалистичния сценарий е:

Таблица 104

показатели	мярка	2015	2016	2017	2018	+ -	%
превозени пътници	млн.	25,0	25,25	25,25	25,25	0,25	1,00%
пътниккилометри	млн.	1 739,5	1 773,0	1 775,0	1 779,0	39,5	2,27%
приходи - нето	хил. лева	69 745	73 466	74 260	75 224	5 479	7,86%

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Увеличение на **превозените пътници общо** от 25 млн. през 2015 г. на 25,25 млн. през 2018 г., т.е. увеличение с 250 хил. пътника или 1%. Ръстът на превозените пътници в търговския сегмент е от 730 хил. пътника през 2015 г. на 980 хил. пътника през 2018 г., т.е. увеличението е 250 хил. пътника или 34,25%. Пътниците по Договор за ЗОУ остават непроменени през целия период.

Плавно увеличение на **средното превозно разстояние** за търговските влакове от 138 км през 2015 г. на 143 км през 2018 г., т.е. увеличението е 5 км или 3,77%.

Увеличение на общата **приходна ставка** за периода – през 2016 г. с 3,3%, през 2017 г. с 1,0% и през 2018 г. с 1,1%. За влаковете по ЗОУ увеличението за периода е с по 1%. Увеличението при търговските влакове е с 3% през 2016 г.

Увеличение на приходите общо от 69 745 хил. лв. през 2015 г. на 75 224 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 5 479 хил. лв. или 7,86%. В т.ч.: за търговския сегмент изменението е от 8 335 хил. лв. през 2015 г. на 11 959 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 3 624 хил. лв. или 43,48%. За сегмента пътнически превози, обект на ЗОУ, увеличението е от 61 411 хил. лв. през 2015 г. на 63 265 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 1 854 хил. лв. или 3,02%.

Таблица 105 **Основни ключови показатели**

в хил. лева	2015	2016	2017	2018
Финансови показатели				
Приходи - Общо	254 633	255 399	258 040	263 058
в т. ч. Приходи от продажби	74 633	78 064	78 963	80 029
Компенсации по Договор за ЗОУ	180 000	177 335	179 077	183 029
Оперативни разходи	203 536	205 218	205 513	207 930
EBITDA	**51 097**	**50 181**	**52 527**	**55 128**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	32 103	10 948	10 949	10 951
Разходи за амортизации	86 501	59 357	61 912	64 616
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*32 103*	*10 948*	*10 949*	*10 951*
EBIT	**-3 301**	**1 772**	**1 564**	**1 463**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**3 900**	**7 029**	**4 019**	**5 280**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	*5 655*	*9 147*	*5 700*	*6 210*
Себестойност на продадени ДМА и КМА	*-1 755*	*-2 118*	*-1 681*	*-930*
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)	*0*	*0*	*0*	*0*
Финансови разходи	-3 093	-2 599	-2 342	-2 086
Печалба преди данъци	**-2 494**	**6 202**	**3 241**	**4 657**
Данъци	0	0	0	0
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	**3 183**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	*3 200*	*0*	*0*	*0*
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост"	*-17*	*0*	*0*	*0*
Нетна печалба	**689**	**6 202**	**3 241**	**4 657**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**87 190**	**65 559**	**65 153**	**69 273**
Баланс				
Собствен капитал	262 892	269 094	272 335	276 992
Нетни активи	424 063	424 980	403 739	427 243
Активи	552 001	559 804	569 018	573 869
Задлъжнялост	197 440	179 989	166 911	148 056
Обемни показатели				
Средносписъчен брой на персонала (брой)	5 897	5 054	4 954	4 854
Производителност на 1 лице от персонала	295	351	358	367
Превозени пътници (хил.пътника)	25 000	25 250	25 250	25 250
Пътниккилометри (млн.)	1 739,5	1 773	1 775	1 779,0
Коефициенти за				
Рентабилност				
нетен марж	0,01	0,08	0,04	0,06
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-0,013	0,007	0,006	0,005
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,008	0,004	0,004	0,003
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,15	0,16	0,17	0,18
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,15	0,17	0,18	0,19
Задлъжнялост				
дълг/собствен капитал - financial gearing	0,75	0,67	0,61	0,53
дълг/ активи	0,36	0,32	0,29	0,26
Ликвидност				
обща ликвидност	0,40	0,58	0,66	0,95
бърза ликвидност	0,23	0,41	0,53	0,80

в хил. лева	2015	2016	2017	2018
абсолютна ликвидност	0,035	0,02	0,02	0,026
Рентабилност на активите				
приходи на 1-ца тягов подвижен състав от общ парк, хил. лева	1 218	1 228	1 241	1 265
приходи на 1 пътнически вагон от общ парк, хил. лева	382	420	471	539
приходи на 1 лице от персонала, хил. лева	43	51	52	54

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Приходите от продажби се увеличават от 74 633 хил. лв. през 2015 г. на 80 029 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 5 396 хил. лв. или 7,23%. Увеличението се дължи на увеличението на извършената работа в пътниккилометри от 1 739,5 млн. през 2015 г. на 1 779 млн. през 2018 г., т.е. увеличението е 39,5 млн. или 2,27%.

Компенсациите по договора с държавата се увеличават от 180 000 хил. лв. през 2015 г. на 183 029 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 3 029 хил. лв. или 1,68%.

Оперативните разходи се увеличават от 203 536 хил. лв. през 2015 г. на 207 930 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 4 394 хил. лв. или 2,16%. Увеличението се дължи на увеличените цени в съответствие с инфлационния индекс за периода и на намалените разходи за персонал от 78 866 хил. лв. през 2015 г. на 66 790 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 12 076 хил. лв. или 15,31%.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от 51 097 хил. лв. през 2015 г. на 55 128 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 4 031 хил. лв. или 7,89%. Подобряването на EBITDA се дължи на увеличените приходи от продажби и компенсации по договора с държавата в по-голям размер от увеличените оперативни разходи за периода.

Нетният финансов резултат се увеличава от печалба 689 хил. лв. през 2015 г. на печалба 4 657 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 3 968 хил. лв. или 575,91%. В разчета са включени и планираните продажби на излишни активи (пътнически вагони, локомотиви, недвижимо и движимо имущество и скрап) с нетен ефект 5 280 хил. лв. през 2018 г.

Амортизацията намалява от 86 501 хил. лв. през 2015 г. на 64 616 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 21 885 хил. лв. или 25,30%. Намалението на амортизационните отчисления е в резултат на направената преоценка на активите и промяна на амортизационната норма на ЕМВ и ДМВ. В т.ч.: намаляват и амортизации на други финансирания от ДБ от 32 103 хил. лв. през 2015 г. на 10 951 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 21 152 хил. лв. или 65,89%.

Свободният паричен поток намалява от 87 190 хил. лв. през 2015 г. на 69 273 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 17 917 хил. лв. или 20,55%. Намалението е в резултат на намалените амортизациионни отчисления. В прогнозата са разчетени средства за плащания на главници по заеми в рамките на оставащия свободен паричен поток след осигуряване на планираните ремонти на тягов и подвижен състав и необходимите други инвестиции.

Нарастване на ДМА – Отчетната стойност на ДМА в периода се увеличава само от извършените ремонти на тягов и подвижен състав и направените други инвестиции.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 197 440 хил. лв. през 2015 г. на 148 056 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 49 384 хил. лв. или 25,01%.

Собственият капитал се увеличава от 262 892 хил. лв. през 2015 г. на 276 992 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 14 100 хил. лв. или 5,36%. Увеличението на собствения капитал е в резултат на разчетената печалба за периода.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството се увеличава от 0,01 през 2015 г. на 0,06 през 2018 г., т.е. увеличението е 530,33%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се увеличава от -0,013 през 2015 г. на 0,005 през 2018 г., т.е. увеличението е 142,06%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) се увеличава от -0,008 през 2015 г. на 0,003 през 2018 г., т.е. увеличението е 143,99%.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) се увеличава от 0,15 през 2015 г. на 0,18 през 2018 г., т.е. увеличението е 22,14%.
- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 0,15 през 2015 г. на 0,19 през 2018 г., т.е. увеличението е 22,20%.

Коефициентите за рентабилност за периода се подобряват в резултат на оптимизацията на разходите и увеличението на приходите.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 0,75 през 2015 г. на 0,53 през 2018 г., т.е. намалението е 28,83%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, намалява от 0,36 през 2015 г. на 0,26 през 2018 г., т.е. намалението е 27,87%.

Задлъжнялостта на дружеството през 2015 г. се подобрява от увеличението на свободния паричен поток и плащането на част от задълженията.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 0,40 през 2015 г. на 0,95 през 2018 г., т.е. увеличението е 137,98%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се увеличава от 0,23 през 2015 г. на 0,80 през 2018 г., т.е. увеличението е 251,06%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност намалява от 0,035 през 2015 г. на 0,026 през 2018 г., т.е. намалението е 27,12%.

Въпреки, че коефициентите за обща и бърза ликвидност се подобряват през 2018 г., те все още запазват своите стойности под 1.

Рентабилност на активите

- На **1 вагон** (приходи/брой вагони) – Рентабилността на 1 пътнически вагон се увеличава от 382 хил. лв. през 2015 г. на 539 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 157 хил. лв. или 41,20%.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив се увеличава от 1 218 хил. лв. през 2015 г. на 1 265 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 47 хил. лв. или 3,81%.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице се подобрява от 43 хил. лв. през 2015 г. на 54 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 11 хил. лв. или 25,51%.

Коефициентите за рентабилност на активите се подобряват от изваденете за продажба излишни неоперативни активи.

Изводи:

На базата на разработения бюджет от нула дружеството се освобождава от излишните дейности, активи и персонал и трайно подобрява финансовите си показатели.

Таблица 106 **Прогнозен отчет за приходите и разходите за 2016 – 2018 г.** (хил. лева)

показатели	План	Проект	Проект	Проект

	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Нетни приходи от продажби	**69 805**	**73 526**	**74 320**	**75 284**
на външни клиенти	68 129	72 529	73 308	74 256
превоз на пътници	68 129	72 529	73 308	74 256
в т.ч. Компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175
на свързани лица	1 676	997	1 012	1 028
Други приходи	4 828	4 538	4 643	4 745
от външни клиенти	2 666	2 922	2 986	3 052
от свързани лица	2 162	1 616	1 657	1 693
Финансиране по договор за ЗОУ от ДБ	**180 000**	**177 335**	**179 077**	**183 029**
Приходи общо	**254 633**	**255 399**	**258 040**	**263 058**
Разходи за основна дейност	**203 536**	**205 218**	**205 513**	**207 930**
материали	11 450	11 602	11 857	12 118
горива	9 603	8 742	9 066	9 397
ел. енергия	38 604	40 875	42 186	43 392
топлоенергия	350	357	363	369
външни услуги	60 830	70 277	70 598	71 432
от външни доставчици	58 208	68 712	69 010	69 820
- услуги	24 384	25 817	25 869	26 427
- инфраструктурни такси	30 812	31 682	31 682	31 682
- други услуги от НК "ЖИ"	3 012	3 066	3 133	3 202
- техническо обслужване на пътнически вагони НК ЖИ		3 382	3 456	3 532
- гарова маневра НК ЖИ		4 765	4 870	4 977
- ремонт				
от свързани лица	2 622	1 565	1 588	1 612
заплати	60 063	51 357	51 048	50 752
социални осигуровки и надбавки	18 054	15 377	15 251	15 129
социални осигуровки и надбавки - почивно дело СЛ	749	852	880	909
други разходи	9 051	9 062	9 261	9 465
суми с корективен характер	-5 218	-3 283	-4 997	-5 033
EBITDA	**51 097**	**50 181**	**52 527**	**55 128**
приходи от амортизации на други финансирания от ДБ	32 103	10 948	10 949	10 951
амортизации	86 501	59 357	61 912	64 616
В т.ч.: амортизации на ДМА финансирани от ДБ	32 103	10 948	10 949	10 951
EBIT	**-3 301**	**1 772**	**1 564**	**1 463**
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	5 655	9 147	5 700	6 210
Себестойност на продадените ДМА и КМА	-1 755	-2 118	-1 681	-930
финансови приходи	457	401	358	314
финансови разходи	3 550	3 000	2 700	2 400
Счетоводна печалба (загуба)	**-2 494**	**6 202**	**3 241**	**4 657**
брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	3 200			
себестойност на продадените активи по схемата "дълг срещу собственост"	-17			
Печалба (загуба)	**689**	**6 202**	**3 241**	**4 657**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 107 **Прогнозен баланс за 2016 – 2018 г.** (хил. лева)

	Разчет	Разчет	Разчет	Разчет

АКТИВ	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018
А. Дълготрайни активи				
I. Дълготрайни материални активи				
Общо по група I	**482 325**	**469 745**	**448 386**	**423 225**
II. Дълготрайни нематериални активи				
Общо по група II	**157**	**1 157**	**2 157**	**3 157**
III. Дългосрочни финансови активи				
Общо по група III.	**12 573**	**11 133**	**9 693**	**8 253**
IV. Търговска репутация				
Общо по група IV.	-	-	-	-
V. Разходи за бъдещи периоди				
Общо по група V.	-	-	-	-
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**495 055**	**482 035**	**460 236**	**434 635**
Б. Краткотрайни активи				
I. Краткотрайни материални запаси				
Общо по група I.	**21 882**	**21 882**	**21 882**	**21 882**
II. Краткосрочни вземания				
Общо по група II	**24 638**	**53 569**	**83 569**	**113 569**
III. Краткосрочни финансови активи				
Общо по група III	**-**	**-**	**-**	**-**
IV. Парични средства				
Общо по група IV.	**4 529**	**2 318**	**3 331**	**3 783**
V. Разходи за бъдещи периоди				
Общо по група V.	**-**	**-**	**-**	**-**
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**51 049**	**77 769**	**108 782**	**139 234**
В. АКТИВИ, ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА				
Общо за раздел В	**5 897**	**-**	**-**	**-**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**552 001**	**559 804**	**569 018**	**573 869**

ПАСИВ	Разчет 31.12.2015	Разчет 31.12.2016	Разчет 31.12.2017	Разчет 31.12.2018
А. Собствен капитал				
I. Основен капитал				
Общо по група I	**9 900**	**9 900**	**9 900**	**9 900**
II. Резерви				
Общо по група II	**298 596**	**298 596**	**298 596**	**298 596**
III. Финансов резултат				
Общо по група III	(45 604)	(39 402)	(36 161)	(31 504)
Общо по раздел А (I+II+III)	**262 892**	**269 094**	**272 335**	**276 992**
Б. Дългосрочни пасиви				
I. Дългосрочни задължения				
Общо по група I	**69 502**	**45 165**	**1 632**	**1 430**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания				
Общо по група II	-			
Общо по раздел Б (I+II)	**69 502**	**45 165**	**1 632**	**1 430**
В. Краткосрочни пасиви				
I. Краткосрочни задължения				
Общо по група I	**127 938**	**134 824**	**165 279**	**146 626**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания				
Общо за група II	**91 669**	**110 721**	**129 772**	**148 821**
Общо по раздел В (I+II)	**219 607**	**245 545**	**295 051**	**295 447**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**552 001**	**559 804**	**569 018**	**573 869**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 108 **Прогнозен паричен поток за 2016 – 2018 г.** (хил. лева)

	2015	2016	2017	2018
Парични средства в началото на периода	**6 462**	**4 529**	**2 318**	**3 331**
А. Парични потоци от основна дейност				
постъпления	**78 137**	**81 354**	**82 260**	**83 333**
- от превоз на пътници	51 954	56 354	57 133	58 081
- компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175
- други приходи	2 666	2 922	2 986	3 052
- ДДС за възстановяване	3 504	3 290	3 297	3 304
- други услуги от СЛ	2 162	1 616	1 657	1 693
- жп карти	1 676	997	1 012	1 028
плащания	**216 703**	**210 791**	**212 807**	**215 267**
- за персонал	80 256	66 734	66 299	65 881
почивно дело СЛ	816	929	959	991
- гориво	9 603	8 742	9 066	9 397
- ел. енергия	38 954	41 232	42 549	43 761
- материали и резервни части	10 701	11 602	11 857	12 118
- материали и резервни части СЛ	749			
- услуги	24 384	25 817	25 869	26 427
- други разходи	7 494	9 062	9 261	9 465
- инфраструктурни такси	30 812	31 682	31 682	31 682
- други услуги от НК "ЖИ"	3 012	3 066	3 133	3 202
- техническо обслужване на пътнически вагони		3 382	3 456	3 532
- гарова маневра		4 765	4 870	4 977
- експертно и административно подпомагане	1 308	1 278	1 306	1 334
- други услуги от СЛ	1 530	500	500	500
- непредвидени разходи	5 779	1 500	1 500	1 500
- данък печалба	1 000	200	200	200
- финансови разходи	305	300	300	300
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(138 566)**	**(129 437)**	**(130 547)**	**(131 934)**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност				
постъпления	**5 655**	**9 147**	**5 700**	**6 210**
- продажби на активи	5 655	9 147	5 700	6 210
плащания	**28 104**	**69 397**	**70 615**	**69 507**
- доставка на нови вагони, ЕМВ и локомотиви	-	30 000	30 000	30 000
- закупуване на локомотиви и ЕМВ от СЛ	1 872			
- инвестиции	6 424	17 440	18 140	17 340
- ремонт на пътнически вагони	14 072	12 682	13 210	12 611
- ремонт на локомотиви	5 300	4 418	4 408	4 699
- други инвестиции	436	4 857	4 857	4 857
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**(22 449)**	**(60 250)**	**(64 915)**	**(63 297)**
В. Парични потоци от финансова дейност				
постъпления	**1 885**	**1 841**	**1 798**	**1 754**
- заем ТП	1 885	1 841	1 798	1 754
плащания	**52 803**	**21 700**	**14 400**	**19 100**
- лихви по заеми БДЖ ПП (СЛ)	3 245	2 700	2 400	2 100
- главници по просрочени заеми БДЖ ПП (СЛ)	47 012	19 000	12 000	17 000
- главници по просрочени заеми СЛ	2 546			
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(50 918)**	**(19 859)**	**(12 602)**	**(17 346)**
Изменение през периода (А+Б+В)	**(211 933)**	**(209 546)**	**(208 064)**	**(212 577)**
Финансирания	**210 000**	**207 335**	**209 077**	**213 029**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**180 000**	**177 335**	**179 077**	**183 029**
- капиталови трансфери от ДБ	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**
Изменение след финансирания	**(1 933)**	**(2 211)**	**1 013**	**452**
- минимален оперативен резерв	**500**	**500**	**500**	**500**
Парични средства в края на периода	**4 029**	**1 818**	**2 831**	**3 283**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

8.2.3. Оптимистичен сценарий

Оптимистичният сценарий е разработен при следните допускания:

Реализиране на инвестиционната програма на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и закупуване освен на повече влакове от ново поколение и на шинобуси, които да поемат трафика на слабо населените композиции. Това ще даде възможност за освобождаване на подвижен състав, който ще бъде пренасочен за обслужване на крайградските зони на големите градове – предимно София и Пловдив.

Отпускане на допълнителни средства от държавата за закупуване на още 15 броя влакове и 16 броя шинобуси.

Изпълнение на програмата за рехабилитация на железопътната инфраструктура на Национална компания „Железопътна инфраструктура”.

2016 – 2018 г.

Прогнозата за обемите и приходите при Фаза на стабилизиране на оптимистичния сценарий е:

Таблица 109

показатели	мярка	2015	2016	2017	2018	+ -	%
превозени пътници	млн.	25,000	25,270	25,270	25,290	0,290	1,16%
пътниккилометри	млн.	1 739,5	1 778,0	1 800,0	1 825,0	85,5	4,92%
приходи - нето	хил. лева	69 745	73 946	75 643	78 006	8 261	11,84%

Източник: „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

Увеличение на **превозените пътници общо** от 25 млн. през 2015 г. на 25,29 млн. през 2018 г., т.е. увеличението е 290 хил. пътника или 1,16%. В търговския сегмент ръстът на превозените пътници е от 730 хил. пътника през 2015 г. на 1 020 хил. пътника през 2018 г., т.е. увеличението е 290 хил. пътника или 39,73%. Пътниците по Договор за ЗОУ остават непроменени през целия период.

Плавно увеличение на **средното превозно разстояние** за търговските влакове от 138 км през 2015 г. на 150 км през 2018 г., т.е. увеличението е 12 км или 8,69%.

Увеличение на общата **приходна ставка** за периода – през 2016 г. с 3,7%, през 2017 г. с 1,0% и през 2018 г. с 1,7%. За влаковете по ЗОУ увеличението е с по 1% за трите години от периода. Увеличението при търговските влакове за 2016 г. и 2018 г. е с по 3%. В резултат общото увеличение на приходите от 69 745 хил. лв. през 2015 г. на 78 006 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 8 261 хил. лв. или 11,84%. За търговския сегмент изменението е от 8 335 хил. лв. през 2015 г. на 13 461 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 5 126 хил. лв. или 61,50%. За сегмента пътнически превози, обект на ЗОУ, изменението е от 61 411 хил. лв. през 2015 г. на 64 545 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 3 134 хил. лв. или 5,10%.

Таблица 110 **Основни ключови показатели**

в хил. лева	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Финансови показатели				
Приходи - Общо	254 633	255 486	258 772	264 529
в т.ч. Приходи от продажби	74 633	78 544	80 346	82 811
Компенсации по Договор за ЗОУ	180 000	176 942	178 426	181 718
Оперативни разходи	203 536	204 789	205 490	207 922
EBITDA	**51 097**	**50 697**	**53 282**	**56 607**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	32 103	10 948	10 949	10 951
Разходи за амортизации	86 501	59 357	61 912	64 606
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*32 103*	*10 948*	*10 949*	*10 951*
EBIT	**-3 301**	**2 288**	**2 319**	**2 952**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**3 900**	**7 029**	**4 224**	**5 435**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	*5 655*	*9 147*	*5 700*	*6 210*
Себестойност на продадени ДМА и КМА	*-1 755*	*-2 118*	*-1 476*	*-775*
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)	*0*	*0*	*0*	*0*
Финансови разходи	-3 093	-2 599	-2 342	-2 086
Печалба преди данъци	**-2 494**	**6 718**	**4 201**	**6 301**
Данъци	0	0	0	0
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	**3 183**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	*3 200*	*0*	*0*	*0*
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост"	*-17*	*0*	*0*	*0*
Нетна печалба	**689**	**6 718**	**4 201**	**6 301**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**87 190**	**66 075**	**66 113**	**70 907**
Баланс				
Собствен капитал	262 892	269 610	273 811	280 112
Нетни активи	424 063	458 496	471 215	529 363
Активи	552 001	593 520	636 981	676 829
Задлъжнялост	197 440	180 189	167 398	148 896
Обемни показатели				
Средносписъчен брой на персонала (брой)	5 897	5 054	4 954	4 854
Производителност на 1 лице от персонала	295	352	363	376
Превозени пътници (хил.пътника)	25 000	25 270	25 270	25 290
Пътниккилометри (млн.)	1 740	1 778	1 800	1 825
Коефициенти за:				
Рентабилност				
нетен марж	0,01	0,09	0,05	0,08
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-0,01	0,01	0,01	0,011
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,01	0,00	0,00	0,006
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,15	0,16	0,17	0,19
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,15	0,17	0,18	0,20
Задлъжнялост				
дълг/собствен капитал - financial gearing	0,75	0,67	0,61	0,53
дълг/ активи	0,36	0,30	0,26	0,22
Ликвидност				
обща ликвидност	0,40	0,83	1,07	1,65
бърза ликвидност	0,23	0,66	0,94	1,50
абсолютна ликвидност	0,04	0,02	0,03	0,06

в хил. лева	2015	2016	2017	2018
Рентабилност на активите				
приходи на 1-ца тягов подвижен състав от общ парк, хил. лева	1 218	1 228	1 244	1 272
приходи на 1 пътнически вагон от общ парк, хил. лева	382	420	464	521
приходи на 1 лице от персонала, хил. лева	43	51	52	54

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Приходите от продажби се увеличават от 74 633 хил. лв. през 2015 г. на 82 811 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 8 178 хил. лв. или 10,96%. Увеличението се дължи на увеличения обем пътниккилометрова работа от 1 739,5 млн. през 2015 г. на 1 825 млн. през 2018 г., т.е. увеличението е 85,5 млн. или 4,92% и на увеличената приходна ставка с 3,7% през 2016 г., с 1,0% през 2017 г. и с 1,7% през 2018 г.

Компенсациите по договора с държавата се увеличават от 180 000 хил. лв. през 2015 г. на 181 718 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 1 718 хил. лв. или 0,95%. Необходимата компенсация се увеличава незначително.

Оперативните разходи се увеличават от 203 536 хил. лв. през 2015 г. на 207 922 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 4 386 хил. лв. или 2,15%. Увеличението се дължи на увеличените цени в съответствие с инфлационния индекс за периода и на намалените разходи за персонал от 78 866 хил. лв. през 2015 г. на 66 790 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 12 076 хил. лв. или 15,31%.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от 51 097 хил. лв. през 2015 г. на 56 607 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 5 510 хил. лв. или 10,78%. Подобряването на EBITDA се дължи на увеличените приходи от продажби и компенсации в по-голям размер от увеличението на оперативните разходи за периода.

Нетният финансов резултат се увеличава от печалба 689 хил. лв. през 2015 г. на печалба от 6 301 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 5 612 хил. лв. или 814,51%. В разчета са включени и планираните продажби на излишни активи (пътнически вагони, локомотиви, недвижимо и движимо имущество и скрап) с нетен ефект 5 435 хил. лв. през 2018 г.

Амортизацията намалява от 86 501 хил. лв. през 2015 г. на 64 606 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 21 895 хил. лв. или 25,31%. Намалението е в резултат на извършената преоценка на активите и сменената амортизационна политика. В т.ч. намаляват и приходите от амортизации на други финансирания от ДБ от 32 103 хил. лв. през 2015 г. на 10 951 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 21 152 хил. лв. или 65,89%.

Свободният паричен поток намалява от 87 190 хил. лв. през 2015 г. на 70 907 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 16 283 хил. лв. или 18,68%. Намалението е в резултат на намалените амортизации. В прогнозата са разчетени средства за плащания на главници по заеми в рамките на оставащия свободен паричен поток след осигуряване на планираните ремонти на тягов и подвижен състав и необходимите други инвестиции.

Нарастване на ДМА – Отчетната стойност на ДМА в периода се увеличава само от извършените ремонти на тягов и подвижен състав и направените други инвестиции.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 197 440 хил. лв. през 2015 г. на 148 896 хил. лв. през 2018 г., т.е. намалението е 48 544 хил. лв. или 24,59%.

Собственият капитал се увеличава от 262 892 хил. лв. през 2015 г. на 280 112 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 17 220 хил. лв. или 6,55%. Увеличението на собствения капитал е в резултат на разчетената печалба за периода.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството се увеличава от 0,01 през 2015 г. на 0,08 през 2018 г., т.е. увеличението е 724,20%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се увеличава от -0,01 през 2015 г. на 0,011 през 2018 г., т.е. увеличението е 183,93%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) се увеличава от -0,01 през 2015 г. на 0,006 през 2018 г., т.е. увеличението е 171,64%.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) се увеличава от 0,15 през 2015 г. на 0,19 през 2018 г., т.е. увеличението е 26,50%.
- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 0,15 през 2015 г. на 0,20 през 2018 г., т.е. увеличението е 26,57%.

Коефициентите за рентабилност се подобряват в резултат на оптимизацията на разходите.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 0,75 през 2015 г. на 0,53 през 2018 г., т.е. намалението е 29,22%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, намалява от 0,36 през 2015 г. на 0,22 през 2018 г., т.е. намалението е 38,50%.

Задлъжнялостта на дружеството през периода се подобрява от увеличението на свободния паричен поток и плащането на част от задълженията.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 0,40 през 2015 г. на 1,65 през 2018 г., т.е. увеличението е 312,30%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се увеличава от 0,23 през 2015 г. на 1,50 през 2018 г., т.е. увеличението е 556,53%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,04 през 2015 г. на 0,06 през 2018 г., т.е. увеличението е 56,10%

Коефициентите на обща и бърза ликвидност се подобряват през 2018 г. и са над 1, само коефициентът на абсолютна ликвидност е под 1.

Рентабилност на активите

- На **1 вагон** (приходи/брой вагони) – Рентабилността на 1 пътнически вагон се увеличава от 382 хил. лв. през 2015 г. на 521 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 139 хил. лв. или 36,40%.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив се увеличава от 1 218 хил. лв. през 2015 г. на 1 272 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 54 хил. лв. или 4,39%.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице се подобрява от 43 хил. лв. през 2015 г. на 54 хил. лв. през 2018 г., т.е. увеличението е 11 хил. лв. или 26,21%.

Коефициентите за доходност се подобряват от изваденитe за продажба излишни неоперативни активи.

Таблица 111 **Прогнозен отчет за приходите и разходите за 2016 – 2018 г.** (хил. лева)

показатели	План 2015 г.	Проект 2016 г.	Проект 2017 г.	Проект 2018 г.

Нетни приходи от продажби	**69 805**	**74 006**	**75 703**	**78 066**
на външни клиенти	68 129	73 009	74 691	77 038
превоз на пътници	68 129	73 009	74 691	77 038
в т.ч. Компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175
на свързани лица	1 676	997	1 012	1 028
- жп карти	1 676	997	1 012	1 028
Други приходи	4 828	4 538	4 643	4 745
от външни клиенти	2 666	2 922	2 986	3 052
от свързани лица	2 162	1 616	1 657	1 693
Финансиране по договор за ЗОУ от ДБ	**180 000**	**176 942**	**178 426**	**181 718**
Приходи общо	**254 633**	**255 486**	**258 772**	**264 529**
Разходи за основна дейност	**203 536**	**204 789**	**205 490**	**207 922**
материали	11 450	11 602	11 857	12 118
горива	9 603	8 742	9 066	9 397
ел. енергия	38 604	40 875	42 186	43 392
топлоенергия	350	357	363	369
външни услуги	60 830	69 848	70 159	70 984
от външни доставчици	58 208	68 283	68 571	69 372
- услуги	24 384	25 817	25 869	26 427
- инфраструктурни такси	30 812	31 682	31 682	31 682
- други услуги от НК "ЖИ"	3 012	3 066	3 133	3 202
- техническо обслужване на пътнически вагони НК ЖИ		3 203	3 273	3 345
- гарова маневра НК ЖИ		4 515	4 614	4 716
от свързани лица	2 622	1 565	1 588	1 612
заплати	60 063	51 357	51 048	50 752
социални осигуровки и надбавки	18 054	15 377	15 251	15 129
социални осигуровки и надбавки - почивно дело СЛ	749	852	880	909
други разходи	9 051	9 062	9 261	9 465
суми с корективен характер	-5 218	-3 283	-4 581	-4 593
EBITDA	**51 097**	**50 697**	**53 282**	**56 607**
приходи от амортизации на други финансирания от ДБ	32 103	10 948	10 949	10 951
амортизации	86 501	59 357	61 912	64 606
В т.ч.: амортизации на ДМА финансирани от ДБ	32 103	10 948	10 949	10 951
EBIT	**-3 301**	**2 288**	**2 319**	**2 952**
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	5 655	9 147	5 700	6 210
Себестойност на продадените ДМА и КМА	-1 755	-2 118	-1 476	-775
финансови приходи	457	401	358	314
финансови разходи	3 550	3 000	2 700	2 400
извънредни приходи (разходи)	0			
Счетоводна печалба (загуба)	**-2 494**	**6 718**	**4 201**	**6 301**
брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	3 200			
себестойност на продадените активи по схемата "дълг срещу собственост"	-17			
Печалба (загуба)	**689**	**6 718**	**4 201**	**6 301**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 112 **Прогнозен баланс за 2016 – 2018 г.** (хил. лева)

АКТИВ	**Разчет 31.12.2015**	**Разчет 31.12.2016**	**Разчет 31.12.2017**	**Разчет 31.12.2018**
А. Дълготрайни активи				

I. Дълготрайни материални активи				
Общо по група I	**482 325**	**469 745**	**447 970**	**422 819**
II. Дълготрайни нематериални активи				
Общо по група II	**157**	**1 157**	**2 157**	**3 157**
III. Дългосрочни финансови активи				
Общо по група III.	**12 573**	**11 133**	**9 693**	**8 253**
IV. Търговска репутация				
Общо по група IV.	-	-	-	-
V. Разходи за бъдещи периоди				
Общо по група V.	-	-	-	-
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**495 055**	**482 035**	**459 820**	**434 229**
Б. Краткотрайни активи				
I. Краткотрайни материални запаси				
Общо по група I.	**21 882**	**21 882**	**21 882**	**21 882**
II. Краткосрочни вземания				
Общо по група II	**24 638**	**86 569**	**149 569**	**212 569**
III. Краткосрочни финансови активи				
Общо по група III	**-**	**-**	**-**	**-**
IV. Парични средства				
Общо по група IV.	**4 529**	**3 034**	**5 710**	**8 149**
V. Разходи за бъдещи периоди				
Общо по група V.	**-**	**-**	**-**	**-**
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**51 049**	**111 485**	**177 161**	**242 600**
В. АКТИВИ, ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА				
Общо за раздел В	**5 897**	**-**	**-**	**-**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**552 001**	**593 520**	**636 981**	**676 829**

ПАСИВ	**Разчет 31.12.2015**	**Разчет 31.12.2016**	**Разчет 31.12.2017**	**Разчет 31.12.2018**
А. Собствен капитал				
I. Основен капитал				
Общо по група I	**9 900**	**9 900**	**9 900**	**9 900**
II. Резерви				
Общо по група II	**298 596**	**298 596**	**298 596**	**298 596**
III. Финансов резултат				
Общо по група III	(45 604)	(38 886)	(34 685)	(28 384)
Общо по раздел А (I+II+III)	**262 892**	**269 610**	**273 811**	**280 112**
Б. Дългосрочни пасиви				
I. Дългосрочни задължения				
Общо по група I	**69 502**	**45 165**	**1 632**	**1 430**
II. Приходи за бъд.периоди и финанс.				
Общо по група II	-			
Общо по раздел Б (I+II)	**69 502**	**45 165**	**1 632**	**1 430**
В. Краткосрочни пасиви				
I. Краткосрочни задължения				
Общо по група I	**127 938**	**135 024**	**165 766**	**147 466**
II. Приходи за бъд. периоди и финанс.				
Общо за група II	**91 669**	**143 721**	**195 772**	**247 821**
Общо по раздел В (I+II)	**219 607**	**278 745**	**361 538**	**395 287**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**552 001**	**593 520**	**636 981**	**676 829**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 113 **Прогнозен паричен поток за 2016 – 2018 г.** (хил. лева)

	2015	**2016**	**2017**	**2018**
Парични средства в началото на периода	**6 462**	**4 529**	**3 034**	**5 710**
А. Парични потоци от основна дейност				

постъпления	**78 137**	**81 834**	**83 643**	**86 115**
- от превоз на пътници	51 954	56 834	58 516	60 863
- компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175
- други приходи	2 666	2 922	2 986	3 052
- ДДС за възстановяване	3 504	3 290	3 297	3 304
- други услуги от СЛ	2 162	1 616	1 657	1 693
- жп карти	1 676	997	1 012	1 028
плащания	**216 703**	**210 162**	**212 168**	**214 619**
- за персонал	80 256	66 734	66 299	65 881
почивно дело СЛ	816	929	959	991
- гориво	9 603	8 742	9 066	9 397
- ел. енергия	38 954	41 232	42 549	43 761
- материали и резервни части	10 701	11 602	11 857	12 118
- материали и резервни части СЛ	749			
- услуги	24 384	25 817	25 869	26 427
- други разходи	7 494	9 062	9 261	9 465
- инфраструктурни такси	30 812	31 682	31 682	31 682
- други услуги от НК "ЖИ"	3 012	3 066	3 133	3 202
- техническо обслужване на пътнически вагони		3 203	3 273	3 345
- гарова маневра		4 515	4 614	4 716
- експертно и административно подпомагане	1 308	1 278	1 306	1 334
- други услуги от СЛ	1 530	500	500	500
- непредвидени разходи	5 779	500	500	500
- данък печалба	1 000	1 000	1 000	1 000
- финансови разходи	305	300	300	300
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(138 566)**	**(128 328)**	**(128 525)**	**(128 504)**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност				
постъпления	**5 655**	**9 147**	**5 700**	**6 210**
- продажби на активи	5 655	9 147	5 700	6 210
плащания	**28 104**	**102 397**	**103 323**	**102 639**
- доставка на нови вагони, ЕМВ, ДМВ и локомотиви	-	63 000	63 000	63 000
- закупуване на локомотиви и ЕМВ от СЛ	1 872			
- инвестиции	6 424	17 440	18 140	17 340
- ремонт на пътнически вагони	14 072	12 682	12 918	12 743
- ремонт на локомотиви	5 300	4 418	4 408	4 699
- други инвестиции	436	4 857	4 857	4 857
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**(22 449)**	**(93 250)**	**(97 623)**	**(96 429)**
В. Парични потоци от финансова дейност				
постъпления	**1 885**	**1 841**	**1 798**	**1 754**
- заем ТП	1 885	1 841	1 798	1 754
плащания	**52 803**	**21 700**	**14 400**	**19 100**
- лихви по заеми БДЖ ПП (СЛ)	3 245	2 700	2 400	2 100
- главници по просрочени заеми БДЖ ПП (СЛ)	47 012	19 000	12 000	17 000
- главници по просрочени заеми СЛ	2 546			
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(50 918)**	**(19 859)**	**(12 602)**	**(17 346)**
Изменение през периода (А+Б+В)	**(211 933)**	**(241 437)**	**(238 750)**	**(242 279)**
Финансирания	**210 000**	**239 942**	**241 426**	**244 718**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**180 000**	**176 942**	**178 426**	**181 718**
- капиталови трансфери от ДБ	**30 000**	**63 000**	**63 000**	**63 000**
Изменение след финансирания	**(1 933)**	**(1 495)**	**2 676**	**2 439**
- минимален оперативен резерв	**500**	**500**	**500**	**500**
Парични средства в края на периода	**4 029**	**2 534**	**5 210**	**7 649**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

8.3. Бюджет и коментар за Фаза на развитие

От 2019 г. е планирано поетапното влизане в експлоатация на влакове от ново поколение, с които значително ще се подобри предлаганата услуга по превоз на пътници.

8.3.1. Песимистичен сценарий

2019 – 2022 г.

Прогнозата за обемите и приходите при Фаза на развитие на песимистичният сценарий е:

Таблица 114

показатели	мярка	2018	2019	2020	2021	2022	+ -	%
превозени пътници	млн.	23,416	22,724	22,132	21,54	20,948	-2,468	-10,54%
пътниккилометри	млн.	1 559	1 539	1 515	1 490	1 474	-85	-5,45%
приходи - нето	хил. лева	65 473	65 619	65 183	65 239	65 283	-190	-0,29%

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Намаление на превозените пътници общо с около 3% годишно или с 10,54% за периода. В търговския сегмент е планиран ръст с по 1% годишно или общо за периода 3,9%. Спад на пътниците по ЗОУ с около 3% годишно или 11,1% за периода.

На базата на направените допускания са планирани превози от 23 416 хил. пътници за 2018 г., и спад до 20 948 хил. пътника за 2022 г., т.е. намалението е 2 468 хил. пътника или 10,54%.

Пътниккилометровата работа е прогнозирана на база превозени пътници и средно пропътувано разстояние по години. През 2018 г. пътниккилометровата работа е в размер на 1 559 млн. пътниккилометри и спада до 1 474 млн. пътниккилометри през 2022 г., т.е. намалението е 85 млн. или 5,45%.

Увеличение на приходната ставка за влаковете по ЗОУ с 1,5% през 2019 г., 0,5% през 2020 г. и с по 1% през 2021 г. и 2022 г. Еднократно увеличение на приходната ставка за търговските влакове с 3% през 2021 г.

В резултат на намалелия брой пътници приходите общо намаляват от 65 473 хил. лв. през 2018 г. на 65 283 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 190 хил. лв. или 0,29%, като за търговския сегмент се предвижда увеличение от 1 522 хил. лв. или 15,8%, за сегмент ЗОУ се предвижда намаление с 1 712 хил. лв. или 3,1%.

Таблица 115 Основни финансови показатели

в хил. лева	2018	2019	2020	2021	2022
Финансови показатели					
Приходи - Общо	260 744	262 623	266 452	272 537	276 559
в т.ч. Приходи от продажби	70 278	70 528	70 199	70 373	70 519
Компенсации по Договор за ЗОУ	190 466	192 095	196 253	202 164	206 040
Оперативни разходи	208 378	207 545	208 633	211 069	212 533
EBITDA	**52 366**	**55 078**	**57 819**	**61 468**	**64 026**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	10 951	18 451	25 949	25 952	31 949
Разходи за амортизации	64 616	75 229	85 742	89 619	98 494
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*10 951*	*18 451*	*25 949*	*25 952*	*31 949*

в хил. лева	2018	2019	2020	2021	2022
EBIT	**-1 299**	**-1 700**	**-1 974**	**-2 199**	**-2 519**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**3 480**	**3 801**	**3 934**	**4 150**	**4 505**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	*4 410*	*4 606*	*3 934*	*4 150*	*4 505*
Себестойност на продадени ДМА и КМА	*-930*	*-805*	*0*	*0*	*0*
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Финансови разходи	-2 086	-1 729	-1 572	-1 316	-1 159
Печалба преди данъци	**95**	**372**	**388**	**635**	**827**
Данъци	0	0	0	0	0
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост"	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Нетна печалба	**95**	**372**	**388**	**635**	**827**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**64 711**	**75 601**	**86 130**	**90 254**	**99 321**
Баланс					
Собствен капитал	263 765	264 137	264 525	265 160	265 987
Нетни активи	414 016	425 735	429 972	434 453	433 129
Активи	570 586	571 327	553 431	532 202	479 567
Задлъжнялост	158 000	146 820	124 485	98 573	47 060
Обемни показатели					
Средносписъчен брой на персонала (брой)	4 854	4 729	4 579	4 504	4 454
Производителност на 1 лице от персонала	321	325	331	331	331
Превозени пътници (хил.пътника)	23 416	22 724	22 132	21 540	20 948
Пътниккилометри (млн.)	1 559	1 539	1 515	1 490	1 474
Коефициенти за:					
Рентабилност					
нетен марж	0,001	0,01	0,01	0,01	0,01
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-0,005	-0,01	-0,01	-0,01	-0,009
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,003	0,00	0,00	-0,01	-0,006
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,162	0,147	0,138	0,154	0,163
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,1661	0,150	0,141	0,157	0,1656
Задлъжнялост					
дълг/собствен капитал - financial gearing	0,60	0,56	0,47	0,37	0,18
дълг/ активи	0,28	0,26	0,22	0,19	0,10
Ликвидност					
обща ликвидност	0,87	0,62	0,37	0,78	0,99
бърза ликвидност	0,73	0,47	0,19	0,55	0,52
абсолютна ликвидност	0,003	0,00	0,00	0,01	0,01
Рентабилност на активите					
приходи на 1-ца тягов подвижен състав от общ парк, хил. лева	1 254	1 263	1 251	1 280	1 269
приходи на 1 пътнически вагон от общ парк, хил. лева	534	614	623	637	646
приходи на 1 лице от персонала, хил. лева	54	56	58	61	62

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Приходите от продажби се увеличават от 70 278 хил. лв. през 2018 г. на 70 519 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 241 хил. лв. или 0,34%. Увеличението се дължи на увеличените приходни ставки за периода, с което се компенсира намалението в извършената работа в пътниккилометри.

Компенсациите по договора с държавата се увеличават от 190 466 хил. лв. през 2018 г. на 206 040 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 15 574 хил. лв. или 8,18%.

Оперативните разходи се увеличават от 208 378 хил. лв. през 2018 г. на 212 533 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 4 155 хил. лв. или 1,99%. Увеличението се дължи на увеличените разходи вследствие на инфлационните процеси.

EBITDA – Оперативна печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от 52 366 хил. лв. през 2018 г. на 64 026 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 11 660 хил. лв. или 22,27%. Подобряването на EBITDA се дължи на увеличените приходи с по-висок темп от увеличението на разходите.

Нетният финансов резултат се подобрява от печалба 95 хил. лв. през 2018 г. на печалба в размер на 827 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 732 хил. лв. или 770,53%. В разчета са включени и планираните продажби на излишни активи (пътнически вагони, локомотиви, недвижимо и движимо имущество и скрап) с нетен ефект 4 505 хил. лв. за 2022 г.

Свободният паричен поток се увеличава от 64 711 хил. през 2018 г. на 99 321 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 34 610 хил. лв. или 53,48%. Увеличението на свободния паричен поток е в резултат на увеличените амортизации. В прогнозата са разчетени средства за плащания на главници по заеми в рамките на оставащия свободен паричен поток след осигуряване на планираните ремонти на тягов и подвижен състав и необходимите други инвестиции.

Нарастване на ДМА – Отчетната стойност на ДМА в периода се увеличава от новодоставените влакове от ново поколение, извършените ремонти на тягов и подвижен състав и направените други инвестиции.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ – Задлъжнялостта намалява от 158 000 хил. лв. през 2018 г. на 47 060 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 110 940 хил. лв. или 70,22%.

Собственият капитал се увеличава от 263 765 хил. лв. през 2018 г. на 265 987 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 2 222 хил. лв. или 0,84%.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството се увеличава от 0,001 през 2018 г. на 0,01 през 2022 г., т.е. увеличението е 767,55%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) намалява от -0,005 през 2018 г. на -0,009 през 2022 г., т.е. намалението е 92,30%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) намалява от -0,003 през 2018 г. на -0,006 през 2022 г., т.е. намалението е 85,36%.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) се увеличава от 0,162 през 2018 г. на 0,163 през 2022 г., т.е. увеличението е 0,58%.
- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) намалява от 0,1661 през 2018 г. на 0,1656 през 2022 г., т.е. намалението е 0,30%.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 0,60 през 2018 г. на 0,18 през 2022 г., т.е. намалението е 70,46%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, намалява от 0,28 през 2018 г. на 0,10 през 2022 г., т.е. намалението е 64,56%.

Задлъжнялостта на дружеството през периода се подобрява от увеличението на свободния паричен поток и плащането на част от задълженията.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се подобрява от 0,87 през 2018 г. на 0,99 през 2022 г., т.е. увеличението е 13,96%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност намалява от 0,73 през 2018 г. на 0,52 през 2022 г., т.е. намалението е 28,86%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,003 през 2018 г. на 0,01 през 2022 г., т.е. увеличението е 237,16%.

Рентабилност на активите

- На **1 вагон** (приходи/ брой вагони) – Рентабилността на 1 пътнически вагон се увеличава от 534 хил. лв. през 2018 г. на 646 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 112 хил. лв. или 20,93%.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив се увеличава от 1 254 хил. лв. през 2018 г. на 1 269 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 15 хил. лв. или 1,20%.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице се увеличава от 54 хил. лв. през 2018 г. на 62 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 8 хил. лв. или 15,59%.

Коефициентите за доходност се подобряват от изваденте за продажба излишни неоперативни активи.

Таблица 116 **Прогнозен отчет за приходите и разходите за 2019 – 2022 г.** (хил. лева)

показатели	Проект 2018 г.	Проект 2019 г.	Проект 2020 г.	Проект 2021 г.	Проект 2022 г.
Нетни приходи от продажби	**65 533**	**65 679**	**65 243**	**65 299**	**65 343**
на външни клиенти	64 505	64 634	64 182	64 221	64 248
в т.ч. Компенсации	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062
на свързани лица	1 028	1 045	1 061	1 078	1 095
Други приходи	4 745	4 849	4 956	5 074	5 176
от външни клиенти	3 052	3 119	3 188	3 258	3 330
от свързани лица	1 693	1 730	1 768	1 816	1 846
Финансиране по договор за ЗОУ от ДБ	**190 466**	**192 095**	**196 253**	**202 164**	**206 040**
Приходи общо	**260 744**	**262 623**	**266 452**	**272 537**	**276 559**
Разходи за основна дейност	**208 378**	**207 545**	**208 633**	**211 069**	**212 533**
материали	12 118	12 385	12 657	12 935	13 220
горива	9 397	9 741	10 181	10 556	10 945
ел. енергия	43 392	41 957	41 472	42 555	41 991
топлоенергия	369	375	382	388	395
външни услуги	71 880	72 326	72 938	73 839	74 556
от външни доставчици	70 268	70 690	71 277	72 152	72 843
- услуги	26 427	26 997	27 580	28 176	28 785
- инфраструктурни такси	31 682	31 267	30 997	30 997	30 794
- други услуги от НК "ЖИ"	3 202	3 272	3 344	3 418	3 493
- техническо обслужване на пътнически вагони НК ЖИ	3 717	3 799	3 883	3 968	4 055
- гарова маневра НК ЖИ	5 240	5 355	5 473	5 593	5 716
от свързани лица	1 612	1 636	1 661	1 687	1 713
заплати	50 752	50 275	49 568	49 592	49 920
социални осигуровки и надбавки	15 129	14 950	14 699	14 675	14 744
социални осигуровки и надбавки - почивно дело СЛ	909	937	964	996	1 031
други разходи	9 465	9 673	9 886	10 103	10 325
суми с корективен характер	-5 033	-5 074	-4 114	-4 570	-4 594
EBITDA	**52 366**	**55 078**	**57 819**	**61 468**	**64 026**
приходи от амортизации на други финансирания от ДБ	10 951	18 451	25 949	25 952	31 949
амортизации	64 616	75 229	85 742	89 619	98 494
В т.ч.: амортизации на ДМА финансирани от ДБ	10 951	18 451	25 949	25 952	31 949
EBIT	**-1 299**	**-1 700**	**-1 974**	**-2 199**	**-2 519**
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	4 410	4 606	3 934	4 150	4 505
Себестойност на продадените ДМА и КМА	-930	-805	0	0	0
финансови приходи	314	271	228	184	141
финансови разходи	2 400	2 000	1 800	1 500	1 300
Счетоводна печалба (загуба)	**95**	**372**	**388**	**635**	**827**
брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"					
себестойност на продадените активи по схемата "дълг срещу собственост"					
Печалба (загуба)	**95**	**372**	**388**	**635**	**827**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 117 **Прогнозен баланс за 2019 – 2022 г.** (хил. лева)

АКТИВ	Разчет 31.12.2018	Разчет 31.12.2019	Разчет 31.12.2020	Разчет 31.12.2021	Разчет 31.12.2022
А. Дълготрайни активи					
I. Дълготрайни материални активи					
Общо по група I	**423 225**	**469 906**	**497 950**	**447 661**	**425 966**
II. Дълготрайни нематериални активи					
Общо по група II	**3 157**	**3 657**	**4 157**	**4 657**	**5 157**
III. Дългосрочни финансови активи					
Общо по група III.	**8 253**	**6 813**	**5 373**	**3 933**	**2 493**
IV. Търговска репутация					
Общо по група IV.	-	-	-	-	-
V. Разходи за бъдещи периоди					
Общо по група V.	-	-	-	-	-
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**434 635**	**480 376**	**507 480**	**456 251**	**433 616**
Б. Краткотрайни активи					
I. Краткотрайни материални запаси					
Общо по група I.	**21 882**	**21 882**	**21 882**	**21 882**	**21 882**
II. Краткосрочни вземания					
Общо по група II	**113 569**	**68 569**	**23 569**	**53 569**	**23 569**
III. Краткосрочни финансови активи					
Общо по група III	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
IV. Парични средства					
Общо по група IV.	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**
V. Разходи за бъдещи периоди					
Общо по група V.	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**135 951**	**90 951**	**45 951**	**75 951**	**45 951**
В. АКТИВИ, ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА					
Общо за раздел В					
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**570 586**	**571 327**	**553 431**	**532 202**	**479 567**

ПАСИВ	Разчет 31.12.2018	Разчет 31.12.2019	Разчет 31.12.2020	Разчет 31.12.2021	Разчет 31.12.2022
А. Собствен капитал					
I. Основен капитал					
Общо по група I	**9 900**	**9 900**	**9 900**	**9 900**	**9 900**
II. Резерви					
Общо по група II	**298 596**	**298 596**	**298 596**	**298 596**	**298 596**
III. Финансов резултат					
Общо по група III	(44 731)	(44 359)	(43 971)	(43 336)	(42 509)
Общо по раздел А (I+II+III)	**263 765**	**264 137**	**264 525**	**265 160**	**265 987**
Б. Дългосрочни пасиви					
I. Дългосрочни задължения					
Общо по група I	**1 430**	**1 228**	**1 026**	**824**	**622**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания					
Общо по група II					
Общо по раздел Б (I+II)	**1 430**	**1 228**	**1 026**	**824**	**622**
В. Краткосрочни пасиви					
I. Краткосрочни задължения					
Общо по група I	**156 570**	**145 592**	**123 459**	**97 749**	**46 438**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания					
Общо за група II	**148 821**	**160 370**	**164 421**	**168 469**	**166 520**
Общо по раздел В (I+II)	**305 391**	**305 962**	**287 880**	**266 218**	**212 958**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**570 586**	**571 327**	**553 431**	**532 202**	**479 567**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 118 **Прогнозен паричен поток за 2019 – 2022 г.** (хил. лева)

	2018	2019	2020	2021	2022
Парични средства в началото на периода	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**
А. Парични потоци от основна дейност					
постъпления	**73 582**	**73 839**	**73 518**	**73 700**	**73 855**
- от превоз на пътници	48 330	48 459	46 120	46 159	46 186
- компенсации	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062
- други приходи	3 052	3 119	3 188	3 258	3 330
- ДДС за възстановяване	3 304	3 311	3 319	3 327	3 336
- други услуги от СЛ	1 693	1 730	1 768	1 816	1 846
- жп карти	1 028	1 045	1 061	1 078	1 095
плащания	**214 715**	**213 930**	**214 066**	**216 966**	**218 463**
- за персонал	65 881	65 225	64 267	64 267	64 664
почивно дело СЛ	991	1 021	1 051	1 086	1 124
- гориво	9 397	9 741	10 181	10 556	10 945
- ел. енергия	43 761	42 332	41 854	42 943	42 386
- материали и резервни части	12 118	12 385	12 657	12 935	13 220
- услуги	26 427	26 997	27 580	28 176	28 785
- други разходи	9 465	9 673	9 886	10 103	10 325
- инфраструктурни такси	31 682	31 267	30 997	30 997	30 794
- други услуги от НК "ЖИ"	3 202	3 272	3 344	3 418	3 493
- техническо обслужване на пътнически вагони	3 717	3 799	3 883	3 968	4 055
- гарова маневра	5 240	5 355	5 473	5 593	5 716
- експертно и административно подпомагане	1 334	1 363	1 393	1 424	1 456
- други услуги от СЛ	500	500	500	500	500
- непредвидени разходи	500	500	500	500	500
- данък печалба	200	200	200	200	200
- финансови разходи	300	300	300	300	300
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(141 133)**	**(140 091)**	**(140 548)**	**(143 266)**	**(144 608)**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност					
постъпления	**4 410**	**4 606**	**3 934**	**4 150**	**4 505**
- продажби на активи	4 410	4 606	3 934	4 150	4 505
плащания	**69 507**	**76 449**	**67 113**	**69 020**	**46 482**
- доставка на нови вагони, ЕМВ и локомотиви	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
- инвестиции	17 340	24 840	18 040	21 600	500
- ремонт на пътнически вагони	12 611	13 277	10 741	8 788	7 349
- ремонт на локомотиви	4 699	3 475	3 475	3 775	3 775
- други инвестиции	4 857	4 857	4 857	4 857	4 858
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**(65 097)**	**(71 843)**	**(63 179)**	**(64 870)**	**(41 977)**
В. Парични потоци от финансова дейност					
постъпления	**1 754**	**1 711**	**1 668**	**1 624**	**1 581**
- заем ТП	1 754	1 711	1 668	1 624	1 581
плащания	**15 990**	**11 872**	**24 194**	**25 652**	**51 036**
- лихви по заеми БДЖ ПП (СЛ)	2 100	1 700	1 500	1 200	1 000
- главници по просрочени заеми БДЖ ПП (СЛ)	13 890	10 172	22 694	24 452	50 036
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(14 236)**	**(10 161)**	**(22 526)**	**(24 028)**	**(49 455)**
Изменение през периода (А+Б+В)	**(220 466)**	**(222 095)**	**(226 253)**	**(232 164)**	**(236 040)**
Финансирания	**220 466**	**222 095**	**226 253**	**232 164**	**236 040**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**190 466**	**192 095**	**196 253**	**202 164**	**206 040**
- капиталови трансфери от ДБ	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**
Изменение след финансирания	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
- минимален оперативен резерв	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**
Парични средства в края на периода	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

За покриване на недостига на средства при обслужване на дългосрочните кредити „Холдинг БДЖ" ЕАД разработи **песимистичен сценарий** с две допълнителни допускания: **(1) без сключване на споразумение за разсрочване на дълга и (2) без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.** Това означава текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfW и II облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в това число и пропорционалния размер на просрочената главница за периода. Собствените средства се формират от свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап от дружествата за периода 2016 – 2017 г., реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони. Направено е допускане, че поради не постигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015 г. на основание влезли в сила осъдителни решения през 2013 г. на Върховния съд в Лондон.

На база на тези две нови допускания „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД направи допълнителни изчисления на своите финансови показатели. При тях се подобрява задлъжнялостта на дружеството, собственият капитал и показателите за ликвидност. Финансовият резултат ще се подобри незначително, тъй като намаленият размер на лихвите ще доведе да намаляване на необходимата компенсация по договор.

Изменението на тези показатели за периода 2015 – 2022 г. при тези допълнителни допускания е:

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 197 440 хил. лв. през 2015 г. на 54 407 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 143 033 хил. лв. или 72,44%.

Собственият капитал на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД се увеличава от 262 892 хил. лв. през 2015 г. на 382 659 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 119 767 хил. лв. или 45,56%.

Коефициенти за:

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 0,75 през 2015 г. на 0,14 през 2022 г., т.е. намалението е 81,07%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, намалява от 0,36 през 2015 г. на 0,09 през 2022 г., т.е. намалението е 74,80%.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 0,40 през 2015 г. на 3,16 през 2022 г., т.е. увеличението е 692,00%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се увеличава от 0,23 през 2015 г. на 2,70 през 2022 г., т.е. увеличението е 1083,25%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,04 през 2015 г. на 2,26 през 2022 г., т.е. увеличението е 6282,34%.

8.3.2. Реалистичен сценарий

2019 – 2022 г.

Прогнозата за обемите и приходите при Фаза на развитие на реалистичния сценарий е:

Таблица 119

Показатели	мярка	2018	2019	2020	2021	2022	+ -	%
превозени пътници	млн.	25,25	25,80	26,32	26,85	27,38	2,13	8,44%
пътниккилометри	млн.	1 779	1 844	1 911	1 967	2 034	255	14,33%
приходи - нето	хил. лева	75 224	78 950	82 769	86 127	90 426	15 202	20,21%

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Увеличение на **превозените пътници общо** от 25,25 млн. през 2018 г. на 27,38 млн. през 2022 г., т.е. увеличението е 2 130 хил. пътника или 8,44%. В търговския сегмент ръстът на превозените пътници е от 980 хил. пътника през 2018 г. на 1 080 хил. пътника през 2022 г., т.е. увеличението е 100 хил. пътника или 10,20%. Пътниците по Договор за ЗОУ се увеличават след въвеждането в експлоатация на влаковете от ново поколение от 24 270 хил. пътника през 2018 г. на 26 300 хил. пътника през 2022 г., т.е. увеличението е 2 030 хил. пътника или 8,36%.

Плавно увеличение на **средното превозно разстояние** от 70,46 км през 2018 г. на 74,29 км през 2022 г., т.е. увеличението е 3,83 км или 5,44%.

Увеличение на общата **приходна ставка** за периода – през 2019 г. с 1,3%, през 2020 и 2021 г. с по 1,1% и през 2022 г. с 1,5%. За влаковете по ЗОУ увеличението за периода е с 1,5% през 2019 г., с 0,5% през 2020 г. и с по 1% през 2021 и 2022 г. Увеличението при търговските влакове е с по 4% през 2020 и 2022 г.

Общо увеличение на приходите от 75 224 хил. лв. през 2018 г. на 90 426 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 15 202 хил. лв. или 20,21%. За търговския сегмент изменението е от 11 959 хил. лв. през 2018 г. на 15 429 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 3 470 хил. лв. или 29,02%. За сегмента пътнически превози, обект на ЗОУ изменението е от 63 265 хил. лв. през 2018 г. на 74 997 хил. лв. за 2022 г., т.е. увеличението е 11 732 хил. лв. или 18,54%.

Таблица 120 **Основни ключови показатели**

в хил. лева	2018	2019	2020	2021	2022
Финансови показатели					
Приходи - Общо	263 058	268 395	275 939	285 323	293 551
в т.ч. Приходи от продажби	80 029	83 859	87 785	91 261	95 662
Компенсации по Договор за ЗОУ	183 029	184 536	188 154	194 062	197 889
Оперативни разходи	207 930	210 267	214 257	219 802	224 559
EBITDA	**55 128**	**58 128**	**61 682**	**65 521**	**68 992**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	10 951	18 451	25 949	25 952	31 949
Разходи за амортизации	64 616	75 229	85 741	89 612	98 480
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*10 951*	*18 451*	*25 949*	*25 952*	*31 949*
EBIT	**1 463**	**1 350**	**1 890**	**1 861**	**2 461**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**5 280**	**5 001**	**3 434**	**2 450**	**955**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	*6 210*	*5 806*	*3 434*	*2 450*	*955*
Себестойност на продадени ДМА и КМА	*-930*	*-805*	*0*	*0*	*0*
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Финансови разходи	-2 086	-1 729	-1 572	-1 316	-1 159
Печалба преди данъци	**4 657**	**4 622**	**3 752**	**2 995**	**2 257**

Данъци	0	0	0	0	0
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост”	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост”	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост”	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Нетна печалба	**4 657**	**4 622**	**3 752**	**2 995**	**2 257**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**69 273**	**79 851**	**89 493**	**92 607**	**100 737**
Баланс					
Собствен капитал	276 992	281 614	285 366	288 361	290 618
Нетни активи	427 243	443 212	450 813	457 654	457 760
Активи	573 869	577 063	561 281	539 920	491 230
Задлъжнялост	148 056	135 079	111 494	83 090	34 092
Обемни показатели					
Средносписъчен брой на персонала (брой)	4 854	4 729	4 579	4 504	4 454
Производителност на 1 лице от персонала	367	390	417	437	457
Превозени пътници (хил.пътника)	25 250	25 800	26 320	26 850	27 380
Пътниккилометри (млн.)	1 779,0	1 844	1 911	1 967	2 034
Коефициенти за:					
Рентабилност					
нетен марж	0,06	0,06	0,04	0,03	0,02
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	0,005	0,00	0,01	0,01	0,01
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	0,003	0,00	0,00	0,00	0,005
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,18	0,17	0,17	0,20	0,22
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,19	0,18	0,18	0,20	0,22
Задлъжнялост					
дълг/собствен капитал - financial gearing	0,53	0,48	0,39	0,29	0,12
дълг/ активи	0,26	0,23	0,20	0,15	0,07
Ликвидност					
обща ликвидност	0,95	0,72	0,49	1,02	1,73
бърза ликвидност	0,80	0,55	0,27	0,73	0,99
абсолютна ликвидност	0,026	0,04	0,06	0,08	0,28
Рентабилност на активите					
приходи на 1-ца тягов подвижен състав от общ парк, хил. лева	1 265	1 290	1 295	1 340	1 347
приходи на 1 пътнически вагон от общ парк, хил. лева	539	627	645	667	686
приходи на 1 лице от персонала, хил. лева	54	57	60	63	66

Източник: „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

Приходите от продажби се увеличават от 80 029 хил. лв. през 2018 г. на 95 662 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 15 633 хил. лв. или 19,53%. Увеличението се дължи на оживлението на пазара и увеличението на извършената работа в пътниккилометри от 1 779 млн. през 2018 г. на 2 034 млн. през 2022 г., т.е. увеличението е 255 млн. или 14,33%.

Компенсациите по Договора с държавата се увеличават от 183 029 хил. лв. през 2018 г. на 197 889 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 14 860 хил. лв. или 8,12%. Увеличението

се дължи на увеличението на оперативните разходи в по-голям размер от увеличението на приходите от продажби.

Оперативните разходи се увеличават от 207 930 хил. лв. през 2018 г. на 224 559 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 16 629 хил. лв. или 8,00%. Увеличението се дължи на увеличените цени съобразно инфлационния индекс за периода и намалените разходи за електроенергия вследствие на доставените влакове от ново поколение през периода.

(EBITDA) – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от 55 128 хил. лв. през 2018 г. на 68 992 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 13 864 хил. лв. или 25,15%. Подобряването на EBITDA се дължи на увеличените приходи общо в по-голяма степен от увеличението на оперативните разходи.

Нетният финансов резултат намалява от печалба 4 657 хил. лв. през 2018 г. на печалба в размер на 2 257 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 2 400 хил. лв. или 51,54%. Намалението се дължи на намалените продажби на излишни активи. В приходи от амортизиране на други финансирания от държавния бюджет са разчетени средства, съответстващи на амортизациите на новите спални вагони, платените главници по заемите за доставка на ЕМВ и ДМВ и на новодоставените влакове от ново поколение.

Свободният паричен поток се увеличава от 69 273 хил. лв. през 2018 г. на 100 737 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 31 464 хил. лв. или 45,42%. Увеличението е в резултат на увеличените амортизации, въпреки намаления размер на печалбата. В прогнозата са разчетени средства за плащания на главници по заеми в рамките на оставащия свободен паричен поток след осигуряване на планираните ремонти на тягов и подвижен състав и планираните други инвестиции.

Нарастване на ДМА – Отчетната стойност на ДМА в периода се увеличава от доставените влакове от ново поколение, извършените ремонти на тягов и подвижен състав, и направените други инвестиции.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 148 056 хил. лв. през 2018 г. на 34 092 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 113 964 хил. лв. или 76,97%.

Собственият капитал се увеличава от 276 992 хил. лв. през 2018 г. на 290 618 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 13 626 хил. лв. или 4,92%. Увеличението се дължи на разчетената печалба за периода.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството намалява от 0,06 през 2018 г. на 0,02 през 2022 г., т.е. намалението е 59,46%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се увеличава от 0,005 през 2018 г. на 0,01 през 2022 г., т.е. увеличението е 60,33%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) се увеличава от 0,003 през 2018 г. на 0,005 през 2022 г., т.е. увеличението е 57,00%.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) се увеличава от 0,18 през 2018 г. на 0,22 през 2022 г., т.е. увеличението е 19,90%.
- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 0,19 през 2018 г. на 0,22 през 2022 г., т.е. увеличението е 18,85%.

Коефициентите за рентабилност през 2022 г. се подобряват в резултат на оптимизацията на разходите.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 0,53 през 2018 г. на 0,12 през 2022 г., т.е. намалението е 78,05%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, намалява от 0,26 през 2018 г. на 0,07 през 2022 г., т.е. намалението е 73,10%.

Задлъжнялостта на дружеството за 2022 г. се подобрява от увеличението на свободния паричен поток и плащането на част от задълженията.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 0,95 през 2018 г. на 1,73 през 2022 г., т.е. увеличението е 82,21%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се увеличава от 0,80 през 2018 г. на 0,99 през 2022 г., т.е. увеличението е 23,30%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,026 през 2018 г. на 0,28 през 2022 г., т.е. увеличението е 995,61%.

Коефициентите за ликвидност се подобряват през 2022 г., коефициента за обща ликвидност е над 1.

Рентабилност на активите

- На **1 вагон** (приходи/брой вагони) – Рентабилността на 1 пътнически вагон се увеличава от 539 хил. лв. през 2018 г. на 686 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 147 хил. лв. или 27,24%.
- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив се увеличава от 1 265 хил. лв. през 2018 г. на 1 347 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 82 хил. лв. или 6,47%.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице се увеличава от 54 хил. лв. през 2018 г. на 66 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 12 хил. лв. или 21,61%.

Коефициентите за рентабилност на активите се подобряват от изваденте за продажба излишни неоперативни активи.

Таблица 121 **Прогнозен отчет за приходите и разходите за 2019 – 2022 г.** (хил. лева)

показатели	**Проект**	**Проект**	**Проект**	**Проект**	**Проект**

	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Нетни приходи от продажби	**75 284**	**79 010**	**82 829**	**86 187**	**90 486**
на външни клиенти	74 256	77 965	81 768	85 109	89 391
превоз на пътници	74 256	77 965	81 768	85 109	89 391
в т.ч. Компенсации	16 175	18 062	18 062	18 062	18 062
на свързани лица	1 028	1 045	1 061	1 078	1 095
Други приходи	4 745	4 849	4 956	5 074	5 176
от външни клиенти	3 052	3 119	3 188	3 258	3 330
от свързани лица	1 693	1 730	1 768	1 816	1 846
Финансиране по договор за ЗОУ от ДБ	**183 029**	**184 536**	**188 154**	**194 062**	**197 889**
Приходи общо	**263 058**	**268 395**	**275 939**	**285 323**	**293 551**
Разходи за основна дейност	**207 930**	**210 267**	**214 257**	**219 802**	**224 559**
материали	12 118	12 385	12 657	12 935	13 220
горива	9 397	9 741	10 181	10 556	10 945
ел. енергия	43 392	41 957	41 472	42 555	41 991
топлоенергия	369	375	382	388	395
външни услуги	71 432	71 868	72 469	73 360	74 067
от външни доставчици	69 820	70 232	70 808	71 673	72 354
- услуги	26 427	26 997	27 580	28 176	28 785
- инфраструктурни такси	31 682	31 267	30 997	30 997	30 794
- други услуги от НК "ЖИ"	3 202	3 272	3 344	3 418	3 493
- техническо обслужване на пътнически вагони НК ЖИ	3 532	3 610	3 689	3 770	3 853
- гарова маневра НК ЖИ	4 977	5 086	5 198	5 312	5 429
от свързани лица	1 612	1 636	1 661	1 687	1 713
заплати	50 752	52 657	54 137	56 531	59 343
социални осигуровки и надбавки	15 129	15 703	16 143	16 868	17 721
социални осигуровки и надбавки - почивно дело СЛ	909	937	964	996	1 031
други разходи	9 465	9 673	9 886	10 103	10 325
суми с корективен характер	-5 033	-5 029	-4 034	-4 490	-4 479
EBITDA	**55 128**	**58 128**	**61 682**	**65 521**	**68 992**
приходи от амортизации на други финансирания от ДБ	10 951	18 451	25 949	25 952	31 949
амортизации	64 616	75 229	85 741	89 612	98 480
В т.ч.: амортизации на ДМА финансирани от ДБ	10 951	18 451	25 949	25 952	31 949
EBIT	**1 463**	**1 350**	**1 890**	**1 861**	**2 461**
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	6 210	5 806	3 434	2 450	955
Себестойност на продадените ДМА и КМА	-930	-805	0	0	0
финансови приходи	314	271	228	184	141
финансови разходи	2 400	2 000	1 800	1 500	1 300
Счетоводна печалба (загуба)	**4 657**	**4 622**	**3 752**	**2 995**	**2 257**
Печалба (загуба)	**4 657**	**4 622**	**3 752**	**2 995**	**2 257**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 122 **Прогнозен баланс за 2019 – 2022 г.** (хил. лева)

АКТИВ	Разчет 31.12.2018	Разчет 31.12.2019	Разчет 31.12.2020	Разчет 31.12.2021	Разчет 31.12.2022
А. Дълготрайни активи					
I. Дълготрайни материални активи					
Общо по група I	**423 225**	**469 861**	**497 826**	**447 464**	**425 668**
II. Дълготрайни нематериални активи					
Общо по група II	**3 157**	**3 657**	**4 157**	**4 657**	**5 157**
III. Дългосрочни финансови активи					
Общо по група III.	**8 253**	**6 813**	**5 373**	**3 933**	**2 493**
IV. Търговска репутация					
Общо по група IV.	-	-	-	-	-
V. Разходи за бъдещи периоди					
Общо по група V.	-	-	-	-	-
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**434 635**	**480 331**	**507 356**	**456 054**	**433 318**
Б. Краткотрайни активи					
I. Краткотрайни материални запаси					
Общо по група I.	**21 882**	**22 882**	**23 882**	**23 882**	**24 882**
II. Краткосрочни вземания					
Общо по група II	**113 569**	**68 569**	**23 569**	**53 569**	**23 569**
III. Краткосрочни финансови активи					
Общо по група III	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
IV. Парични средства					
Общо по група IV.	**3 783**	**5 281**	**6 474**	**6 415**	**9 461**
V. Разходи за бъдещи периоди					
Общо по група V.	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**139 234**	**96 732**	**53 925**	**83 866**	**57 912**
В. АКТИВИ ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА					
Общо за раздел В	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**573 869**	**577 063**	**561 281**	**539 920**	**491 230**

ПАСИВ	Разчет 31.12.2018	Разчет 31.12.2019	Разчет 31.12.2020	Разчет 31.12.2021	Разчет 31.12.2022
А. Собствен капитал					
I. Основен капитал					
Общо по група I	**9 900**	**9 900**	**9 900**	**9 900**	**9 900**
II. Резерви					
Общо по група II	**298 596**	**298 596**	**298 596**	**298 596**	**298 596**
III. Финансов резултат					
Общо по група III	(31 504)	(26 882)	(23 130)	(20 135)	(17 878)
Общо по раздел А (I+II+III)	**276 992**	**281 614**	**285 366**	**288 361**	**290 618**
Б. Дългосрочни пасиви					
I. Дългосрочни задължения					
Общо по група I	**1 430**	**1 228**	**1 026**	**824**	**622**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания					
Общо по група II					
Общо по раздел Б (I+II)	**1 430**	**1 228**	**1 026**	**824**	**622**
В. Краткосрочни пасиви					
I. Краткосрочни задължения					
Общо по група I	**146 626**	**133 851**	**110 468**	**82 266**	**33 470**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания					
Общо за група II	**148 821**	**160 370**	**164 421**	**168 469**	**166 520**
Общо по раздел В (I+II)	**295 447**	**294 221**	**274 889**	**250 735**	**199 990**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**573 869**	**577 063**	**561 281**	**539 920**	**491 230**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Таблица 123 **Прогнозен паричен поток за 2019 – 2022 г.** (хил. лева)

	2018	2019	2020	2021	2022
Парични средства в началото на периода	**3 331**	**3 783**	**5 281**	**6 474**	**6 415**
А. Парични потоци от основна дейност					
постъпления	**83 333**	**87 170**	**91 104**	**94 588**	**98 998**
- от превоз на пътници	58 081	59 903	63 706	67 047	71 329
- компенсации	16 175	18 062	18 062	18 062	18 062
- други приходи	3 052	3 119	3 188	3 258	3 330
- ДДС за възстановяване	3 304	3 311	3 319	3 327	3 336
- други услуги от СЛ	1 693	1 730	1 768	1 816	1 846
- жп карти	1 028	1 045	1 061	1 078	1 095
плащания	**215 267**	**217 607**	**220 610**	**226 619**	**231 374**
- за персонал	65 881	68 360	70 280	73 399	77 064
почивно дело СЛ	991	1 021	1 051	1 086	1 124
- гориво	9 397	9 741	10 181	10 556	10 945
- ел. енергия	43 761	42 332	41 854	42 943	42 386
- материали и резервни части	12 118	12 385	12 657	12 935	13 220
- услуги	26 427	26 997	27 580	28 176	28 785
- други разходи	9 465	9 673	9 886	10 103	10 325
- инфраструктурни такси	31 682	31 267	30 997	30 997	30 794
- други услуги от НК "ЖИ"	3 202	3 272	3 344	3 418	3 493
- техническо обслужване на пътнически вагони	3 532	3 610	3 689	3 770	3 853
- гарова маневра	4 977	5 086	5 198	5 312	5 429
- експертно и административно подпомагане	1 334	1 363	1 393	1 424	1 456
- други услуги от СЛ	500	500	500	500	500
- непредвидени разходи	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
- данък печалба	200	200	200	200	200
- финансови разходи	300	300	300	300	300
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(131 934)**	**(130 437)**	**(129 506)**	**(132 031)**	**(132 376)**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност					
постъпления	**6 210**	**5 806**	**3 434**	**2 450**	**955**
- продажби на активи	6 210	5 806	3 434	2 450	955
плащания	**69 507**	**76 418**	**67 057**	**68 964**	**46 402**
- доставка на нови вагони, ЕМВ и локомотиви	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
- закупуване на локомотиви и ЕМВ от СЛ					
- инвестиции	17 340	24 840	18 040	21 600	500
- ремонт на пътнически вагони	12 611	13 277	10 741	8 788	7 349
- ремонт на локомотиви	4 699	3 444	3 419	3 719	3 695
- други инвестиции	4 857	4 857	4 857	4 857	4 858
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**(63 297)**	**(70 612)**	**(63 623)**	**(66 514)**	**(45 447)**
В. Парични потоци от финансова дейност					
постъпления	**1 754**	**1 711**	**1 668**	**1 624**	**1 581**
- заем ТП	1 754	1 711	1 668	1 624	1 581
плащания	**19 100**	**13 700**	**25 500**	**27 200**	**48 601**
- лихви по заеми БДЖ ПП (СЛ)	2 100	1 700	1 500	1 200	1 000
- главници по просрочени заеми БДЖ ПП (СЛ)	17 000	12 000	24 000	26 000	47 601
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(17 346)**	**(11 989)**	**(23 832)**	**(25 576)**	**(47 020)**
Изменение през периода (А+Б+В)	**(212 577)**	**(213 038)**	**(216 961)**	**(224 121)**	**(224 843)**
Финансирания	**213 029**	**214 536**	**218 154**	**224 062**	**227 889**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**183 029**	**184 536**	**188 154**	**194 062**	**197 889**
- капиталови трансфери от ДБ	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**
Изменение след финансирания	**452**	**1 498**	**1 193**	**(59)**	**3 046**
- минимален оперативен резерв	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**
Парични средства в края на периода	**3 283**	**4 781**	**5 974**	**5 915**	**8 961**

Източник:„БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

За покриване на недостига на средства при обслужване на дългосрочните кредити „Холдинг БДЖ" ЕАД разработи **четири варианта** на **реалистичния сценарий**. Основните допускания в тях са:

1-ви вариант е без сключване на споразумение за разсрочване на дълга и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. Този вариант предвижда текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfW и II облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в т. ч. и пропорционалния размер на просрочената главница за периода. Собствените средства се формират от свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап от дружествата за периода 2016 – 2017 г., реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони. Направено е допускане, че поради не постигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015 г. на основание влезли в сила осъдителни решения през 2013 г. на Върховния съд в Лондон.

2-ри вариант е без сключване на споразумение за разсрочване на дълга и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. Този вариант предвижда текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfW и II облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в т. ч. и пропорционалния размер на просрочената главница за периода. Собствените средства се формират от продажбата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, формирания свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап от дружествата за периода 2016 – 2017 г., реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони. Направено е допускане, че поради не постигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015г. на основание влезли в сила осъдителни решения през 2013 г. на Върховния съд в Лондон.

При тези два варианта отражението върху дейността на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е едно и също – намаляват се дългосрочните и краткосрочни задължения по кредитите и се увеличава капитала на дружеството. От това ще се подобри задлъжнялостта на дружеството и показателите за ликвидност. Финансовият резултат ще се подобри незначително, тъй като намаленият размер на лихвите ще доведе до намаляване на необходимата компенсация по договор.

Изменението на тези показатели за периода 2015 – 2022 г. при **1-ви вариант** е:

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 197 440 хил. лв. през 2015 г. на 43 747 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 153 693 хил. лв. или 77,84%.

Собственият капитал на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД се увеличава от 262 892 хил. лв. през 2015 г. на 407 289 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 144 397 хил. лв. или 54,93%.

Коефициенти за:

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 0,75 през 2015 г. на 0,11 през 2022 г., т.е. намалението е 85,70%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията

спрямо активите, намалява от 0,36 през 2015 г. на 0,07 през 2022 г., т.е. намалението е 80,19%.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 0,40 през 2015 г. на 4,27 през 2022 г., т.е. увеличението е 970,69%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се увеличава от 0,23 през 2015 г. на 3,70 през 2022 г., т.е. увеличението е 1520,87%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,035 през 2015 г. на 3,15 през 2022 г., т.е. увеличението е 8794,60%.

3-ти вариант е със сключване на споразумение за разсрочване на дълга и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. Разсрочване на заемите към KfW и II облигационен заем за срок от 5 години или удължаване на оригиналния матуритет на заемите с 2 години. Разплащането на главници по заема към KfW започва от м. юни 2016 г., а по II облигационен заем – от м. февруари 2016 г. Собствените средства се формират от свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап от дружествата за периода 2016 – 2017 г., реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони.

4-ти вариант е със сключване на споразумение за разсрочване на дълга и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. Разсрочване на заемите към KfW и II облигационен заем за срок от 5 години или удължаване на оригиналния матуритет на заемите с 2 години. Разплащането на главници по заема към KfW започва от м. юни 2016 г., а по II облигационен заем – от м. февруари 2016 г. Собствените средства се формират от продажбата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, формирания свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап от дружествата за периода 2016 – 2017 г., реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони.

При тези два варианта отражението върху дейността на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е едно и също – намаляват се дългосрочните и краткосрочни задължения по кредитите и се увеличава капитала на дружеството. С това ще се подобри задлъжнялостта на дружеството и показателите за ликвидност. Финансовият резултат ще се подобри незначително, тъй като намаленият размер на лихвите ще доведе до намаляване на необходимата компенсация по договор.

Изменението на тези показатели за периода 2015 – 2022 г. при **3-ти вариант** е:

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 197 440 хил. лв. през 2015 г. на 43 747 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 153 693 хил. лв. или 77,84%.

Собственият капитал на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД се увеличава от 262 892 хил. лв. през 2015 г. на 354 342 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 91 450 хил. лв. или 34,79%.

Коефициенти за:

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 0,75 през 2015 г. на 0,12 през 2022 г., т.е. намалението е 83,56%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията

спрямо активите, намалява от 0,36 през 2015 г. на 0,08 през 2022 г., т.е. намалението е 78,34%.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 0,40 през 2015 г. на 3,04 през 2022 г., т.е. увеличението е 662,99%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се увеличава от 0,23 през 2015 г. на 2,47 през 2022 г., т.е. увеличението е 982,32%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,035 през 2015 г. на 1,92 през 2022 г., т.е. увеличението е 5326,36%.

8.3.3. Оптимистичен сценарий

Прогнозата за обемите и приходите при Фаза на развитие на оптимистичния сценарий е:

Таблица 124

показатели	мярка	2018	2019	2020	2021	2022	+ -	%
превозени пътници	млн.	25,290	26,040	26,870	27,700	28,530	3,240	12,8%
пътниккилометри	млн.	1 825	1 901	1 985	2 071	2 157	332	18,2%
приходи - нето	хил. лева	78 006	82 343	87 079	91 783	97 205	19 199	24,6%

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Увеличение на **превозените пътници общо** от 25,29 млн. през 2018 г. на 28,53 млн. през 2022 г., т.е. увеличението е 3 240 хил. пътника или 12,8%. В търговския сегмент ръстът на превозените пътници е от 1 020 хил. пътника през 2018 г. на 1 130 хил. пътника през 2022 г., т.е. увеличението е 110 хил. пътника или 10,78%. Пътниците по Договор за ЗОУ се увеличават от 24 270 хил. пътника през 2018 г. на 27 400 хил. пътника през 2022 г., т.е. увеличението е 3 130 хил. пътника или 12,90% вследствие на въведените в експлоатация нови ЕМВ и шинобуси.

Плавно увеличение на **средното превозно разстояние** от 72,16 км през 2018 г. на 75,60 км през 2022 г., т.е. увеличението е 3,44 км или 4,77%.

Увеличение на общата **приходна ставка** за периода – през 2019 и 2020 г. с 1,3%, през 2021 г. с 1,0% и през 2022 г. с 1,7%. За влаковете по ЗОУ увеличението е с 1,5% през 2019 г., с 0,5% през 2020 г. и с по 1% през 2021 и 2022 г. Увеличението при търговските влакове е с по 4% през 2020 и 2022 г. В резултат общо увеличение на приходите от 78 006 хил. лв. през 2018 г. на 97 205 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 19 199 хил. лв. или 24,6%. За търговския сегмент изменението е от 13 461 хил. лв. през 2018 г. на 18 271 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 4 810 хил. лв. или 35,73%. За сегмента пътнически превози, обект на ЗОУ, изменението е от 64 545 хил. лв. през 2018 г. на 78 934 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 14 389 хил. лв. или 21,46%.

Фигура 125 **Основни ключови показатели**

в хил. лева	2018	2019	2020	2021	2022
Финансови показатели					
Приходи - Общо	264 529	268 985	273 539	274 772	283 247
в т. ч. Приходи от продажби	82 811	87 252	92 095	96 917	102 441
Компенсации по Договор за ЗОУ	181 718	181 733	181 444	177 855	180 806
Оперативни разходи	207 922	209 595	210 287	215 643	220 543
EBITDA	**56 607**	**59 390**	**63 252**	**59 129**	**62 704**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	10 951	27 451	37 949	45 952	53 949
Разходи за амортизации	64 606	84 187	97 683	101 446	112 041
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*10 951*	*27 451*	*37 949*	*45 952*	*53 949*
EBIT	**2 952**	**2 654**	**3 518**	**3 635**	**4 612**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**5 435**	**5 323**	**3 480**	**2 489**	**1 873**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	*6 210*	*6 269*	*3 935*	*2 874*	*2 048*
Себестойност на продадени ДМА и КМА	*-775*	*-946*	*-455*	*-385*	*-175*
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Финансови разходи	-2 086	-1 729	-1 572	-1 316	-1 159
Печалба преди данъци	**6 301**	**6 248**	**5 426**	**4 808**	**5 326**
Данъци	0	0	0	0	0
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост"	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Нетна печалба	**6 301**	**6 248**	**5 426**	**4 808**	**5 326**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**70 907**	**90 435**	**103 109**	**106 254**	**117 367**
Баланс					
Собствен капитал	280 112	286 360	291 786	296 594	301 920
Нетни активи	529 363	570 958	601 233	616 887	626 062
Активи	676 829	708 609	716 403	713 880	665 112
Задлъжнялост	148 896	138 879	116 196	97 817	39 672
Обемни показатели					
Средносписъчен брой на персонала (брой)	4 854	4 729	4 579	4 504	4 454
Производителност на 1 лице от персонала	376	402	434	460	484
Превозени пътници (хил.пътника)	25 290	26 040	26 870	27 700	28 530
Пътниккилометри (млн.)	1 825	1 901	1 985	2 071	2 157
Коефициенти за:					
Рентабилност					
нетен марж	0,08	0,07	0,06	0,05	0,05
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	0,011	0,01	0,01	0,01	0,02
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	0,006	0,005	0,006	0,006	0,007
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,19	0,16	0,15	0,16	0,17
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,20	0,16	0,16	0,16	0,17
Задлъжнялост					
дълг/собствен капитал - financial gearing	0,53	0,48	0,40	0,33	0,13

в хил. лева	2018	2019	2020	2021	2022
дълг/ активи	0,22	0,20	0,16	0,14	0,06
Ликвидност					
обща ликвидност	1,65	1,08	0,98	1,00	1,72
бърза ликвидност	1,50	0,90	0,76	0,72	1,00
абсолютна ликвидност	0,06	0,10	0,16	0,25	0,40
Рентабилност на активите					
приходи на 1-ца тягов подвижен състав от общ парк, хил. лева	1 272	1 299	1 243	1 243	1 270
приходи на 1 пътнически вагон от общ парк, хил. лева	521	587	639	673	694
приходи на 1 лице от персонала, хил. лева	54	57	60	61	64

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Приходите от продажби се увеличават от 82 811 хил. лв. през 2018 г. на 102 441 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 19 630 хил. лв. или 23,70%. Увеличението се дължи на увеличението на извършената работа в пътниккилометри от 1 825 млн. през 2018 г. на 2 157 млн. през 2022 г., т.е. увеличението е 332 млн. или 18,19%.

Компенсациите по Договора с държавата се намаляват от 181 718 хил. лв. през 2018 г. на 180 806 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 912 хил. лв. или 0,50%.

Оперативните разходи се увеличават от 207 922 хил. лв. през 2018 г. на 220 543 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 12 621 хил. лв. или 6,07%. През 2019 г. е разчетено увеличение на работните заплати с 4,8%, същевременно разходите за електроенергия са намалени с 20% вследствие на доставените влакове от ново поколение през периода.

EBITDA – Оперативна печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от 56 607 хил. лв. през 2018 г. на 62 704 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 6 097 хил. лв. или 10,77%. Подобряването на EBITDA се дължи на по-високия темп на увеличение на приходите от този на увеличение на разходите.

Нетният финансов резултат се намалява от печалба 6 301 хил. лв. през 2018 г. на 5 326 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 975 хил. лв. или 15,47%.

В приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ са разчетени средства, съответстващи на амортизациите на новите спални вагони, на капиталовите трансфери за разплащане на главници по заеми и за доставените влакове от ново поколение и шинобуси.

В разчета са включени и планираните продажби на излишни активи (пътнически вагони, локомотиви, недвижимо и движимо имущество, и скрап) с нетен ефект 1 873 хил. лв. през 2022 г.

Свободният паричен поток се увеличава от 70 907 хил. лв. през 2018 г. на 117 367 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 46 460 хил. лв. или 65,52%. Увеличението е в резултат на увеличените амортизации. В прогнозата са разчетени средства за плащания на главници по заеми в рамките на оставащия свободен паричен поток след осигуряване на планираните ремонти на тягов и подвижен състав и необходимите други инвестиции.

Нарастване на ДМА – Отчетната стойност на ДМА в периода се увеличава от доставените влакове от ново поколение, шинобуси, извършените капитализирани ремонти на тягов и подвижен състав и други инвестиции.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ – Задлъжнялостта намалява от 148 896 хил. лв. към 31.12.2018 г. на 39 672 хил. лв. към 31.12.2022 г., т.е. намалението е 109 224 хил. лв. или 73,36%.

Собственият капитал на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД се увеличава от 280 112 хил. лв. към 31.12.2018 г. на 301 920 хил. лв. в края на 2022 г., т.е. увеличението е 21 808 хил. лв. или 7,79%. Увеличението на собствения капитал е в резултат на разчетената печалба за периода.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството намалява от 0,08 през 2018 г. на 0,05 през 2022 г., т.е. намалението е 31,67%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се увеличава от 0,011 през 2018 г. на 0,02 през 2022 г., т.е. увеличението е 44,95%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) се увеличава от 0,006 през 2018 г. на 0,007 през 2022 г., т.е. увеличението е 32,10%.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) се намалява от 0,19 през 2018 г. на 0,17 през 2022 г., т.е. намалението е 10,19%.
- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) се намалява от 0,20 през 2018 г. на 0,17 през 2022 г., т.е. намалението е 11,42%.

Коефициентите за рентабилност (с изключение на нетния марж и коефициентите за обръщаемост на ДА и ДМА) трайно се подобряват.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 0,53 през 2018 г. на 0,13 през 2022 г., т.е. намалението е 75,28%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, намалява от 0,22 през 2018 г. на 0,06 през 2022 г., т.е. намалението е 72,89%.

Задлъжнялостта на дружеството се подобрява от увеличението на свободния паричен поток и плащането на част от задълженията.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 1,65 през 2018 г. на 1,72 през 2022 г., т.е. увеличението е 4,26%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се намалява от 1,50 през 2018 г. на 1,00 през 2022 г., т.е. намалението е 33,28%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,06 през 2018 г. на 0,40 през 2022 г., т.е. увеличението е 615,04%.

Коефициентите за обща и бърза ликвидност са със стойности над 1.

Рентабилност на активите

- На **1 вагон** (приходи/брой вагони) – Рентабилността на 1 пътнически вагон се увеличава от 521 хил. лв. през 2018 г. на 694 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 173 хил. лв. или 33,32%.

- На **1 локомотив** (приходи/брой локомотиви) – Рентабилността на 1 локомотив се влошава от 1 272 хил. лв. през 2018 г. на 1 270 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 2 хил. лв. или 0,13%.
- На **1 лице от персонала** (приходи/средносписъчен брой на персонала) – Рентабилността на 1 лице се подобрява от 54 хил. лв. през 2018 г. на 64 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 10 хил. лв. или 16,69%.

Коефициентите за рентабилност на активите се подобряват от изваденете за продажба излишни неоперативни активи.

Фигура 126 **Прогнозен отчет за приходите и разходите за 2019 – 2022 г.** (хил. лева)

показатели	Проект 2018 г.	Проект 2019 г.	Проект 2020 г.	Проект 2021 г.	Проект 2022 г.
Нетни приходи от продажби	**78 066**	**82 403**	**87 139**	**91 843**	**97 265**
на външни клиенти	77 038	81 358	86 078	90 765	96 170
превоз на пътници	77 038	81 358	86 078	90 765	96 170
в т.ч. Компенсации	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062
на свързани лица	1 028	1 045	1 061	1 078	1 095
- жп карти	1 028	1 045	1 061	1 078	1 095
Други приходи	4 745	4 849	4 956	5 074	5 176
от външни клиенти	3 052	3 119	3 188	3 258	3 330
от свързани лица	1 693	1 730	1 768	1 816	1 846
Финансиране по договор за ЗОУ от ДБ	**181 718**	**181 733**	**181 444**	**177 855**	**180 806**
Приходи общо	**264 529**	**268 985**	**273 539**	**274 772**	**283 247**
Разходи за основна дейност	**207 922**	**209 595**	**210 287**	**215 643**	**220 543**
материали	12 118	12 385	12 657	12 935	13 220
горива	9 397	9 872	9 939	10 304	10 683
ел. енергия	43 392	38 663	36 939	36 339	34 712
топлоенергия	369	375	382	388	395
външни услуги	70 984	72 761	74 349	76 183	78 052
от външни доставчици	69 372	71 125	72 688	74 496	76 339
- услуги	26 427	28 875	30 584	32 494	34 418
- инфраструктурни такси	31 682	30 739	30 340	29 979	29 633
- други услуги от НК "ЖИ"	3 202	3 272	3 344	3 418	3 493
- техническо обслужване на пътнически вагони НК ЖИ	3 345	3 419	3 494	3 571	3 650
- гарова маневра НК ЖИ	4 716	4 820	4 926	5 034	5 145
от свързани лица	1 612	1 636	1 661	1 687	1 713
заплати	50 752	52 657	54 137	56 531	59 343
социални осигуровки и надбавки	15 129	15 703	16 143	16 868	17 721
социални осигуровки и надбавки - почивно дело СЛ	909	937	964	996	1 031
други разходи	9 465	9 673	9 886	10 103	10 325
суми с корективен характер	-4 593	-3 431	-5 109	-5 004	-4 939
EBITDA	**56 607**	**59 390**	**63 252**	**59 129**	**62 704**
приходи от амортизации на финансирания от ДБ	10 951	27 451	37 949	45 952	53 949
амортизации	64 606	84 187	97 683	101 446	112 041
В т.ч.: амортизации на ДМА финансирани от ДБ	10 951	27 451	37 949	45 952	53 949
EBIT	**2 952**	**2 654**	**3 518**	**3 635**	**4 612**
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	6 210	6 269	3 935	2 874	2 048
Себестойност на продадените ДМА и КМА	-775	-946	-455	-385	-175
финансови приходи	314	271	228	184	141
финансови разходи	2 400	2 000	1 800	1 500	1 300
извънредни приходи (разходи)					
Счетоводна печалба (загуба)	**6 301**	**6 248**	**5 426**	**4 808**	**5 326**
брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"					
себестойност на продадените активи по схемата "дълг срещу собственост"					
Печалба (загуба)	**6 301**	**6 248**	**5 426**	**4 808**	**5 326**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Фигура 127 **Прогнозен баланс за 2019 – 2022 г.** (хил. лева)

АКТИВ	Разчет 31.12.2018	Разчет 31.12.2019	Разчет 31.12.2020	Разчет 31.12.2021	Разчет 31.12.2022
А. Дълготрайни активи					
I. Дълготрайни материални активи					
Общо по група I	**422 819**	**549 859**	**593 433**	**608 570**	**590 481**
II. Дълготрайни нематериални активи					
Общо по група II	**3 157**	**3 657**	**4 157**	**4 657**	**5 157**
III. Дългосрочни финансови активи					
Общо по група III.	**8 253**	**6 813**	**5 373**	**3 933**	**2 493**
IV. Търговска репутация					
Общо по група IV.	-	-	-	-	-
V. Разходи за бъдещи периоди					
Общо по група V.	-	-	-	-	-
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**434 229**	**560 329**	**602 963**	**617 160**	**598 131**
Б. Краткотрайни активи					
I. Краткотрайни материални запаси					
Общо по група I.	**21 882**	**24 382**	**26 382**	**27 182**	**27 982**
II. Краткосрочни вземания					
Общо по група II	**212 569**	**110 569**	**68 569**	**45 569**	**23 569**
III. Краткосрочни финансови активи					
Общо по група III	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
IV. Парични средства					
Общо по група IV.	**8 149**	**13 329**	**18 489**	**23 969**	**15 430**
V. Разходи за бъдещи периоди					
Общо по група V.	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**242 600**	**148 280**	**113 440**	**96 720**	**66 981**
В. АКТИВИ ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА					
Общо за раздел В	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**676 829**	**708 609**	**716 403**	**713 880**	**665 112**

ПАСИВ	Разчет 31.12.2018	Разчет 31.12.2019	Разчет 31.12.2020	Разчет 31.12.2021	Разчет 31.12.2022
А. Собствен капитал					
I. Основен капитал					
Общо по група I	**9 900**	**9 900**	**9 900**	**9 900**	**9 900**
II. Резерви					
Общо по група II	**298 596**	**298 596**	**298 596**	**298 596**	**298 596**
III. Финансов резултат					
Общо по група III	(28 384)	(22 136)	(16 710)	(11 902)	(6 576)
Общо по раздел А (I+II+III)	**280 112**	**286 360**	**291 786**	**296 594**	**301 920**
Б. Дългосрочни пасиви					
I. Дългосрочни задължения					
Общо по група I	**1 430**	**1 228**	**1 026**	**824**	**622**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания					
Общо по група II					
Общо по раздел Б (I+II)	**1 430**	**1 228**	**1 026**	**824**	**622**
В. Краткосрочни пасиви					
I. Краткосрочни задължения					
Общо по група I	**147 466**	**137 651**	**115 170**	**96 993**	**39 050**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания					
Общо за група II	**247 821**	**283 370**	**308 421**	**319 469**	**323 520**
Общо по раздел В (I+II)	**395 287**	**421 021**	**423 591**	**416 462**	**362 570**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**676 829**	**708 609**	**716 403**	**713 880**	**665 112**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

Фигура 128 **Прогнозен паричен поток за 2019 – 2022 г.** (хил. лева)

	2018	2019	2020	2021	2022
Парични средства в началото на периода	**5 710**	**8 149**	**13 329**	**18 489**	**23 969**
А. Парични потоци от основна дейност					
постъпления	**86 115**	**90 563**	**95 414**	**100 244**	**105 777**
- от превоз на пътници	60 863	65 183	68 016	72 703	78 108
- компенсации	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062
- други приходи	3 052	3 119	3 188	3 258	3 330
- ДДС за възстановяване	3 304	3 311	3 319	3 327	3 336
- други услуги от СЛ	1 693	1 730	1 768	1 816	1 846
- жп карти	1 028	1 045	1 061	1 078	1 095
плащания	**214 619**	**215 137**	**217 515**	**222 774**	**227 618**
- за персонал	65 881	68 360	70 280	73 399	77 064
почивно дело СЛ	991	1 021	1 051	1 086	1 124
- гориво	9 397	9 872	9 939	10 304	10 683
- ел. енергия	43 761	39 038	37 321	36 727	35 107
- материали и резервни части	12 118	12 385	12 657	12 935	13 220
- материали и резервни части СЛ					
- услуги	26 427	28 875	30 584	32 494	34 418
- други разходи	9 465	9 673	9 886	10 103	10 325
- инфраструктурни такси	31 682	30 739	30 340	29 979	29 633
- други услуги от НК "ЖИ"	3 202	3 272	3 344	3 418	3 493
- техническо обслужване на пътнически вагони	3 345	3 419	3 494	3 571	3 650
- гарова маневра	4 716	4 820	4 926	5 034	5 145
- експертно и административно подпомагане	1 334	1 363	1 393	1 424	1 456
- други услуги от СЛ	500	500	500	500	500
- непредвидени разходи	500	500	500	500	500
- данък печалба	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
- финансови разходи	300	300	300	300	300
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(128 504)**	**(124 574)**	**(122 101)**	**(122 530)**	**(121 841)**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност					
постъпления	**6 210**	**6 269**	**3 935**	**2 874**	**2 048**
- продажби на активи	6 210	6 269	3 935	2 874	2 048
плащания	**102 639**	**109 259**	**97 286**	**93 143**	**71 532**
- доставка на нови вагони, ЕМВ, ДМВ и локомотиви	63 000	63 000	63 000	57 000	58 000
- закупуване на локомотиви и ЕМВ от СЛ					
- инвестиции	17 340	24 840	18 040	21 600	500
- ремонт на пътнически вагони	12 743	12 960	7 836	5 639	4 157
- ремонт на локомотиви	4 699	3 602	3 553	4 047	4 017
- други инвестиции	4 857	4 857	4 857	4 857	4 858
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**(96 429)**	**(102 990)**	**(93 351)**	**(90 269)**	**(69 484)**
В. Парични потоци от финансова дейност					
постъпления	**1 754**	**1 711**	**1 668**	**1 624**	**1 581**
- заем ТП	1 754	1 711	1 668	1 624	1 581
плащания	**19 100**	**13 700**	**25 500**	**18 200**	**57 601**
- лихви по заеми БДЖ ПП (СЛ)	2 100	1 700	1 500	1 200	1 000
- главници по просрочени заеми БДЖ ПП (СЛ)	17 000	12 000	24 000	17 000	56 601
- главници по просрочени заеми СЛ					
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(17 346)**	**(11 989)**	**(23 832)**	**(16 576)**	**(56 020)**
Изменение през периода (А+Б+В)	**(242 279)**	**(239 553)**	**(239 284)**	**(229 375)**	**(247 345)**
Финансирания	**244 718**	**244 733**	**244 444**	**234 855**	**238 806**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**181 718**	**181 733**	**181 444**	**177 855**	**180 806**
- капиталови трансфери от ДБ	**63 000**	**63 000**	**63 000**	**57 000**	**58 000**
Изменение след финансирания	**2 439**	**5 180**	**5 160**	**5 480**	**(8 539)**
- минимален оперативен резерв	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**
Парични средства в края на периода	**7 649**	**12 829**	**17 989**	**23 469**	**14 930**

Източник: „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

За покриване на недостига на средства при обслужване на дългосрочните кредити „Холдинг БДЖ" ЕАД разработи оптимистичен сценарий с две допълнителни допускания: **(1) без сключване на споразумение за разсрочване на дълга и (2) с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.** Основните допускания и хипотези при него са: текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfW и II облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в т. ч. и пропорционалния размер на просрочената главница за периода. Собствените средства се формират от свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап от дружествата за периода 2016 – 2017 г., реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони. Направено е допускане, че поради не постигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015 г. на основание влезли в сила осъдителни решения през 2013 г. на Върховния съд в Лондон.

На база на тези две нови допускания „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД направи допълнителни изчисления на своите финансови показатели. При тях намаляват дългосрочните и краткосрочни задължения по кредитите и се увеличва капитала на дружеството. С това ще се подобри задлъжнялостта на дружеството и показателите за ликвидност. Финансовият резултат ще се подобри незначително, тъй като намаленият размер на лихвите ще доведе да намаляване на необходимата компенсация по договор.

Изменението на тези показатели за периода 2015 – 2022 г. при този вариант е:

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 197 440 хил. лв. през 2015 г. на 49 327 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 148 113 хил. лв. или 75,02%.

Собственият капитал на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД се увеличава от 262 892 хил. лв. през 2015 г. на 418 565 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 155 673 хил. лв. или 59,22.

Коефициенти за:

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 0,75 през 2015 г. на 0,12 през 2022 г., т.е. намалението е 84,31%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, намалява от 0,36 през 2015 г. на 0,06 през 2022 г., т.е. намалението е 82,57%.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 0,40 през 2015 г. на 3,97 през 2022 г., т.е. увеличението е 894,55%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се увеличава от 0,23 през 2015 г. на 3,39 през 2022 г., т.е. увеличението е 1388,69%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,04 през 2015 г. на 2,91 през 2022 г., т.е. увеличението е 8120,26%.

ПЛАН ЗА ОЗДРАВЯВАНЕ И РАЗВИТИЕ НА „ХОЛДИНГ БДЖ” ЕАД ЗА 2015 – 2022 г.

НА ИНДИВИДУАЛНА БАЗА

Март, 2015 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

A. Анализ на дейността и резултатите на „Холдинг БДЖ" ЕАД в периода 2007 – 2014 г..... **416**

B. Управленски приоритети на „Холдинг БДЖ" ЕАД в периода 2015 – 2022 г..... **423**

C. План за дейността и резултатите на „Холдинг БДЖ" ЕАД през 2015 г..... **432**

D. Допускания и сценарии при разработването на прогнозите за дейността на „Холдинг БДЖ" ЕАД в периода 2016 – 2022 г..... **443**

E. План за дейността и резултатите на „Холдинг БДЖ" ЕАД в периода 2016 – 2022 г..... **446**

1. Песимистичен сценарий – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД... 446
2. Реалистичен сценарий I-ви вариант – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД 451
3. Реалистичен сценарий II-ри вариант – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД 454
4. Реалистичен сценарий III-ти вариант – със сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД 456
5. Реалистичен сценарий IV-ти вариант – със сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД 458
6. Оптимистичен сценарий – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД 460

A. Анализ на дейността и резултатите на индивидуална база на „Холдинг БДЖ" ЕАД за периода 2007 – 2014 г.

През годините след разделянето на НК „БДЖ" през 2002 г. групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД е претърпяла няколко съществени промени в своята структура и модел на вътрешногрупови взаимоотношения, които правят директната съпоставка на индивидуално ниво неприложима и ирелевантна за целите на анализа и заключенията.

От 12.11.2007 г. (за счетоводни цели от 30.04.2007 г.), когато от тогавашното „БДЖ" ЕАД се отделят три дъщерни дружества – „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД, „БДЖ – Товарни превози" ЕООД и „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, като впоследствие през 2010 г. първото се влива обратно в компанията майка, „Холдинг БДЖ" ЕАД отдава под наем подвижен железопътен състав на дъщерните си дружества, посочени по-горе, за осъществяване на извършваните от тях от името и за сметка на холдинга на товарни и пътнически превози. Към онзи момент „Холдинг БДЖ" ЕАД реализира основната част от своите приходи чрез превоз на пътници и товари от една страна и от друга – чрез получаване на наеми за отдадения за експлоатация на дъщерните дружества подвижен състав. В разходната част пък се отчитат заплатените от холдинга на дружествата средства за организацията и осъществяването на съответната превозна услуга. От началото на 2010 г. „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД започва да извършва от свое име и за своя сметка превоза на пътници по ЗОУ договора с държавата, заплащайки на „Холдинг БДЖ" ЕАД наем за ползвания подвижен състав. За международните превози тази промяна настъпва от началото на м. юли 2011 г.

С последното извършено преобразуване на „Холдинг БДЖ" ЕАД на 24.05.2011 г. е прехвърлена собствеността на товарни и пътнически вагони, както и локомотиви на дъщерните дружества „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД и „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, необходими за осъществяваната от тях дейност – предоставяне на товарни и пътнически жп превози в страната и чужбина, като след тази дата основните приходи на „Холдинг БДЖ" ЕАД се формират от продажбата на неоперативни активи и почивно дело. От началото на 2014 г. между „Холдинг БДЖ" ЕАД и двете дъщерни дружества са сключени договори за административно подпомагане и управление, по силата на които компанията майка извършва редица услуги срещу съответното възнаграждение, свързани с провеждането на обществени поръчки; техническо осигуряване и инженеринг; контрол в различни сфери; информационни технологии; сигурност; връзки с обществеността, реклама и протокол и др.

Към момента на преобразуването през м. май 2011 г. „Холдинг БДЖ" ЕАД остава длъжник по всички натрупани краткосрочни и дългосрочни задължения, с изключение на тези, които са възникнали по договори, сключени от съответните поделения на „Холдинг БДЖ" ЕАД, които при преобразуването преминават към дъщерните дружества. С вътрешни споразумения през 2012 г. и 2013 г. всички кредити към финансовите институции, с изключение на Втория облигационен заем и задълженията към структурите на Световната банка, са прехвърлени към дъщерните дружества, съобразно придобитите от тях активи при последното преобразуване.

„Холдинг БДЖ” ЕАД остава собственик на всички неоперативни активи, които дружеството притежава към момента на преобразуването и извършва всички сделки на управление и разпореждане с тези активи.

„Холдинг БДЖ” ЕАД извършва социалната дейност, свързана с осигуряване на отдих и почивка на собствените си работници и служители, както и на работниците и служителите от дъщерните си дружества в почивните бази, които при преобразуването през 2007 г. са останали собственост на холдинга.

Основните натурални и финансови показатели на **индивидуална база** на „Холдинг БДЖ” ЕАД (до 24.05.2011 г. „БДЖ” ЕАД) за периода 2007 – 2014 г. (предварителни данни) са представени в следващататаблица:

Таблица 1

в хил. лв.	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Финансови показатели								
Приходи - Общо	589 733	650 914	524 376	340 738	122 980	30 179	14 285	18 824
в т. ч. Приходи от продажби	465 708	501 376	353 742	340 738	122 980	30 179	14 285	18 824
от превоз на товари	271 608	272 849	155 920	144 767	893	-	-	-
от превоз на пътници	83 469	91 089	84 347	5 401	1 186	-	-	-
от наем подвижен жп състав и др.	57 383	113 003	88 468	161 647	98 732	2 895	1 615	865
отписани задължения	28 028		278			237	1	173
приходи от продажба на активи					5 193	20 875	8 603	9 641
Компенсации по Договор за ЗОУ	124 025	149 538	170 634					
Оперативни разходи в т. ч.	483 323	544 779	435 265	252 623	105 559	21 557	17 650	29 438
разходи за организиране на жп превози и др. от СЛ	239 382	397 396	334 703	162 443	2 043			
балансова ст-ст на продадени активи					6 544	5 528	3 155	8 989
разходи с еднократен х-р /лихви просрочени плащания/	7 706	2 463	3 111	4 018	7 494	8 063	8 242	5 327
обезценка на активи	9 315	1 325	3 970	691	2 206	1 225	1 367	7 796
EBITDA	**106 410**	**106 135**	**89 111**	**88 115**	**17 421**	**8 622**	**-3 365**	**-10 614**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	1 599	1 623	1 447	1 599	700	777	197	3 050
Разходи за амортизации	48 453	60 643	86 201	76 292	32 993	3 448	2 670	2 607
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	1 599	1 623	1 447	1 599	700	777	197	171
EBIT	**59 556**	**47 115**	**4 357**	**13 422**	**-14 872**	**5 951**	**-5 838**	**-10 171**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**28 427**	**11 162**	**697**	**-99**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	38 659	13 128	2 124	1 424	0			
Себестойност на продадени ДМА и КМА	-10 232	-1 966	-1 427	-1 523	0			
Финансови разходи	-21 241	-34 199	-25 382	-19 499	-15 860	-6 171	103	-6 095
Печалба преди данъци	**66 742**	**24 078**	**-20 328**	**-6 176**	**-30 732**	**-220**	**-5 735**	**-16 266**
Данъци	0	1 776	481	-916	322	435	-241	-1 059
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост”							**4 883**	
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост”							5 349	
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост”							-466	
Нетна печалба	**66 742**	**25 854**	**-19 847**	**-7 092**	**-30 410**	**215**	**-611**	**-15 207**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**115 195**	**86 497**	**66 354**	**69 200**	**2 583**	**3 663**	**2 059**	**-12 600**
Собствен капитал	229 199	266 819	270 169	211 697	84 963	81 317	80 732	64 655
Нетни активи	565 561	805 642	791 350	651 947	426 814	360 478	307 207	156 246
Активи	765 442	1 101 927	1 086 867	1 020 640	749 298	690 470	602 460	505 181
Задлъжнялост	536 243	835 108	816 698	805 401	664 335	609 153	521 728	440 526

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Както беше споменато в началото на настоящата глава, предвид многобройните промени през годините, на **индивидуална база** отчетите на „Холдинг БДЖ" ЕАД не са съпоставими. Поради тази причина информацията в таблиците, графиките и коментарите по-долу към тях са представени в по-обобщен вид, като читателят, който иска по-подробна информация, може да реферира към индивидуалните планове анализи и планове на двете дъщерни дружества и към анализа и прогнозите на Групата на консолидирана база.

Фигура 1

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби на „Холдинг БДЖ" ЕАД са намалени от 465 708 хил. лв. през 2007 г. на 18 824 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 446 884 хил. лв. или 96,0%. Основните причини, както беше посочено в началото на тази глава, могат да бъдат отнесени към многобройните преструктурирания и свързаните с тях промени във вътрешногруповите взаимоотношения, а именно – първоначално в холдинга се отчитат големи приходи от превоз на пътници и товари и наем на подвижен състав, които след последното преструктуриране отпадат като перо и основните приходи на компанията на индивидуално ниво са от продажбите на неоперативни активи и почивно дело, а от началото на 2014 г. и от договорите за административно подпомагане и управление на дъщерните дружества.

Таблица 2: Резултати на Поделението за почивна дейност (ППД) за периода 2008 – 2014 г.

Година	Приходи всичко	Приходи от свързани лица	Приходи по вътрешни разчети /ППД и ХБДЖ/	Приходи от външни, НК „ЖИ" и БДЖ служители	Други приходи	Приходи от продажба на станции	Разходи	**Финансов резултат**
2008	1 297 484	394 300	24 060	785 424	22 659	71 041	3 332 608	**-2 035 123**
2009	1 647 769	402 243	18 382	1 216 401	10 742		3 373 601	**-1 725 833**
2010	1 702 005	332 339	99 660	351 904	54 547		3 085 302	**-1 383 297**
2011	1 876 135	447 582	110 411	390 765	27 385		3 055 766	**-1 179 631**
2012	2 220 278	1 382 412	15 997	249 555	44 841		2 213 084	**7 194**

2013	5 394 859	1 235 068	16 554	199 833	41 628	3 506 100	1 955 773	**3 439 086**
2014	1 706 073	1 079 525	35 114	170 170	18 507		1 992 843	**-286 770**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

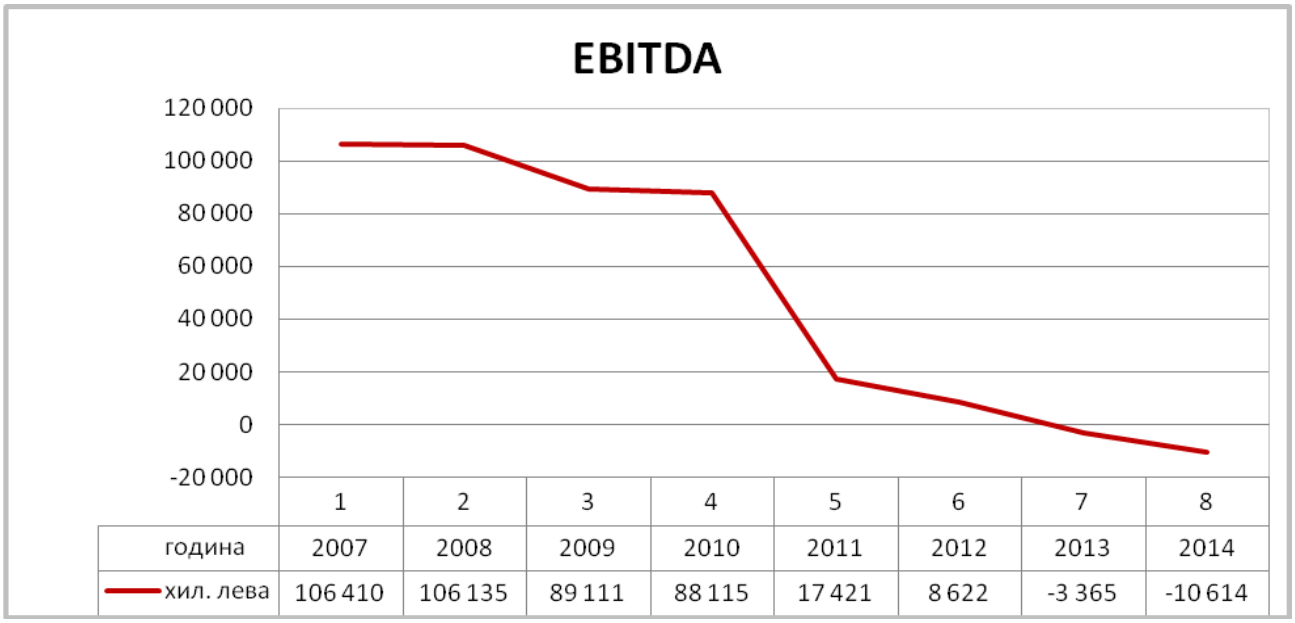
Данните показват, че вследствие на предприетите реформи и оптимизационни мерки през 2010 – 2013 г., резултатите на „Поделението за почивна дейност" през разглеждания период значително се подобряват.

Фигура 2

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Оперативните разходи за дейността са намалени от 483 323 хил. лв. през 2007 г. на 29 438 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 453 885 хил. лв. или 94%. Намалението им е по-малко от това на приходите (-96%). И тук отново обяснението за тренда са многобройните преструктурирания и свързаните с това промени във вътрешногруповите взаимоотношения. Наблюдаваното през 2014 г. увеличение на разходите спрямо тези през 2013 г. основно се дължи на по-високата балансова стойност на продадените неоперативни активи, обезценка на стари несъбираеми и трудносъбираеми вземания и увеличените разходи за персонал във връзка с извършеното през есента на 2013 г. преминаване на част от административния персонал от двете дъщерни дружества в компанията майка от една страна и от друга – на назначаването на напълно излишен допълнителен административен персонал към онзи момент без това да се прави сметка за увеличаващата се разходна тежест.

Фигура 3



	1	2	3	4	5	6	7	8
година	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
хил. лева	106 410	106 135	89 111	88 115	17 421	8 622	-3 365	-10 614

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Показателят EBITDA варира в много широки граници, като причините за това са вече добре известните – многобройни преструктурирания и свързаните с това промени във вътрешногруповите взаимоотношения, което прави съпоставянето му по години и очертаването на някаква тенденция и изводи на индивидуална база като ирелевантни за целите на анализа. Все пак, рязкото влошаване през предходните две години на EBITDA е показателно за ефекта, който имат спрените през 2013 и 2014 г. реформи.

Фигура 4

	1	2	3	4	5	6	7	8
година	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
хил. лева	66 742	25 854	-19 847	-7 092	-30 410	215	-611	-15 207

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Поради посочените неколкократно по-горе причини, се въздържаме да анализираме трендовете и конкретно постигнатите резултати от „Холдинг БДЖ" ЕАД на индивидуална база.

i. Трудови ресурси

През анализираният период се наблюдават сериозни промени в броя на персонала, като отново основната причина са многобройните промени в структурата и вътрешногруповите взаимоотношения, както и закриването на някои структурни единици или тяхното преминаване в дъщерните дружества.

Наблюдаваното значително увеличение на персонала през 2010 г. се дължи на вливането на „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)" ЕООД в „БДЖ" ЕАД, а след последното преобразуване през 2011 г. е било извършено прехвърляне на целия производствен състав от холдинга в двете дъщерни дружества. През есента на 2013 г. с решение на тогавашното ръководство от дъщерните дружества към холдинга са били прехвърлени някои административно-управленски звена и поради тази причина отново се наблюдава нарастване на персонала, отделно от това съвсем необосновано се създават и редица напълно излишни административни звена, а на други съществуващи се увеличава състава. В края на 2014 г. започва обратният процес, който продължава и до момента. През годините се наблюдва и оптимизиране на дейността и съответно състава на „Поделението за почивна дейност", което съответно оказва влияние върху числеността на персонала на „Холдинг БДЖ" ЕАД през годините от анализирания период.

Таблица 4: СПРАВКА за списъчния състав на БДЖ ЕАД, Печатни издания, "Холдинг БДЖ" ЕАД за почивна дейност и ЦПО "БДЖ" за периода 2007 г. - 2014 г.

Поделение	СПИСЪЧЕН СЪСТАВ /брой/							
	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
БДЖ ЕАД	378	323	282	815	0	0	0	0
Печатни издания	8	8	7	7	0	0	0	0
"Холдинг БДЖ" ЕАД	0	0	0	0	112	99	150	126
Поделение за почивна дейност	0	149	141	124	73	69	73	77
ЦПО "БДЖ"	12	12	12	12	0	0	8,5	0
ОБЩО :	**398**	**492**	**442**	**958**	**185**	**168**	**231,5**	**203**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Фигура 5

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Фигура 6

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

На **индивидуална база** задлъжнялостта на „Холдинг БДЖ" ЕАД намалява от 536 243 хил. лв. през 2007 г. на 440 526 хил. лв. през 2014 г., т.е. намалението е 95 717 хил. лв. или приблизително 18%. Намалението е вследствие на започналото изплащане на задълженията на „Холдинг БДЖ" ЕАД след 2010 г., дължащо се на освободените средства от извършените в този период реформи и приложените мерки за оптимизация. И в този случай следва да се има предвид, че през годините са направени промени във вътрешногруповите взаимоотношения, касаещи задълженията на Групата. С няколко вътрешни споразумения между „Холдинг БДЖ" ЕАД, „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД и „БДЖ – Товарни превози" ЕООД задълженията по кредитните споразумения с KfW IPEX Bank, Eurofima и Първия облигационен заем са прехвърлени за изплащане към дъщерните дружества на базата на основанията за тяхното възникване, свързани с апортираните при последното преобразуване активи. Към момента

единствено задълженията по Втория облигационен заем са единствено в патримониума на „Холдинг БДЖ" ЕАД.

Картината на **индивидуална база** обаче не дава достатъчно пълна представа за тенденциите през анализирания период, именно затова читателят е по-добре да се запознае с анализа на **консолидирана основа** за дейността и резултатите на групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД за периода 2002 – 2014 г. в началото на настоящия план.

ii. Заключение

Както беше посочено в началото на изложението, многобройните съществени промени във вътрешногруповите взаимоотношения през анализирания период не позволяват да бъдат изведени релевантни изводи на индивидуална база за основните оперативни и финансови показатели на „Холдинг БДЖ" ЕАД. В тази връзка, от материална гледна точка съществено значение има най-вече анализът на групово ниво, където читателят ще може да придобие представа за представянето и постигнатите резултати от групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД за анализирания период. Все пак, на индивидуална база може да се каже, че спрените реформи през есента на 2013 г. ясно оказват своето влияние през 2014 г. в негативен аспект.

B. Управленски приоритети за периода 2015 – 2022 г. в „Холдинг БДЖ" ЕАД

a. Основни функции и дейности на „Холдинг БДЖ" ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

В групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД самият холдинг на индивидуална база ще изпълнява следните основни функции и дейности:

- **Стратегическа функция** – задава стратегическите приоритети и цели пред Групата и дъщерните дружества:

Основната стратегическа цел на собственика и ръководството на групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД е оздравяването на компанията и поставянето ѝ на стабилна финансова основа, което да позволи нейното модернизиране и развитие чрез инвестиции и подобряване на конкурентоспособността ѝ. Това ще се постигне чрез прилагане на описаните в настоящия План политики и мерки за реформи, включително чрез постигане на взаимно приемливо споразумение с кредиторите на холдинга и приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД;

- **Контролна, аналитична и коригираща функции** – осъществява стриктен контрол по отношение на дейността на дъщерните дружества; анализира постигнатите резултати и при необходимост налага коригиращи мерки с цел постигане на зададените цели в съответствие с възприетата политика и стратегия за развитие;
- **Управлява голяма част от наличните движими и недвижими неоперативни активи на Групата** – предвидена е тяхната ускорена продажба в рамките до края на 2017 г., което

съответно ще доведе до намаляване на разходите и генериране на свеж паричен ресурс, който ще бъде използван за намаляване на задълженията към кредиторите;

- **Управление на почивните станции на Групата, включително като част от социалните придобивки на работниците и служителите** – тази функция се вписва в цялостния процес по управление на персонала в частта на неговите допълнителни социални придобивки и стимули;
- **Провеждане на преговори с кредиторите на групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД** с цел постигане на взаимно приемливо споразумение за разсрочване на задълженията, което ще позволи Групата да бъде поставена на стабилна финансова основа.

b. Предвиждана структура и персонал на „Холдинг БДЖ" ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

Структурата и броят на персонала на „Холдинг БДЖ" ЕАД през прогнозния период, са съобразени сплановете и намерението на ръководството в разумно кратък срок да продаде всички неоперативни движими и недвижими активи и ефективното изпълняване на описаните по-горе управленски и контролни функции.

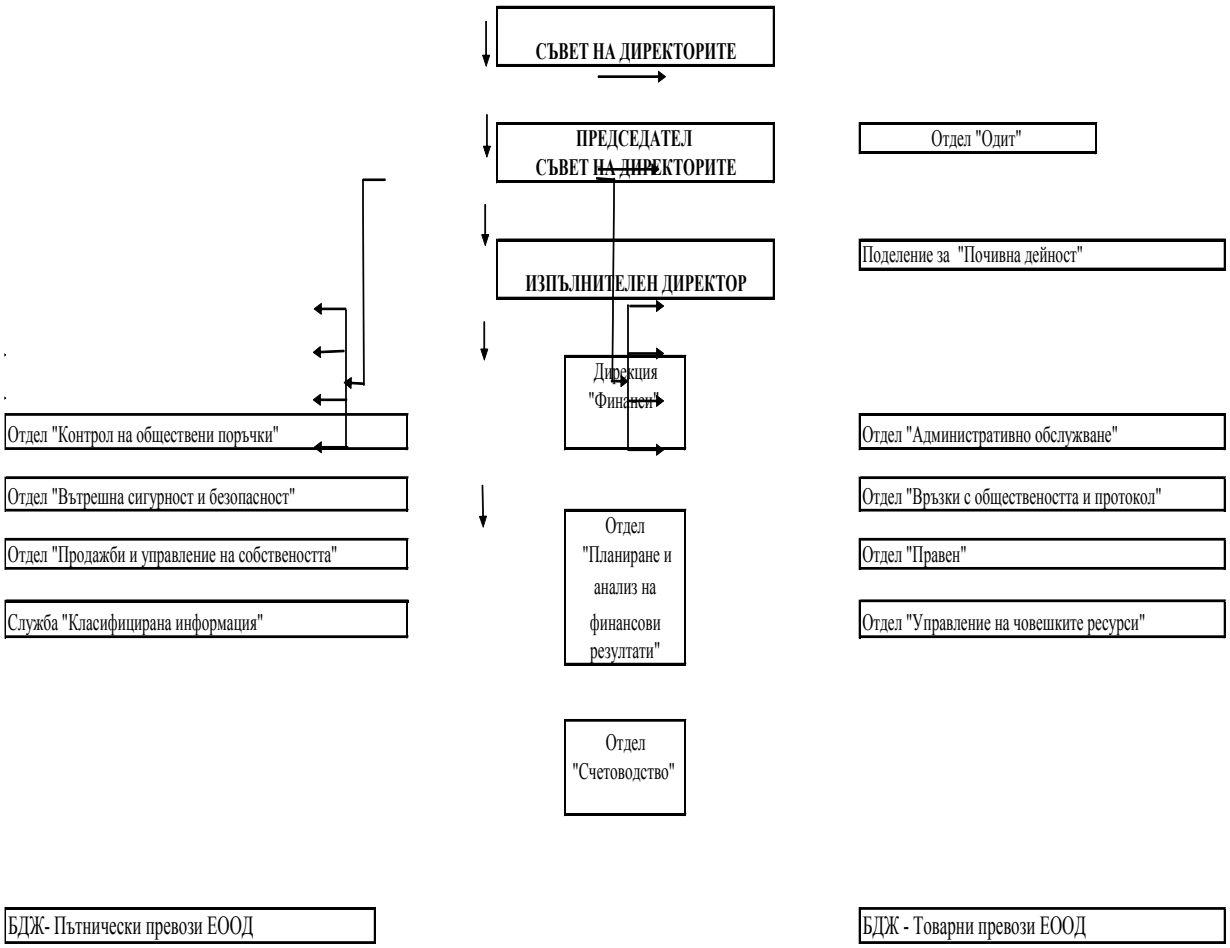
В следващите две таблици са показани броя персонал по години и индивидуалната структура на холдинга:

Таблица 5

Структурна единица	Численост 2015 г.	Численост 2016 г.	Численост 2017 г.	Численост 2018 г.	Численост 2019 г.	Численост 2020 г.	Численост 2021 г.	Численост 2022 г.
ЦУ на "Холдинг БДЖ" ЕАД	100	73	68	67	67	67	67	67
Поделение за почивна дейност при "Холдинг БДЖ" ЕАД	56	33	33	33	33	33	33	33
Всичко за "Холдинг БДЖ" ЕАД без временни разписания	156	106	101	100	100	100	100	100
Поделение за почивна дейност – временно разписание	70	70	70	70	70	70	70	70
Всичко за "Холдинг БДЖ" ЕАД с временно разписание	226	176	171	170	170	170	170	170

Приложение 1

ОРГАНИЗАЦИОННО - УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА"ХОЛДИНГ БДЖ" ЕАД



Намеренията на ръководството на „Холдинг БДЖ" ЕАД са да поддържа минимален брой административен персонал, съобразен с изпълняваните функции и задачи.

c. План-програма за реформиране и подобряване на дейността по вътрешен одит в „Холдинг БДЖ" ЕАД

I. Общи положения

Дефиниция – Вътрешният одит е независима и обективна дейност за предоставяне на увереност и консултиране, предназначена да носи полза и да подобрява дейността на организацията. Вътрешният одит помага на организацията да постигне целите си чрез прилагане на систематичен и дисциплиниран подход за оценяване и подобряване на ефективността на процесите по управление на риска, контрола и корпоративното управление.

Схващания за същността и ролята на вътрешния одит – Години наред представата за вътрешния одит е асоциирана с разследвания, наказателни акции, търсене на отговорност и проверки с възпитателен ефект. Съвсем естествено, е схващането за вътрешен одит да

бъде опорочено и да се изгради естествена бариера между одитирани и одитиращи, като по този начин възпрепятства новите одитни практики ефективно да бъдат комуникирани и разбрани от клиентите на одита. Последователността и поредицата от приоритети, стъпки и действия, описани в този документ, целят промяната на изграденото схващане и реформа на дейността по вътрешен одит. Амбицията ни е, да я превърнем в дейност добавяща полза чрез идентифициране на основните рискове за организацията и на слабите места и звена във всеки един процес и дейност; да предоставяме препоръки за внедряване на нови или подобряване на съществуващи контролни механизми, целящи минимизирането на вероятността и ефекта от случването на неблагоприятни събития, излагащи организацията на финансова загуба, загуба на репутация или загуба вследствие от евентуални съдебни искове и претенции.

II. Приоритети за развитие и план за подобряване на дейността по вътрешен одит и привеждането й в съответствие с нормативните изисквания и най-добрите практики

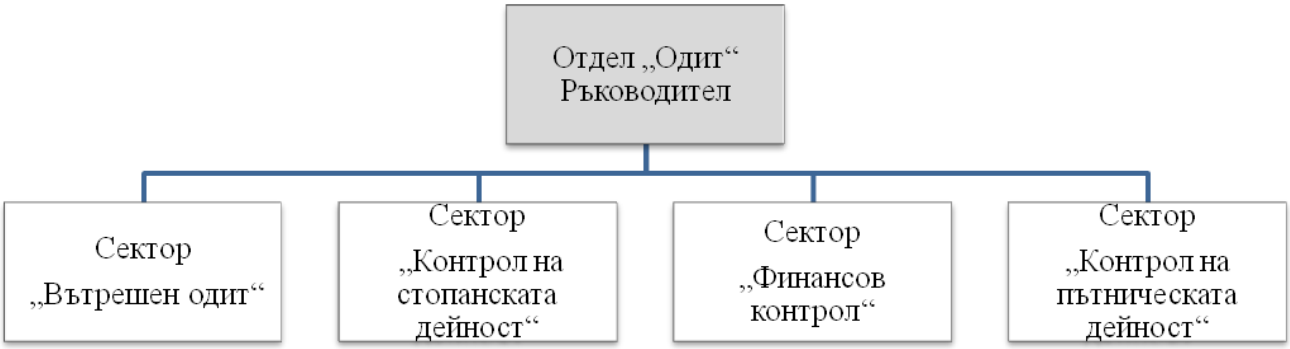
(Закон за вътрешен одит в публичния сектор; Разработената методология на министерството на финансите; Международните стандарти по вътрешен одит – International Standardsforthe Professional practice of InternalAuditing/Standards; Етичния кодекс на вътрешните одитори)

Към текущия момент са идентифицирани следните ключови приоритети за подобряване на дейността по вътрешен одит:

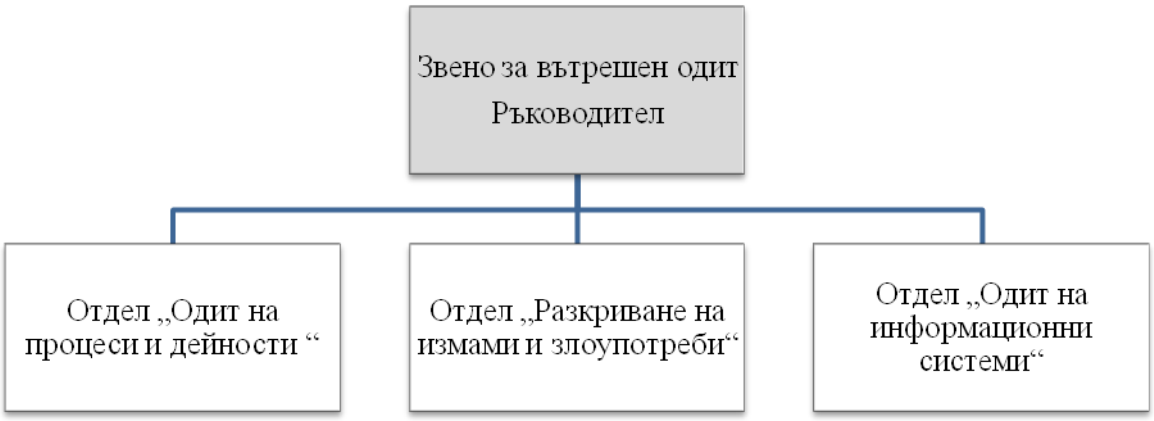
- **Промяна на организационната структура на отдела и приемането на нов статут.**
- **Преминаване от структурен към процесен подход на дефиниране на обектите в одитната вселена.**
- **Въвеждане на Програма за осигуряване на качеството и усъвършенстване.**
- **Внедряване на одитен софтуер.**
- **Създаване на план-програма за професионално обучение и развитие на вътрешните одитори и разработване на методика за оценка на ефективността от проведените обучения.**
- **Разработване на процедури и правила за съхраняване на документацията от одитни ангажименти (в т.ч. нейното архивиране и резервиране) на електронен и хартиен носител.**
- **Създаване на гореща линия за докладване от страна на служители на организацията за забелязани пропуски, злоупотреби, индикатори за измами и други въпроси, имащи отношение към управлението на риска и корпоративното управление.**
- **Популяризиране на дейността по вътрешен одит.**

1. **Промяна на организационната структура на отдела и приемането на нов статут, в който се регламентират същността, правомощията, целите и отговорностите на Звеното за вътрешен одит.**

1.1 **Организационна структура.** Към настоящия момент организационната структура на Отдел „Одит" се състои от Ръководител отдел, на чието подчинение са 4 сектора – „Вътрешен одит"; „Контрол на стопанската дейност"; „Финансов контрол" и „Контрол на пътническата дейност".



В съответствие с добрите практики за организацията на дейността по вътрешен одит е изготвен проект за реформиране на действащата структура, която да отговаря на нуждите на ръководството, да отразява спецификите в организацията и да включи сферите и аспектите, в които до този момент дейността по вътрешен одит е имала частично или липса на покритие. Графично организационната структура на Звеното за вътрешен одит в „Холдинг БДЖ" ЕАД е илюстрирана на фигурата.



За периода след 2006 г. до настоящия момент длъжностните наименования в отдел „Одит" не съответстват на предвидените в Националната класификация на длъжностите и професиите /НКПД/ длъжности за вътрешни одитори по смисъла на Закона за вътрешния одит в публичния сектор - стажант-одитор, младши вътрешен одитор, вътрешен одитор, старши вътрешен одитор и главен вътрешен одитор. Към текущия момент е в процес на промяна

разписанието на длъжностите и длъжностните характеристики на служителите от Звеното за тяхното привеждане в съответствие с новата организационна структура и действащата НКПД.

1.2 Статут

Действащият към момента статут на отдел „Одит" е приет на 01.10.2013 г. и е одобрен от изпълнителния директор на „Холдинг БДЖ" ЕАД.

Независимо от декларираното в статут на отдел „Вътрешно-фирмен контрол", че дейността се осъществява в съответствие със Закона за вътрешния одит в публичния сектор, Международните стандарти за професионалната практика по вътрешен одит и Етичния кодекс на одиторите, част от дейностите по вътрешен одит не са приведени в пълно съответствие с изискванията на Закона за вътрешния одит в публичния сектор, Международните стандарти за професионалната практика по вътрешен одит и приложимата методология, утвърдена от министъра на финансите. (Пример за това са посочените в раздел „Същност и роля на вътрешния одит" **други добавящи стойност услуги,** по искане на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ" ЕАД, които са отделени от одитните ангажименти за даване на увереност и одитните ангажименти за предоставяне на консултантски услуги).
Изготвен е проект за нов статут, който е съобразен с всички насоки на Министерството на финансите по създаването на статут на Звено за вътрешен одит и е осигурено съответствието с приложимите нормативни изисквания. Проектът е изпратен за съгласуване с председателя на Одитния комитет на „Холдинг БДЖ" ЕАД, създаден по чл. 40з от Закона за независим финансов одит, като направените препоръки са отразени в проекта.
В допълнение, с цел осигуряване на индивидуалната обективност на вътрешните одитори, като приложение към статута са подготвени Образци на декларации (за поверителност; за наличие/отсъствие на конфликт на интереси; декларация за промяна на вече декларирани обстоятелства и декларация за накърнена индивидуална обективност във връзка с конкретен одитен ангажимент)

<u>Забележка:</u> Към момента на внасянето на този документ за разглеждане от парламентарната комисия, действията по точки 1.1 и 1.2 ще бъдат реализирани на практика.

2. Преминаване от структурен към процесен подход на дефиниране на обектите в одитната вселена

Одитната вселена е изчерпателен списък на всички одитни единици в организацията (областите, подлежащи на одит). Съществуват два основни подхода за определяне на одитните единици, основаващи се на функционален или структурен признак. Използването на структурен подход се базира на организационната структура на организацията, като отделните звена, отдели или дирекции могат да бъдат обособени като отделни одитни единици (обекти на одит). Недостатъците на този подход (използван и към момента в „Холдинг БДЖ" ЕАД) са следните:

- При често променяща се структура, продиктувана от нормативни изисквания или в отговор на променяща се бизнес среда, е невъзможно да се направи пълно покритие на всички дейности в организацията.
- Констатациите и препоръките е възможно да са насочени към звена, които в последствие или са закрити или преструктурирани. Това от своя страна възпрепятства проследимостта и предприемането на необходимите коригиращи действия за отстраняване на установените слабости и минимизиране на експозицията към основни рискове в организацията.
- Всяка промяна в структурата налага актуализация на стратегическите и годишни планове на звеното, нова оценка на риска и нова приоритизация на обектите на одит, което мобилизира излишен ресурс и прави дейността по вътрешен одит неефективна.

Най-добрите практики по вътрешен одит препоръчват определяне на одитните единици в одитната вселена на функционален признак, чрез дефиниране на основните бизнес процеси в организацията. Това ще позволи на висшето и оперативно ръководството да изследва, наблюдава и подобрява процеса в неговата цялост, като по този начин няма да остане дейност/област или сфера извън обхвата на преглед, ще се избегне дублирането на дейности и внедрени контролни механизми в повече от една структура, ще бъдат идентифицирани и управлявани рисковете на ниво процес, което от своя страна ще съсредоточи усилията за минимизиране на съществените за организацията рискове (не на микро-ниво).

3. Въвеждане на Програма за осигуряване на качеството и усъвършенстване

Целта на програмата е в три направления:

- оценка на ефикасността и ефективността на дейността по вътрешен одит;
- оценка на съответствието на дейността на звеното за вътрешен одит в „Холдинг БДЖ" ЕАД с дефиницията за вътрешен одит и Международните стандарти за професионална практика по вътрешен одит – International Standardsforthe Professional practice of InternalAuditing/Standards/ и спазването на Етичния кодекс от вътрешните одитори;
- идентифициране на възможности за подобрения.

Постигането на целта ще бъде осигурено чрез разработване на вътрешна методология, в която ще бъдат дефинирани последователността от действия, отговорниците и методите.

В съответствие с Международните стандарти за професионална практика по вътрешен одит в Програмата ще бъдат включени вътрешни и външни оценки на дейността.

Вътрешните оценки се състоят от:

<u>текущ мониторинг</u> – създаване на процедури за надзор на работата на одиторите по ангажиментите, осигуряващи качество на извършената работа и коректно и изчерпателно документиране на извършените тестове и одитни процедури, и

<u>периодични самооценки</u> – веднъж на 3 г. преглед на цялостната дейност на звеното за

съответствие с дефиницията за вътрешен одит и Международните стандарти за професионална практика по вътрешен одит

Външни оценки – съгласно нормативните изисквания външните оценки ще бъдат извършвани най-малко веднъж на 5 г. от квалифициран, независим оценител или от екип от оценители, външни за организацията.

4. Внедряване на одитен софтуер

В съответствие с най-добрите практики и с цел подсигуряването на стандартизиран подход при изпълнението на одитните ангажименти е необходимо използването на унифицирана база данни на ниво Звено за вътрешен одит.

За целта предвиждаме закупуването на специализиран одитен софтуер, който ще позволи:

- процеса по стратегическо и годишно планиране да бъде управляван ефективно, в т. ч. дефиниране на одитната вселена и периодичната ѝ актуализация;
- рисково приоритизиране на обектите на одит;
- създаване, поддържане и периодично актуализиране на риск регистър;
- идентифициране и оценка на присъщите и остатъчните рискове както на ниво обект на одит, така и за конкретен одитен ангажимент;
- процеса по планиране, изпълнение и докладване на одитните ангажименти да се интегрира в софтуера, като по този начин се осигури едновременен и незабавен достъп на всички одитори до план-програмата на конкретния ангажимент и до работните документи и събраните доказателства от техните колеги;
- автоматично генериране на одитни доклади въз основа на констатациите в базата данни, гарантираща точността на докладваните данни и подобряваща ефективността на работа чрез намаляване времето на одитора за генериране на специфични доклади и автоматично извеждане на стандартното (повторяемо) съдържание във всички доклади;
- мониторинг и проследяване на предприетите действия по констатации (с нотификации за настъпващи срокове).

5. Създаване на план-програма за професионално обучение и развитие на вътрешните одитори и разработване на методика за оценка на ефективността от проведените обучения

За осигуряване на необходимия набор от професионални знания, умения и компетенции на вътрешните одитори ще бъде разработен и внедрен план за професионално обучение и развитие на вътрешните одитори. За изминалата 2014 г. такъв план не е бил изготвен и съответно не е било изпълнено нормативното изискване на чл.27(1) от Закона за вътрешен одит в публичния сектор.

Изготвянето на плана за професионално обучение и развитие ще е базирано на предварителен и задълбочен анализ, съобразен с текущото състояние, включените ангажименти в годишния одитен план, индивидуалните нужди на одиторите, предоставения финансов ресурс и необходимостта от придобиване на специфични знания (за бизнес процесите или одитния инструментариум).

Ползите от проведените обучения и използваните ресурси (човешки и финансов) ще бъдат проследявани. Звеното за вътрешен одит ще създаде вътрешен документ – Методика за оценка на ефективността от обученията, в който ще бъдат разписани методите по които ще бъде извършвана оценката. Текущо и на годишна база (в писмена форма) на председателя на Съвета на директорите ще бъде предоставяна информация за придобитите нови компетенции и знания на вътрешните одитори, както и нуждата от допълнителни обучения, идентифицирани в процеса на работа. Информацията ще бъде част от годишния доклад за дейността на звеното, а установените нужди от придобиване на допълнителни знания, умения и компетенции ще залегнат в Годишния план на звеното за следващата година.

6. **Разработване на процедури и правила за съхраняване на документацията от одитни ангажименти (в т. ч. нейното архивиране и резервиране) на електронен и хартиен носител**

С цел повишаване на сигурността по опазването на поверителна информация, избягване дублирането на съхранението на един документ на повече от един носител и повишаване ефективността на проследимост на наличната информационна база на ниво Звено за вътрешен одит, с вътрешни правила ще бъде регламентирано съхранението на документацията от извършени одитни ангажименти за предоставяне на увереност и консултантски услуги. В документа ще бъдат специфицирани процедурите, по които ще се събира, съхранява и архивира информацията; отговорниците по съхранението на електронния и хартиен архив на звеното, методите и честотата на резервиране на информацията (backup на електронния архив).

7. **Създаване на гореща линия за докладване от страна на служители за забелязани пропуски, злоупотреби, индикатори за измами и други въпроси, имащи отношение към управлението на риска и корпоративното управление**

Горещата линия за докладване ще способства докладването на потенциални противоправни действия, неетични или несъответстващи на бизнес поведението норми, в случаите когато нормалните канали за комуникации са доказали своята неефективност, достигането на информацията до крайния адресат е възпрепятствана или подателят се притеснява от евентуални последици. Горещата линия ще е на разположение за всички служители, като конфиденциалността на подателя на сигнала/информацията, ще бъде запазена и гарантирана. (в т. ч. ще бъдат преглеждани и анонимно постъпили сигнали). Ще бъдат осигурени няколко комуникационни канала (секция в интернет страницата на компанията; e-mail адрес и телефон).

Вътрешният одит ще е ползвател на информацията, постъпила по комуникационните канали, но не и собственик на въведения контролен механизъм. Горещата линия ще бъде използвана от всички структури за подобряване на ефективността и качеството на извършваната от тяхработа.

8. Популяризиране на дейността по вътрешен одит

Необходимостта от маркетинг на дейността по вътрешен одит е породена от факта, че съществуват достатъчно на брой погрешни схващания за ролята и същността на вътрешния одит, дори и на високите нива в организацията. В допълнение, през последните години функцията на вътрешния одит в глобален мащаб се е променила кардинално, но представата за нея все още не е. До голяма степен идеята за проверка на вече случили се събития, с цел търсене на отговорност, е основното схващане, с което се асоциира дейността на вътрешния одит (т. нар. ревизорски подход), докато същността е поглед в бъдещето – недопускането или минимизирането на вероятността и ефекта на случването на основни рискове чрез превенция (идентификация на слаби места/звена на ниво процес и внедряване на контролни механизми).

Очакван ефект:

- **Ползата за клиентите на одита и мениджмънта ще се увеличи, тъй като идентифицираните слабости и предприетите впоследствие коригиращи действия ще повишат ефективността и ефикасността на бизнес процесите и ще подобрят процесите по управление на риска и корпоративното управление.**
- **Функцията и дейността по вътрешен одит ще добие облика на ключово звено и компетентност, а не изпълнение на нормативно изискване или задължителна пречка и/или спирачка.**

C. План за дейността и резултатите на „Холдинг БДЖ" ЕАД на индивидуална база за 2015 г.

При разработването на разчетите за индивидуалния план за периода 2015 – 2022 г. ръководството на „Холдинг БДЖ" ЕАД е използвало същия подход, както и ръководствата на дъщерните дружества, а именно – за 2015 г. е изготвен единствен сценарий за оперативните и финансовите показатели и резултати, докато за периода 2016 – 2022 г., предвид отдалечаването във времевия хоризонт и свързаното с това повишаване на несигурността във възможните събития и фактори, са разработени три сценария – **песимистичен, реалистичен и оптимистичен**.

В следващата таблица са представени прогнозните основни оперативни и финансови показатели на **индивидуална база** на „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2015 г.

Таблица 6

в хил. лв.	Отчет 2014 г.	План 2015 г.	БП 2015 г. / Отчет 2014 г. +,-	%
Финансови показатели				
Приходи	18 824	16 296	-2 528	-13%
в т.ч. - приходи от продажби от продажба на активи	1 581	8 182	6 601	418%
- приходи от продажби на СЛ	8 040	1 560	-6 480	-81%
Оперативни разходи	29 614	19 103	-10 511	-35%
в т.ч.- балансова ст-ст на продадени активи	8 598	7 030	-1 568	-18%
- разходи с еднократен х-р /лихви просрочени плащания/	5 326	3 341	-1 985	-37%
- обезценка на активи	7 796	3 276	-4 520	-58%
EBITDA	**-10 790**	**-2 807**	**7 983**	**-74%**
Приходи от финансиране на подвижен състав	3 050	170	-2 880	-94%
Разходи за амортизации	2 607	2 227	-380	-15%
Амортизации за ДМА, финансирани от ДБ	*178*	*170*	-8	-4%
EBIT	**-10 347**	**-4 864**	**5 483**	**-53%**
Финансови приходи/разходи	-6 095	-5 580	515	-8%
Печалба преди данъци	**-16 442**	**-10 444**	**5 998**	**-36%**
Данъци	1 059		-1 059	
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"		2 832		
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"		*9 332*		
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост"		*-6 500*		
Нетна печалба	**-15 383**	**-7 612**	**7 771**	**-51%**
			0	
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	-12 776	-5 385	7 391	-58%
			0	
Собствен капитал	64 655	89 250	24 595	38%
Нетни активи	156 246	154 762	-1 484	-1%
Активи	505 181	430 825	-74 356	-15%
Задлъжнялост	439 668	341 575	-98 093	-22%

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Забележка: Ако се направи допускане, че облигационерите по Втория облигационен заем междувременно подадат иск срещу „Холдинг БДЖ" ЕАД в Лондонския кралски съд, по аналогия от началото на 2013 г. може да се очаква, че с голяма доза вероятност компанията ще бъде осъдена да заплаща завишена с 8% наказателна лихва по въпросните си задължения. Ако това се случи до средата на 2015 г., то за втората половина на годината, финансовите разходи за лихви ще нарастнат с 5 085 хил. лв. и съответно финансовият резултат ще бъде загуба в размер на 12 697 хил. лв.

Приходите на „Холдинг БДЖ" ЕАД намаляват от 18 824 хил. лв. по оперативен отчет през 2014 г. на 16 296 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 2 528 хил. лв. или 13%. Намалението основно се дължи на планираните по-малки продажби на неоперативни активи.

Оперативните разходи намаляват от 29 614 хил. лв. през 2014 г. на 19 103 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 10 511 хил. лв. или 35%. Намалението основно се дължи на планираните по-малки продажби на неоперативни активи (балансовата им стойност), разходи за обезценки и оптимизацията на оперативните разходи и персонала.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от -10 790 през 2014 г. на -2 807 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 7 983 хил. лв. или 74%. Подобряването на резултата се дължи на предвидените мерки за оптимизация.

Нетният финансов резултат се подобрява от загуба 15 383 хил. лв. по оперативен отчет за 2014 г. на загуба от 7 612 хил. лв. по бизнес план за 2015 г., т.е. увеличението е 7 771 хил. лв. или 51%.

Свободният паричен поток намалява отрицателната си стойност от -12 776 хил. лв. през 2014 г. на -5 385 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 7 391 хил. лв. или 58%. Увеличението е в резултат на намалението на загубата.

Намаляване на ДМА –Балансовата стойност на ДМА намалява от 30 094 хил. лв. към 31.12.2014 г. на 13 747 хил. лв. към 31.12.2015 г., т.е. намалението е 16 347 хил. лв. или 54%. Балансовата стойност на активите е намалена вследствие на планираните продажби на неоперативни активи.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 439 668 хил. лв. по оперативен отчет през 2014 г. на 341 575 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 98 093 хил. лв. или 22%. Дължи се на планираните плащания към кредиторите на компанията.

Собственият капитал на „Холдинг БДЖ" ЕАД се увеличава от 64 655 хил. лв. през 2014 г. на 89 250 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 24 595 хил. лв. или 38%. Дължи се основно на планираните допълнителни средства от държавния бюджет за 2015 г.

1. План за продажбата на неоперативни движими и недвижими активи през 2015 г.

С ускорени темпове да продължи процесът по продажба на неоперативни движими и недвижими активи (имоти) с цел намаляване на разходите и генериране на свеж паричен ресурс, който ще бъде използван за изплащане на задължения към кредиторите. Процедурите по продажба на въпросните активи стриктно ще спазват съответните нормативни изисквания.

Предвижда се част от неоперативните недвижими имоти да бъдат реализирани по схемата „дълг срещу собственост" с НК „ЖИ" и с НАП по повод частните държавни вземания по активирани държавни гаранции по неплатени от „Холдинг БДЖ" ЕАД кредити към структури на Световната банка, като тук задължително следва да се подчертае, че ще бъде спазен пазарният принцип на договаряне. През 2015 г. се предвижда да бъде реализиран един етап от този вид сделки с НК „ЖИ".

В план-графика за 2015 г. за продажба на неоперативни движими активи от „Холдинг БДЖ" ЕАД са предвидени за реализация 1 474 броя товарни вагони, 238 броя пътнически вагони, 27

броя тягов подвижен състав /ТПС/, 1 200 тона скрап и краткотрайни материални активи /КМА/.

В следващата таблица е представена прогноза за очакваните продажби през 2015 г. и сравнение с реализираните такива през 2014 г.

Таблица 7

Вид на движими активи, собственост на "Холдинг БДЖ" ЕАД	**Реализирани продажби 2014 г.**		**Очаквани продажби 2015 г.**	
	Количество	Стойност	Количество	Стойност
Продажба на товарни вагони:				
Продажба на 33 вагона Добой	0	0	33	200 000
Продажба на 330 теснопътни товарни вагони	0	0	30	150 000
Продажба на 1 111 товарни вагони	8	110 838	150	1 800 000
Продажба на 27 ТПС	**0**	**0**	**3**	**450 000**
Продажба на пътнически вагони, в състоянието, в което са:				
Продажба на 178 броя пътнически вагони, в състоянието, в което са	15	8 039 960	5	140 000
Продажба на 60 броя бракувани пътнически вагони, в състоянието, в което са	59	222 000	60	525 000
Продажба на скрап /тон/		**345 000**		
Продажба на 500 тона добит скрап			500	175 000
Продажба на 700 тона скрап от бракувани контейнери			700	245 000
Продажба на КМА /брой/		**119 164**	**650**	**465 000**
Продажба на имоти	**5**	**145 454**	**3**	**1 438 000**
Продажба на контейнери	**320**	**337 276**	**0**	**0**
Дълг срещу собственост с ДП „НКЖИ”	**0**	**0**	**6**	**9 331 858**
Общо		**9 319 692**		**14 919 858**

Източник: „Холдинг БДЖ” ЕАД

През 2015 г. се очаква да бъдат реализирани 5 600 166 лв. повече в сравнение с 2014 г. Като се вземе предвид, че през 2014 г. е реализирана голяма вътрешногрупова сделка за продажба на недовършени рециклирани вагони от „Холдинг БДЖ” ЕАД на „БДЖ Пътнически вагони” ЕООД на стойност 8 039 960 лв., като се отчете това обстоятелство излиза, че през 2015 г. се планира реалните постъпления да бъдат с 13 640 126 лв. в повече или с 1 166%.

2. Реализация на товарни вагони под особен залог

Като гаранция по Втори облигационен заем, емитиран в края на 2007 г., от „Холдинг БДЖ" ЕАД има дадени като особен залог 5 000 товарни вагона и 25 ДМВ в полза на Българската банка за развитие (ББР). От въпросните товарни вагони, 3 403 броя са собственост на холдинга и те са неоперативен актив, тъй като са излишен капацитет от много години и не се предвижда за в бъдеще да бъдат използвани. С решение на извънредно Общо събрание на Облигационерите през 2014 г. за въпросните вагони е стартирала процедура по продажба, с цел с постъпленията от тях да бъдат погасявани част от просрочените задължения към кредиторите. Тъй като, въпросните вагони престояват много години и са в лошо състояние, очакванията ни са, че малка част от тях могат да бъдат реализирани като активи и по-голямата част като скрап. За целта се предвижда от страна на заложния кредитор ББР да бъдат организирани и проведени поредица от търгове и чак след като се види докъде се разпростира реалният интерес за закупуване на съответните вагони под формата на актив, останалите ще бъдат бракувани и продадени като скрап. Целта на подобен подход ще е да се извлече максималната възможна парична равностойност от продажбата на въпросните активи, което е в интерес както на длъжника – „Холдинг БДЖ" ЕАД, така и на кредиторите.

В следващата таблица е представена прогноза за очакваните продажби на особения залог през 2015 г.

Таблица 8

Продажба на 3403 броя товарни вагони, намиращи се в особен залог	Очаквани продажби през 2015 г.		
	Прогнозно реализирано количество	Период на продажба	Стойност
Продажба на 500 от 3403 броя вагони	200	февр.15	2 400 000
Общо			**2 400 000**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

3. Почивно дело – планирани резултати за 2015 г.

Както е добре известно, един от най-ценните активи на всяка една компания би трябвало да са нейните служители. Важен елемент от системата за управление на персонала е възнаграждението и допълнителните бонуси и стимули под различна форма. Предоставянето на възможност на персонала на групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД да ползва съществуващите почивни станции е елемент от въпросната политика на работодателя. Отделно, въпросните почивни бази имат възможност да генерират продажби на външни лица. Стремежът е този вид дейност най-малкото да покрива своите разходи и да не утежнява бюджета на компанията.

В следващата таблица е представена прогноза за очакваните резултати през 2015 г. на „Поделението за почивна дейност”:

Таблица 9

хил. лв.	2014 г.	2015 г.	Абсолютна разлика	%
Приходи от почивни станции от СЛ	1 080	1 177	97	9
Приходи от почивни станции от външни клиенти	626	467	-159	-25
Оперативни разходи	2 067	1 534	-533	-26
Финансов резултат	-361	110	471	

Източник: „Холдинг БДЖ” ЕАД

4. Прогнозни индивидуални отчети на „Холдинг БДЖ” ЕАД за 2015 г.

В следващата таблица е представена прогноза за ОПР на **индивидуална база** на „Холдинг БДЖ” ЕАД за 2015 г.

Таблица 10

	Отчет	**План**	**БП 2015 г. / Отчет 2014 г.**	
в хил. лв.	**2014 г.**	**2015 г.**	**+,-**	**%**
Други нетни приходи от продажби	**18 824**	**16 296**	**-2 528**	**-13.43%**
от външни клиенти	*2 891*	*2 225*	-666	-23.04%
от продажба на ДА	*1 581*	*8 182*	6 601	417.51%
от продажба на СЛ	*14 352*	*5 889*	-8 463	-58.97%
- продажба на ДА на СЛ	8 040	1 560	-6 480	-80.60%
- приходи от продадени материали втора употреба на СЛ	19	875	856	4505.26%
- наем тягов и подвижен жп състав	827	360	-467	-56.47%
- ремонт на подвижен състав		0	0	
- други услуги между СЛ (приходи от ПБази)	1 080	1 177	97	8.98%
- експертно и административно подпомагане	4 308	1 917	-2 391	-55.50%
- лихви просрочени плащания (СЛ)	78	0	-78	-100.00%
Приходи общо	***18 824***	***16 296***	**-2 528**	**-13.43%**
Разходи за основна дейност	***29 614***	***19 103***	**-10 511**	**-35.49%**
материали	*165*	*168*	3	1.82%
от външни доставчици	165	168	3	1.82%
от свързани лица		0	0	
горива	*181*	*146*	-35	-19.34%
ел. енергия	*133*	*136*	3	2.26%
топлоенергия	*19*	*13*	-6	-31.58%
външни услуги	*2 670*	*2 075*	-595	-22.28%

от външни доставчици	2 129	1 656	-473	-22.24%
- услуги	*1 453*	*1 047*	-406	-27.95%
- инфраструктурни такси		*0*	0	
- други услуги от НК „ЖИ"	*640*	*549*	-91	-14.27%
- ремонт	*36*	*60*	24	66.67%
от свързани лица	541	419	-122	-22.47%
- разходи за организация на превозите		*0*	0	
- наем тягов и подвижен жп състав		*0*	0	
- такса за ползване на локомотиви		*0*	0	
- жп превоз на дизелово гориво		*0*	0	
- лихви просрочени плащания (СЛ)	*176*	*228*	52	29.48%
- други услуги между СЛ в т.ч:	*365*	*192*	-173	-47.52%
жп карти		*97*	97	
заплати	*3 221*	*2 009*	-1 212	-37.63%
социални осигуровки и надбавки	*770*	*541*	-229	-29.74%
други разходи	*22 553*	*14 015*	-8 538	-37.86%
други разходи (командировки, километрични и др.)	*833*	*368*	-465	-55.82%
бал. ст-ст на продадени активи	*8 598*	*7 030*	-1 568	-18.23%
лихви просрочени плащания	*5 326*	*3 341*	-1 985	-37.27%
обезценка на активи	*7 796*	*3 276*	-4 520	-57.98%
суми с корективен характер	*-98*	*0*	98	-100.00%
EBITDA	***-10 790***	***-2 807***	**7 983**	**-73.98%**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	*3 050*	170	-2 880	-94.43%
Амортизации	*2 607*	***2 227***	-380	-14.58%
в т.ч: Амортизации на кап. трансфер от ДБ	178	170	-8	-4.49%
EBIT	***-10 347***	***-4 864***	**5 483**	**-52.99%**
финансови приходи	*398*	*60*	-338	-84.92%
финансови разходи	*6 493*	***5 640***	-853	-13.14%
извънредни приходи (разходи)			0	
Счетоводна печалба (загуба)	***-16 442***	*-10 444*	**5 998**	**-36.48%**
данъци	-1 059		**1 059**	**-100.00%**
Брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"		*9 332*	9 332	
Себестойност на продадени активи по схемата "дълг срещу собственост"		*-6 500*	-6 500	
Печалба (загуба)	***-15 383***	***-7 612***	***7 771***	***-50.52%***

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

В следващата таблица е представена прогноза за ПП на **индивидуална база** на „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2015 г.

Таблица 11

в хил. лв.	**План 2015 г.**
Парични средства в началото на периода	**252**
А. Парични потоци от основна дейност	

постъпления	**6 591**
- други приходи в т.ч:	1 942
приходи от почивни станции от СЛ	1 283
приходи от почивни станции от външни клиенти	528
приходи от наеми от външни клиенти	40
други приходи	91
- Оптиматурс (главница 560 хил. лв.)	560
- БДЖ Кончар (нетни вземания в р-р на 267 хил. лв.)	67
- ТСВ (872 хил. лв.)	100
- приходи от СЛ за експертно и административно подпомагане	2 440
- приходи от СЛ - наем подвижен състав	432
- приходи от продажба на материали втора употреба на СЛ	1 050
плащания	**12 375**
- за персонал	2 550
- гориво	146
- ел. енергия	163
- топлоенергия	16
- материали и резервни части	202
- външни услуги-охрана, адм такси, граждански договори и др.	774
- други разходи	374
- други услуги от НК „ЖИ”	790
- други услуги от СЛ/жп карти	503
- дело АРВЕКС	92
- разходи за МДТ	249
- непредвидени разходи	432
- ДДС за внасяне (6.м - дълг с/у собственост НК „ЖИ”)	3 242
- просрочени задължения в т.ч:	**2 841**
Еврометал (828 хил .лв.)	150
Кончар - ELLOK Хърватска (1 343 хил. лв.)	599
НК „ЖИ” (споразумение)	60
Чужди ЖП администрации (987 хил. лв.)	827
Членски внос UIC и CER (151 хил. лв.)	191
Трен ЕООД главница (907 хил. лв.)	240
Трен ЕООД - дял на НК „ЖИ” от тягова енергия	330
Трен ЕООД лихви за забава	43
БОС	41
ВРЗ Септември възстановяване на гаранции (Интер-комтранс)	270
Други непредвидени просрочени задължения	90
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(5 784)**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност	
постъпления	**11 558**
- продажби на недвижими имоти	28
- продажби/отчуждаване на терени	1 594
- продажби на вагони	4 940
- продажби на подвижен състав на СЛ	1 872
- продажби на КМА	1 428
- продажби на скрап	420

- продажба на съучастия - ЗАД Алианц България	1 276
плащания	**-**
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**11 558**
Нетен паричен поток преди плащания към финансови кредитори (А+Б)	**5 774**
Парични средства в края на периода	**6 026**
В. Парични потоци от финансова дейност	
постъпления	**57 653**
- свободен паричен поток от СЛ в т.ч. капиталов трансфер	5 235
- плащане главници от БДЖ ПП и БДЖ ТП, в т.ч.:	49 140
БДЖ ПП	47 012
БДЖ ТП	2 128
- плащане на лихви от БДЖ ПП и БДЖ ТП, в т.ч.:	3 278
БДЖ ПП	3 249
БДЖ ТП	**29**
плащания	**102 889**
- главници	91 054
- лихви	11 835
	-
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(45 236)**
Изменение през периода (А+Б+В)	**(39 462)**
Финансирания	**40 000**
- капиталови трансфери от ДБ за анулиране на задължения	**40 000**
Изменение след финансирания	**538**
Парични средства в края на периода (А+Б+В)	**790**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

В следващата таблица е представена прогноза за СБ на **индивидуална база** на „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2015 г.

Таблица 12

АКТИВ	**Отчет 31.12.2014 г.**	**Разчет 31.12.2015 г.**
А. Дълготрайни активи		
I. Дълготрайни материални активи		
1. Земи (терени)	15 597	12 015
2.Сгради и конструкции	8 070	1 261
3. Машини и оборудване	86	46
4. Съоръжения	138	137
5. Транспортни средства	5 895	27
6. Други дълготрайни материални активи	148	123
7. Разходи за придобиване и ликвидация на ДМА	160	137
Общо по група I	**30 094**	**13 747**
II. Дълготрайни нематериални активи		
1. Права върху собственост	1	1
2. Програмни продукти	30	20
3. Продукти от развойна дейност		
4. Други нематериални активи	8	8
Общо по група II	**39**	**29**
III. Дългосрочни финансови активи		

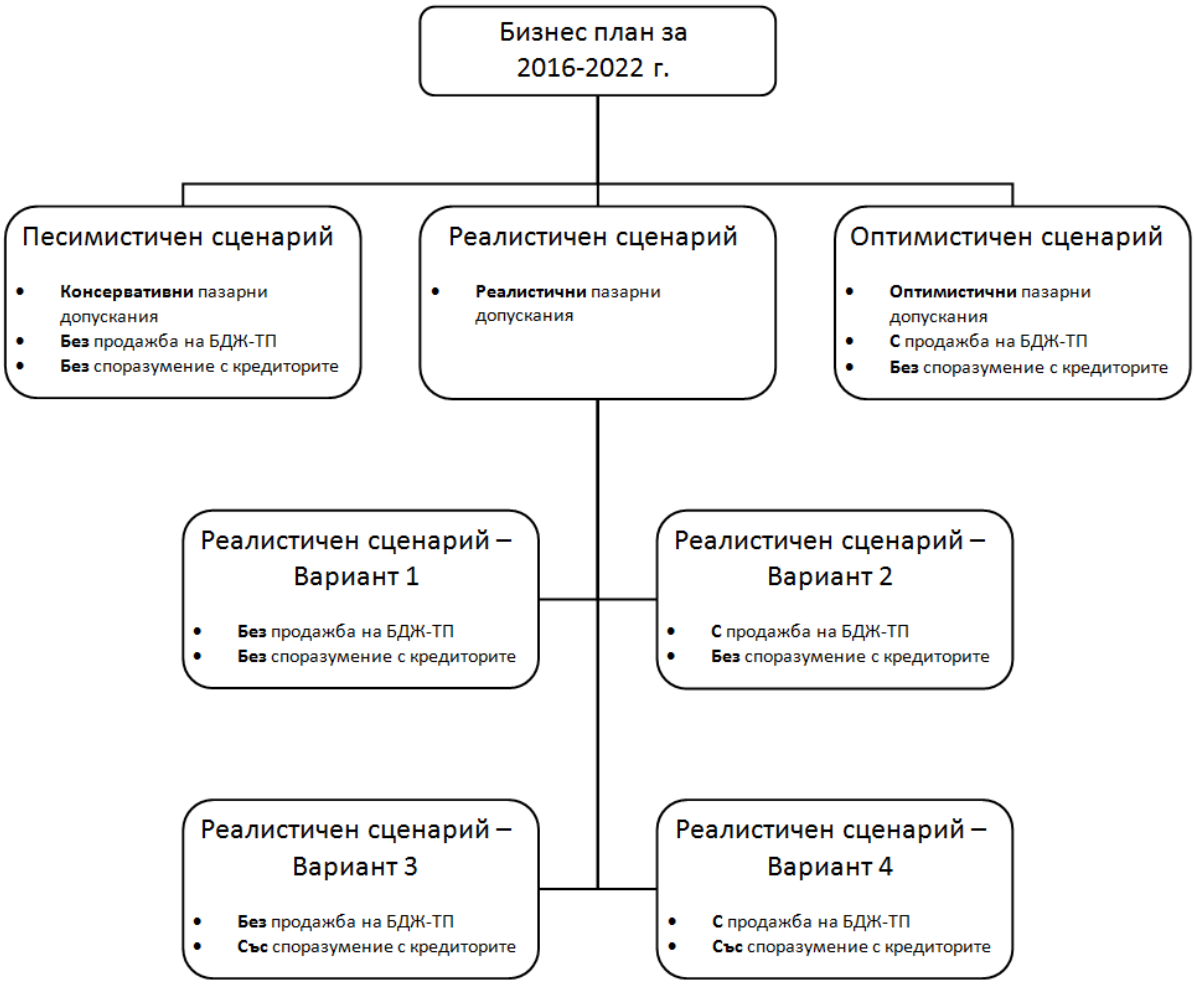
1. Дялове и участия	167 665	163 430
в т.ч.: в дъщерни предприятия (контр. участие)	163 828	159 593
в т.ч.: в асоциирани предприятия	3 837	3 837
- Значително участие	31	31
- Малцинствено участие	3 806	3 806
2. Инвестиционни имоти	-	
3. Други дългосрочни ценни книжа	-	
4. Дългосрочни вземания, в т.ч.:	91 591	65 512
- от свързани предприятия	91 591	65 512
- търговски заеми		
- други дългосрочни вземания		
Общо по група III.	**259 256**	**228 942**
IV. Търговска репутация		
Общо по група IV.	-	-
V. Разходи за бъдещи периоди		
Общо по група V.	-	-
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**289 389**	**242 717**
Б. Краткотрайни активи		
I. Краткотрайни материални запаси		
1. Материали	6 430	4 023
2. Продукция		
3. Стоки	13	13
4. Незавършено производство		
5. Други материални запаси		
Общо по група I.	**6 443**	**4 036**
II. Краткосрочни вземания		
1. Вземания от свързани предприятия	2 451	2 384
2. Вземания по продажби	12 309	10 690
3. Предоставени аванси	1 808	1 808
4. Вземания по предоставени търговски заеми		
5. Съдебни и присъдени вземания	14 355	12 379
6. Данъци за възстановяване	362	362
7. Други краткосрочни вземания	161 548	135 538
8. Активи по отсрочени данъци	3 611	3 611
Общо по група II	**196 444**	**166 772**
III. Краткосрочни финансови активи		
1. В свързани предприятия		
2. Изкупени собствени дългови ценни книжа		
3. Краткосрочни ценни книжа		
4. Други краткосрочни финансови активи	2 588	1 845
Общо по група III	**2 588**	**1 845**
IV. Парични средства		
1. Парични средства в брой	57	57
2. Парични средства в безсрочни депозити	344	790
3. Блокирани парични средства	-	-
4. Парични еквиваленти		
Общо по група IV.	**401**	**847**
V. Разходи за бъдещи периоди		
Общо по група V.	**-**	**-**
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**205 876**	**173 499**
В. АКТИВИ, ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА		
1. Дълготрайни активи, държани за продажба	9 074	11 033
2. Краткотрайни активи, държани за продажба	206	206
Общо за раздел В	**9 280**	**11 239**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**504 545**	**427 456**
В. Условни активи	3 860	0
	Отчет	**Разчет**

ПАСИВ	31.12.2014 г.	31.12.2015 г.
А. Собствен капитал		
I. Основен капитал		
1. Записан капитал	28 950	68 950
2. Невнесен капитал		
3. Изкупени собствени акции		
Общо по група I	**28 950**	**68 950**
II. Резерви		
1. Премия от емисия		
2. Резерви от последващи оценки на активите и пасивите	15 653	3 894
3. Целеви резерви - други	138 351	138 351
Общо по група II	**154 004**	**142 245**
III. Финансов резултат		
1. Натрупана печалба (загуба)	(103 728)	(108 976)
в т.ч.: неразпределена печалба		
в т.ч.: непокрита загуба	(103 728)	(108 976)
2. Текуща печалба (загуба)	(15 207)	(7 612)
Общо по група III	(118 935)	(116 588)
Общо по раздел А (I+II+III)	**64 019**	**94 607**
Б. Дългосрочни пасиви		
I. Дългосрочни задължения		
1. Задължения към свързани предприятия		
2. Задължения към финансови предприятия	48 270	24 135
в т.ч.: към банки	48 270	24 135
3. Задължения по търговски заеми		
4. Отсрочени данъци		
5. Други дългосрочни задължения	43 321	41 377
в т.ч.: по погасителен план към НОИ - главница		
в т.ч.: по погасителен план към НОИ - лихва		
в т.ч.: Други	43 321	41 377
Общо по група I	**91 591**	**65 512**
II. Приходи за бъдещи периоди		
Общо по група II	-	-
Общо по раздел Б (I+II)	**91 591**	**65 512**
В. Краткосрочни пасиви		
I. Краткосрочни задължения		
1. Задължения към свързани предприятия	1 610	1 610
2. Задължения към финансови предприятия	266 532	201 557
в т.ч.: към банки	266 532	201 557
3. Задължения по краткосрочни заеми от СЛ		
4. Задължения към доставчици	36 566	22 972
5. Получени аванси	908	908
6. Данъчни задължения	353	353
7. Задължения към персонала	459	459
8. Задължения към осигурителни предприятия	85	85
9. Други краткосрочни задължения	40 619	37 765
10. Провизии	10	10
11. Пасиви по отсрочени данъци	935	935
Общо по група I	**348 077**	**266 654**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания		
1. Приходи за бъдещи периоди		
2. Финансирания	858	682
в т.ч.: за дълготрайни активи	858	682
в т.ч.: за текуща дейност		
3. Други		
Общо за група II	**858**	**682**
Общо по раздел В (I+II)	**348 935**	**267 336**

СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	504 545	427 455

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

D. Допускания и сценарии при разработването на прогнозите за дейността на „Холдинг БДЖ" ЕАД на индивидуална база за периода 2016 – 2022 г.



Припомняме на читателя, че при разработването на разчетите за индивидуалния план за периода 2015 – 2022 г. ръководството на „Холдинг БДЖ" ЕАД е използвало същия подход, както и ръководствата на дъщерните дружества, а именно – за 2015 г. е изготвен единствен сценарий за оперативните и финансовите показатели и резултати, докато за периода 2016 – 2022 г., предвид отдалечаването във времевия хоризонт и свързаното с това повишаване на несигурността във възможните събития и фактори, са разработени три сценария – песимистичен, реалистичен и оптимистичен.

В случая с индивидуалния План на „Холдинг БДЖ" ЕАД, въпросните три сценария се различават по заложените допускания, свързани с очакваните продажби на неоперативните движими и недвижими активи. Предвижда се всички неоперативни движими и недвижими активи (имоти) да бъдат продадени, с цел намаляване на разходите и генериране на свеж паричен ресурс, който ще бъде използван за изплащане на задължения към кредиторите. За

периода 2016 – 2022 г. са разработени три сценария за приходите и резултатите от продажба на неоперативни активи, като разликата е във времевата рамка, броя активи продадени като такива и като скрап, и съответно паричното изражение на очакваните продажби. Процедурите по продажба на въпросните активи стриктно ще спазват съответните нормативни изисквания. Предвижда се част от неоперативните недвижими имоти да бъдат реализирани по схемата „дълг срещу собственост" с НК „ЖИ" и с НАП по повод частните държавни вземания по активирани държавни гаранции по неплатени от „Холдинг БДЖ" ЕАД кредити към структури на Световната банка, като задължително следва да се подчертае, че ще бъде спазен пазарният принцип на договаряне. Освен първият етап с НК „ЖИ"през 2015 г., през 2016 г. се предвижда да бъдат сключени сделки „дълг срещу собственост" отново с НК „ЖИ" и НАП.

По отношение на прогнозните резултати на „Поделението за почивна дейност" единственият фактор, който е допуснат, че ще влияе, е наличието или не на приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, тъй като се променя броят на почиващите и съответно приходите и разходите, свързани с това обстоятелство.

За третото основно приходно перо за „Холдинг БДЖ" ЕАД – приходите от договорите с дъщерните дружества за експертно и административно управление и подпомагане, разликата отново зависи от наличието или не на приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

Отделно от всичко гореописано, за оценка на размера и съответно покриване на недостига на средства при обслужване на дългосрочните кредити ръководството на „Холдинг БДЖ" ЕАД е разработило 4 варианта. За да се избегне натоварването на настоящия План с огромен брой комбинации и съответно варианти, е възприет следният подход:

- ✓ **<u>Песимистичният сценарий</u>** за основните оперативни и финансови показатели на индивидуално и групово ниво на настоящия План е комбиниран с най-песимистичния вариант за развитие на разговорите с кредиторите, а именно **без** постигане на договореност за разсрочване на задълженията, както и **без** осъществяване на приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД;
- ✓ **<u>Реалистичният сценарий</u>** за основните оперативни и финансови показатели на индивидуално и групово ниво на настоящия План е комбиниран с всичките възможни 4 варианта на развитие на разговорите с кредиторите и приватизацията на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД;
- ✓ **<u>Оптимистичният сценарий</u>** за основните оперативни и финансови показатели на индивидуално и групово ниво на настоящия План е комбиниран с един от „средните" варианти за развитие на разговорите с кредиторите, а именно **без** постигане на договореност за разсрочване на задълженията, но **с** осъществяване на приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

Основните хипотези и допускания във въпросните 4 варианта за развитие на разговорите с кредиторите, са както следва:

- **1-ви вариант е без сключване на споразумение за разсрочване на дълга с кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.** Вариантът предвижда текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfW и II облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в т. ч. и пропорционалният размер на просрочената главница за периода. Собствените средства се формират от свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, продажба на движимо имущество, като основни средства и като скрап за периода 2015 – 2017 г. от дружествата, реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони. Направено е допускане, че поради не постигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015 г. на основание по аналогия на влезли в сила осъдителни решения през 2013 г. на Върховния съд в Лондон.
- **2-ри вариант е без сключване на споразумение за разсрочване на дълга с кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.** Вариантът предвижда текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfW и II облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в т. ч. и пропорционалният размер на просрочената главница за периода. Собствените средства се формират от продажбата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, формираният свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, продажба на движимо имущество, като основни средства и като скрап за периода 2015 – 2017 г. от дружествата, реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони. Направено е допускане, че поради не постигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015 г. на основание по аналогия влезли в сила осъдителни решения през 2013 г. на Върховния съд в Лондон.
- **3-ти вариант е със сключване на споразумение за разсрочване на дълга с кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.** Разсрочване на заемите към KfW и II облигационен заем за срок от 5 години или удължаване на оригиналния матуритет на заемите с 3 години. Разплащането на главници по заема към KfW започва от м. юни 2016 г., а по II облигационен заем започва от м. февруари 2016 г. Собствените средства се формират от свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, продажба на движимо имущество, като основни средства и като скрап за периода 2016 – 2017 г. от дружествата, реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони.
- **4-ти вариант е със сключване на споразумение за разсрочване на дълга с кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.** Разсрочване на заемите към KfW и II облигационен заем за срок от 5 години или удължаване на оригиналния матуритет на заемите с 3 години. Разплащането на главници по заема към KfW започва от м. юни 2016 г., а по II облигационен заем започва от м. февруари 2016 г. Собствените средства се формират от продажбата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД,

формираният свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, продажба на движимо имущество, като основни средства и като скрап за периода 2016 – 2017 г. от дружествата, реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони.

Предвидени са и варианти за уреждането на задълженията на „Холдинг БДЖ” ЕАД към НК „ЖИ” и НАП основно по схемата „дълг срещу собственост”, като читателят може да намери повече подробности отново в аналитичната част на консолидирано ниво за периода 2015 – 2022 г. от настоящия План.

По-подробен анализ на горепосочените варианти е направен в последната част от изложението от настоящия План, която касае анализа на консолидираните прогнозни резултати на групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

Е. План за дейността и резултатите на „Холдинг БДЖ” ЕАД на индивидуална база за периода 2016 – 2022 г.

1. <u>ПЕСИМИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ</u> – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД.

В таблицата по-долу са представени основните финансови и оперативни показатели за периода 2015 – 2022 г. на „Холдинг БДЖ” ЕАД на индивидуална база:

Таблица 13

в хил. лв.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Финансови показатели								
Приходи от продажби в т.ч.	16 196	9 146	21 511	5 511	9 396	4 141	4 285	4 400
- приходи от продажба на активи	8 082	5 173	17 766	1 637	5 391	0	0	0
Оперативни разходи в т.ч.:	19 103	18 520	15 247	13 056	12 250	7 947	4 372	4 304
- балансова ст-ст на продадени активи	7 030	773	1 898	4 470	4 236	0	0	0
- разходи с еднократен х-р /лихви просрочени плащания/	3 341	9 316	4 858	0	0	0	0	0
- обезценка на активи	3 276	4 383	4 370	4 370	3 688	3 688	0	0
EBITDA	**-2 907**	**-9 374**	**6 263**	**-7 546**	**-2 854**	**-3 805**	**-87**	**96**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	170	143	116	89	334	0	0	0
Разходи за амортизации	2 227	198	134	120	120	117	95	95
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*170*	*143*	*116*	*89*	*27*	*0*	*0*	*0*
EBIT	**-4 964**	**-9 429**	**6 245**	**-7 577**	**-2 640**	**-3 922**	**-182**	**1**
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)								
Финансови разходи	-5 580	-3 324	-1 234	0	0	0	0	0
Печалба преди данъци	**-10 544**	**-12 753**	**5 011**	**-7 577**	**-2 640**	**-3 922**	**-182**	**1**
Данъци								
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост”	**2 832**	**11 559**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	*9 332*	*18 650*						
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост"	*-6 500*	*-7 091*						
Нетна печалба	**-7 712**	**-1 194**	**5 011**	**-7 577**	**-2 640**	**-3 922**	**-182**	**1**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**-5 485**	**-996**	**5 145**	**-7 457**	**-2 520**	**-3 805**	**-87**	**96**
Баланс								
Собствен капитал	89 250	197 436	369 635	362 058	359 418	355 496	355 314	355 315
Нетни активи	154 762	197 615	369 635	362 058	359 418	355 496	355 314	355 316
Активи	430 825	405 169	388 279	380 493	377 399	373 356	373 055	372 936
Задлъжнялост	341 575	207 733	18 644	18 435	17 981	17 861	17 741	17 621

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби на „Холдинг БДЖ" ЕАД намаляват от 16 196 хил. лв. през 2015 г. на 4 400 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 11 796 хил. лв. или 73%. Намалението се дължи изцяло на предвидената ускорена продажба на неоперативни активи, като към края на анализирания период тя ще е приключила и съответно единствените приходни пера ще са от почивното дело и договорите за административно и експертно подпомагане и управление с дъщерните дружества.

Оперативните разходи намаляват от 19 103 хил. лв. през 2015 г. на 4 304 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 14 799 хил. лв. или 77%. Причините са аналогични като при приходите, т.е. основно намалява балансовата стойност на продадените неоперативни активи.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от – 2 907 хил. лв. през 2015 г. на 96 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 3 003 хил. лв. или 103%. През периода 2016 – 2017 г. основните фактори, които влияят върху разнопосочното движение на показателя EBITDA са наказателните лихви (отчитат се като разходи за дейността) и продажбата на неоперативни активи, докато след това подобряването на EBITDA се дължи на постепенното действие на предвидените мерки за оптимизация.

Нетният финансов резултат се подобрява от загуба 7 712 хил. лв. през 2015 г. на печалба от 1 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 7 713 хил. лв. или 100%.

Свободният паричен поток се увеличава от -5 485 хил. лв. през 2015г**.** на 96 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 5 581 хил. лв. или 102%.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 341 575 хил. лв. през 2015 г. на 17 621 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 323 954 хил. лв. или 95%.

Собственият капитал на „Холдинг БДЖ" ЕАД се увеличава от 89 250 хил. лв. през 2015 г. на 355 315 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 266 065 хил. лв. или 298%. Увеличението се дължи основно на допълнителните средства от държавата за изплащане на задълженията към кредиторите.

1.1. Продажба на неоперативни движими и недвижими (имоти) активи – Песимистичен сценарий

Характеристики на варианта – по-дълъг 5-годишен срок за реализация на активите, с прилагане на нормален маркетинг, с по-продължително изчакване за намиране на най-добрите оферти, но при отчетен свит пазар за търсене на предлаганите активи, предвид силна конкуренция от съседните държави.

Очакван брой активи за продажба през периода:

- Товарни вагони – 513 броя
- Пътнически вагони - 68 броя
- ТПС – 8 броя
- Скрап – 1 200 тона
- КМА – 1 180 броя

Очаквано количество скрап за продажба от бракувани активи – 19 810 тона и очакван приход за целия период – 38 427 125 лв.

Таблица 14

№	Виднадвижимиактиви, собственостна "ХБДЖ" ЕАД	Очакванипродажби 2015 г.		Очакванипродажби 2016 г.		Очакванипродажби 2017 г.		Очакванипродажби 2018 г.		Очакванипродажби 2019 г.		Общполученприходотактив
		К-во	С-ст	К-во	С-ст	К-во	С-ст	К-во	С-ст	К-во	С-ст	
I.	**Продажбатаварниваг они /брой/**											
1.	Продажбата 33 вагонаДобой	33	200000									200000
2.	Продажбата 330 теснопътнитоварниваг они	10	50000	10	50000	10	50000	0	0	3 000 т	1050000	1200000
3	Продажбата 1111 товвагони	150	1 800000	150	1 800 000	150	1 800 000	0	0	9 915 т	3470250	8870250
II.	**Продажбата 27 ТПС**	**3**	**450000**	**3**	**450000**	**2**	**150000**	**0**	**0**	**760 т**	**266000**	**1316000**
III.	**Продажбатапътническив агони,**											
1.	Продажбата 178 брояпътническивагони, в състоянието, в коетоса	5	140000	3	84000	0	0	4 250 т	1487500			1711500

2.	Продажбана 60 броябракувани пътнически вагони, в състоянието, в коетоса	60	525000									525000
IV.	**Продажбана скрап /тон/**											
1.	Продажбана 500 тонадобитскрап	500	175000									175000
2.	Продажбана 700 тонаскрапотбракуваникоитейнери	700	245000									245000
V.	**Продажбана КМА /брой/**	**650**	**465000**	**530**	**390000**	**0**	**0**	**373 т**	**149200**	**1512 тона**	**604800**	**1609000**
VI.	**Продажбана имоти**	**3**	**1438000**									
VII.	**Замяна„дълг срещусобственост”с НК „ЖИ”**	**6**	**9 331 858**	**9**	**11 805 517**							
	Общо		**14819858**		**14579517**		**2000000**		**1636700**		**5391050**	**38427125**

Източник: „Холдинг БДЖ” ЕАД

<u>Реализация на товарни вагони под особен залог</u>

<u>Забележка:</u> И в трите сценария са заложени еднакви допускания за резултатите от продажбата на особения залог за периода 2016 – 2017 г. с цел избягване на създаването на прекалено много варианти, които съответно при консолидиране ще доведат на свой ред до безсмислено много алтернативни варианти с несъществено материално значение за анализа. Поради тази причина само в настоящото изложение за т.нар. „Песимистичен сценарий” ще бъде представена информация за очакваните резултати от въпросните продажби за разглеждания период, но те важат и за другите сценарии.

Като гаранция по Втория облигационен заем, емитиран в края на 2007 г., от „Холдинг БДЖ” ЕАД има дадени като особен залог 5 000 товарни вагона и 25 ДМВ в полза на Българската банка за развитие (ББР). От въпросните товарни вагони, 3 403 броя са собственост на холдинга и те са неоперативен актив, тъй като са излишен капацитет от много години и не се предвижда за в бъдеще да бъдат използвани. С решение на извънредно Общо събрание на Облигационерите през 2014 г. за въпросните вагони е стартирала процедура по продажба, с цел с постъпленията от тях да бъдат погасявани част от просрочените задължения към кредиторите. Тъй като въпросните вагони престояват много години и са в лошо състояние, очакванията ни са, че малка част от тях могат да бъдат реализирани като активи и по-голямата част като скрап. За целта се предвижда от страна на заложния кредитор ББР да бъдат организирани и проведени поредица от търгове и чак след като се види докъде се разпростира реалния интерес за закупуване на съответните вагони под формата на актив, останалите ще бъдат бракувани и продадени като скрап. Целта на подобен подход ще е да се

извлече максималната възможна парична равностойност от продажбата на въпросните активи, което е в интерес както на длъжника – „Холдинг БДЖ" ЕАД, така и на кредиторите.

В следващата таблица е представена прогноза за очакваните продажби на особения залог за периода 2016 – 2017 г.:

Таблица 15

АКТИВ	Очаквани продажби през 2016 г.			Очаквани продажби през 2017 г.			Общ получен приход от актив
	Прогнозно реализирано количество	Период на продажба	Стойност	Прогнозно реализирано коли-чество	Период на продажба	Стойност	
Продажба на 3103 броя вагони	200	юни.16	2 400 000				2 400 000
Продажба на 3003 броя вагони	0	дек.16	0				0
Продажба на 3003 броя вагони като скрап				45 045 т	дек.17	15 765 750	15 765 750
Общо			**2 400 000**			**15 765 750**	**18 165 750**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

1.2. Почивно дело – очаквани резултати за периода 2016 – 2022 г.

Предоставянето на възможност на персонала на групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД да ползва съществуващите почивни станции е елемент от социалната политика на работодателя и може да се разглежда като част от допълнителните стимули за служителите. Отделно, както вече беше посочено, въпросните почивни бази имат възможност да генерират продажби на външни лица. Стремежът е този вид дейност най-малкото да покрива своите разходи и да не утежнява бюджета на компанията.

В следващата таблица е представена прогноза за очакваните резултати за 2016 – 2022 г.:

Таблица 16

хил. лв.	**2015 г.**	**2016 г.**	**2017 г.**	**2018 г.**	**2019 г.**	**2020 г.**	**2021 г.**	**2022 г.**
Приходи от почивни станции от СЛ	1 177	1 176	1 221	1 269	1 317	1 368	1 421	1 476
Приходи от почивни станции от външни клиенти	467	486	504	524	544	565	587	609
Оперативни разходи	1 534	1 583	1 632	1 684	1 737	1 792	1 850	1 909
Финансов резултат	**110**	**79**	**93**	**109**	**124**	**141**	**158**	**176**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

През целия разглеждан период се предвижда „Поделението за почивна дейност" да бъде на положителен финансов резултат за разлика от повечето от миналите години, което се дължи на предприетите мерки за оптимизация на неговата дейност.

2. **<u>РЕАЛИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ– I-ВИ ВАРИАНТ</u> – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.**

В таблицата по-долу са представени основните финансови и оперативни показатели за периода 2015 – 2022 г. на „Холдинг БДЖ" ЕАД на индивидуална база:

Таблица 17

в хил. лв.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Финансови показатели								
Приходи от продажби в т.ч.:	16 296	10 811	26 819	3 874	4 005	4 141	4 285	4 400
- приходи от продажба на активи	8 182	6 838	23 074	0	0	0	0	0
Оперативни разходи в т.ч.:	19 103	18 850	23 772	8 406	7 834	7 947	4 372	4 304
- балансова ст-ст на продадени активи	7 030	1 103	10 423	0	0	0	0	0
- разходи с еднократен х-р /лихви просрочени плащания/	3 341	9 316	4 858	0	0	0	0	0
- обезценка на активи	3 276	4 383	4 370	4 370	3 688	3 688	0	0
EBITDA	**-2 807**	**-8 039**	**3 047**	**-4 532**	**-3 829**	**-3 805**	**-87**	**96**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	170	143	539	0	0	0	0	0
Разходи за амортизации	2 227	198	134	120	120	117	95	95
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*170*	*143*	*27*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
EBIT	**-4 864**	**-8 094**	**3 452**	**-4 652**	**-3 949**	**-3 922**	**-182**	**1**
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)								
Финансови разходи	-5 580	-3 324	-1 234	0	0	0	0	0
Печалба преди данъци	**-10 444**	**-11 418**	**2 218**	**-4 652**	**-3 949**	**-3 922**	**-182**	**1**
Данъци								
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	**2 832**	**11 559**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	*9 332*	*18 650*						
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост"	*-6 500*	*-7 091*						
Нетна печалба	**-7 612**	**141**	**2 218**	**-4 652**	**-3 949**	**-3 922**	**-182**	**1**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**-5 385**	**339**	**2 352**	**-4 532**	**-3 829**	**-3 805**	**-87**	**96**
Баланс								
Собствен капитал	89 250	193 587	359 103	354 451	350 502	346 579	346 397	346 399
Нетни активи	154 762	193 766	359 103	354 450	350 502	346 580	346 397	346 399
Активи	430 825	401 319	377 426	372 653	368 585	364 542	364 240	364 121
Задлъжнялост	341 575	207 732	18 323	18 203	18 083	17 963	17 843	17 723

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби намаляват от 16 296 хил. лв. през 2015 г. на 4 400 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 11 896 хил. лв. или 73%. Дължи се изцяло на предвидената ускорена продажба на неоперативни активи, като към края на анализирания период тя ще е приключила и съответно единствените приходни пера ще са от почивното дело и договорите за административно и експертно подпомагане и управление с дъщерните дружества.

Оперативните разходи намаляват от 19 103 хил. лв. през 2015 г. на 4 304 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 14 799 хил. лв. или 77%. Причините са аналогични като при приходите, т.е. основно намалява балансовата стойност на продадените неоперативни активи.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от – 2 807 през 2015 г. на 96 хил. лева през 2022 г., т.е. увеличението е 2 903 хил. лв. или 103%. През периода 2016 – 2017 г. основните фактори, които влияят върху

разнопосочното движение на показателя EBITDA са наказателните лихви (отчитат се като разходи за дейността) и продажбата на неоперативни активи, докато след това подобряването на EBITDA се дължи на постепенното действие на предвидените мерки за оптимизация.

Нетният финансов резултат се подобрява от загуба 7 612 хил. лв. през 2015 г. на печалба от 1 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 7 613 хил. лв. или 100%.

Свободният паричен поток се увеличава от -5 385 хил. лв. през 2015г**.** на 96 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 5 481 хил. лв. или 102%.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 341 575 хил. лв. през 2015 г. на 17 723 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 323 852 хил. лв. или 95%.

Собственият капитал на „Холдинг БДЖ" ЕАД се увеличава от 89 250 хил. лв. през 2015 г. на 346 399 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 257 149 хил. лв. или 288%. Увеличението се дължи основно на допълнителните средства от държавата за изплащане на задълженията към кредиторите.

2.1. Продажба на неоперативни движими и недвижими (имоти) активи – Реалистичен сценарий.

Забележка: И в четирите варианта на „Реалистичния сценарий" са заложени еднакви допускания за резултатите от продажба на неоперативни активи за периода 2016 – 2022 г. поради това, че въпросните варианти се различават само по отношение на допусканията за развитие на взаимоотношенията с кредиторите и евентуалната приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. Поради тази причина, с цел избягване на повторение, само в настоящото изложение за т.нар. „Реалистичен сценарий – I-ви вариант" ще бъде представена информация за очакваните резултати от продажбата на неоперативни активи за разглеждания период.

Характеристики на варианта – кратък, 3-годишен срок за реализация на активите, с ограничено прилагане на нормален маркетинг за намиране на най-добрите оферти. Това допускане е направено, поради вероятността кредиторите на Групата да оказват натиск за по-бързото уреждане на проблема с просрочените задължения, включително чрез ускорена продажба на неоперативни активи.

Очакван брой активи за продажба през периода:

- Товарни вагони – 413 броя
- Пътнически вагони - 65 броя

- ТПС – 8 броя
- Скрап – 1 200 тона
- КМА – 1 180 броя

Очаквано количество скрап за продажба от бракувани активи – 21 385 тона и очакван приход за целия период – 38 472 875 лв.

Таблица 18

№	Вид на движими активи, собственост на "ХБДЖ" ЕАД	Очаквани продажби 2015 г.		Очаквани продажби 2016 г.		Очаквани продажби 2017 г.		Общ получен приход от актив
		К-во	С-ст	К-во	С-ст	К-во	С-ст	
I.	**Продажба на товарни вагони /брой/**							
1.	Продажба на 33 вагона Добой	33	200 000					200 000
2.	Продажба на 330 теснопътни товарни вагони	30	150 000	0	0	3 000 т	1 050 000	1 200 000
3	Продажба на 1111 тов. вагони	150	1 800 000	200	3 600 000	11 415 т	3 423 000	8 823 000
II.	**Продажба на 27 ТПС**	**3**	**450 000**	**2**	**300 000**	**3+760 т**	**716 000**	**1 466 000**
III.	**Продажба на пътнически вагони, в състоянието в което са**							
1.	Продажба на 178 броя пътнически вагони, в състоянието в което са	5	140 000	0	0	4 325 т	1 513 750	1 653 750
2.	Продажба на 60 броя бракувани пътнически вагони, в състоянието, в което са	60	525 000					525 000
IV.	**Продажба на скрап /тон/**							
1.	Продажба на 500 тона добит скрап	500	175 000					175 000
2.	Продажба на 700 тона скрап от бракувани контейнери	700	245 000					245 000
V.	**Продажба на КМА /брой/**	**650**	**465 000**	**530+373 т**	**539 200**	**1 512 т**	**604 800**	**1 609 000**
VI.	**Продажба на имоти**	**3**	**1 438 000**					
VII.	**Замяна „дълг срещу собственост" с НК „ЖИ"**	**6**	**9 331 858**	**9**	**11 805 517**			
	Общо		**14 919 858**		**16 244 717**		**7 308 300**	**38 472 875**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

2.2. Почивно дело – очаквани резултати за периода 2016 – 2022 г.

Предоставянето на възможност на персонала на групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД да ползва съществуващите почивни станции е елемент от социалната политика на работодателя и може да се разглежда като част от допълнителните стимули за служителите. Отделно, както вече беше посочено, въпросните почивни бази имат възможност да генерират продажби на външни лица. Стремежът е този вид дейност най-малкото да покрива своите разходи и да не утежнява бюджета на компанията.

В следващата таблица е представена прогноза за очакваните резултати за 2016 – 2022 г.:

Таблица 19

хил. лв.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Приходи от почивни станции от СЛ	1 177	1 176	1 221	1 269	1 317	1 368	1 421	1 476
Приходи от почивни станции от външни клиенти	467	486	504	524	544	565	587	609
Оперативни разходи	1 534	1 583	1 632	1 684	1 737	1 792	1 850	1 909
Финансов резултат	**110**	**79**	**93**	**109**	**124**	**141**	**158**	**176**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

През целия разглеждан период се предвижда „Поделението за почивна дейност" да бъде на положителен финансов резултат за разлика от повечето от миналите години, което се дължи на предприетите мерки за оптимизация на неговата дейност.

3. <u>РЕАЛИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ – II-РИ ВАРИАНТ</u> - без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

В таблицата по-долу е представена прогноза за основните финансови и оперативни показатели за периода 2015 – 2022 г. на „Холдинг БДЖ" ЕАД на индивидуална база:

Таблица 20

в хил. лв.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Финансови показатели								
Приходи от продажби в т.ч.:	16 296	117 989	25 670	2 669	2 741	2 813	2 894	2 977
- приходи от продажба на активи	8 182	6 838	23 074	0	0	0	0	0
- приход от приватизация на БДЖ ТП ЕООД		108 000						
Оперативни разходи в т.ч.:	19 103	125 352	21 025	6 984	6 412	6 525	2 950	2 882
- балансова ст-ст на продадени активи	7 030	1 103	10 423	0	0	0	0	0
- себестойност на инвестицията в БДЖ ТП ЕООД		110 306						
- разходи с еднократен х-р /лихви просрочени плащания/	3 341	6 934	3 533	0	0	0	0	0
- обезценка на активи	3 276	4 383	4 370	4 370	3 688	3 688	0	0
EBITDA	**-2 807**	**-7 363**	**4 645**	**-4 315**	**-3 671**	**-3 712**	**-56**	**96**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	170	143	539	0	0	0	0	0
Разходи за амортизации	2 227	198	134	120	120	117	95	95
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*170*	*143*	*27*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
EBIT	**-4 864**	**-7 418**	**5 050**	**-4 435**	**-3 791**	**-3 829**	**-151**	**1**
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)								
Финансови разходи	-5 580	-2 577	-649	0	0	0	0	0
Печалба преди данъци	**-10 444**	**-9 995**	**4 401**	**-4 435**	**-3 791**	**-3 829**	**-151**	**1**
Данъци								
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	**2 832**	**11 559**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	*9 332*	*18 650*						
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост"	*-6 500*	*-7 091*						
Нетна печалба	**-7 612**	**1 564**	**4 401**	**-4 435**	**-3 791**	**-3 829**	**-151**	**1**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**-5 385**	**1 762**	**4 535**	**-4 315**	**-3 671**	**-3 712**	**-56**	**96**
Баланс								
Собствен капитал	89 250	154 594	245 265	240 830	237 039	233 210	233 059	233 059
Нетни активи	154 762	154 773	245 265	240 830	237 039	233 210	233 059	233 059
Активи	430 825	322 581	263 588	259 033	255 122	251 173	250 901	250 782
Задлъжнялост	340 893	167 448	18 323	18 203	18 083	17 963	17 843	17 723

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби намаляват от 16 296 хил. лв. през 2015 г. на 2 977 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 13 319 хил. лв. или 82%. Намалението се дължи изцяло на предвидената

ускорена продажба на неоперативни активи, като към края на анализирания период тя ще е приключила и съответно единствените приходни пера ще са от почивното дело и договорите за административно и експертно подпомагане и управление с дъщерните дружества.

Оперативните разходи намаляват от 19 103 хил. лв. през 2015 г. на 2 882 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 16 221 хил. лв. или 85%. Причините са аналогични като при приходите, т.е. основно намалява балансовата стойност на продадените неоперативни активи.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от – 2 807 през 2015 г. на 96 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 2 903 хил. лв. или 103%. През периода 2016 – 2017 г. основните фактори, които влияят върху разнопосочното движение на показателя EBITDA са наказателните лихви (отчитат се като разходи за дейността) и продажбата на неоперативни активи, докато след това подобряването на EBITDA се дължи на постепенното действие на предвидените мерки за оптимизация.

Нетният финансов резултат се подобрява от загуба 7 612 хил. лв. през 2015 г. на печалба от 1 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 7 613 хил. лв. или 100%.

Свободният паричен поток се увеличава от -5 385 хил. лв. през 2015г**.** на 96 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 5 481 хил. лв. или 102%.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 340 893 хил. лв. през 2015 г. на 17 723 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 323 170 хил. лв. или 95%.

Собственият капитал на „Холдинг БДЖ" ЕАД се увеличава от 89 250 хил. лв. през 2015 г. на 233 059 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 143 809 хил. лв. или 161%. Увеличението се дължи основно на допълнителните средства от държавата за изплащане на задълженията към кредиторите.

3.1. Почивно дело – очаквани резултати за периода 2016 – 2022 г.

При този вариант следва да се отчете обстоятелството, че допускането е за сключване на сделка за продажбата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. В този случай, промените са в посока намаляване на почиващите от дружеството със съответните ефекти върху приходната, разходната част и прогнозните резултати на поделението.

В следващата таблица е представена прогноза за очакваните резултати за 2016 – 2022 г.:

Таблица 21

хил. лв.	**2015 г.**	**2016 г.**	**2017 г.**	**2018 г.**	**2019 г.**	**2020 г.**	**2021 г.**	**2022 г.**
Приходи от почивни станции от СЛ	1 177	933	880	909	937	964	996	1 031
Приходи от почивни станции от външни клиенти	467	486	504	524	544	565	587	609
Оперативни разходи	1 534	1 356	1 276	1 307	1 336	1 362	1 397	1 434
Финансов резултат	**110**	**63**	**108**	**127**	**145**	**166**	**186**	**206**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

През целия разглеждан период се предвижда „Поделението за почивна дейност” да бъде на положителен финансов резултат за разлика от повечето от миналите години, което се дължи на предприетите мерки за оптимизация на неговата дейност.

4. <u>РЕАЛИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ – III-ТИ</u> ВАРИАНТ - със сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД.

В таблицата по-долу е представена прогноза за основните финансови и оперативни показатели за периода 2015 – 2022 г. на „Холдинг БДЖ” ЕАД на индивидуална база:

Таблица 22

в хил. лв.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Финансови показатели								
Приходи от продажби в т.ч.:	16 296	10 811	26 819	3 874	4 005	4 141	4 285	4 400
- приходи от продажба на активи	8 182	6 838	23 074	0	0	0	0	0
Оперативни разходи в т.ч.:	19 103	12 368	20 982	10 297	9 688	9 763	4 372	4 304
- балансова ст-ст на продадени активи	7 030	1 103	10 423	0	0	0	0	0
- разходи с еднократен х-р /лихви просрочени плащания/	3 341	2 834	2 068	1 891	1 854	1 816	0	0
- обезценка на активи	3 276	4 383	4 370	4 370	3 688	3 688	0	0
EBITDA	**-2 807**	**-1 557**	**5 837**	**-6 423**	**-5 683**	**-5 621**	**-87**	**96**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	170	143	539	0	0	0	0	0
Разходи за амортизации	2 227	198	134	120	120	117	95	95
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*170*	*143*	*27*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
EBIT	**-4 864**	**-1 612**	**6 242**	**-6 543**	**-5 803**	**-5 738**	**-182**	**1**
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)								
Финансови разходи	-5 580	-4 313	-3 057	-1 852	-1 146	-441	0	0
Печалба преди данъци	**-10 444**	**-5 925**	**3 185**	**-8 395**	**-6 949**	**-6 179**	**-182**	**1**
Данъци								
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост”	**2 832**	**11 559**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост”	*9 332*	*18 650*						
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост”	*-6 500*	*-7 091*						
Нетна печалба	**-7 612**	**5 634**	**3 185**	**-8 395**	**-6 949**	**-6 179**	**-182**	**1**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**-5 385**	**5 832**	**3 319**	**-8 275**	**-6 829**	**-6 062**	**-87**	**96**
Баланс								
Собствен капитал	94 335	133 266	204 858	222 863	245 091	295 306	295 124	295 126
Нетни активи	358 872	307 452	322 083	301 030	284 199	295 306	295 125	295 126
Активи	430 825	400 244	376 438	356 844	341 436	313 409	313 148	313 029
Задлъжнялост	335 808	266 438	171 580	133 981	96 345	18 103	18 023	17 903

Източник: „Холдинг БДЖ” ЕАД

Приходите от продажби на „Холдинг БДЖ" ЕАД намаляват от 16 296 хил. лв. през 2015 г. на 4 400 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 11 896 хил. лв. или 73%. Намалението се дължи изцяло на предвидената ускорена продажба на неоперативни активи, като към края на анализирания период тя ще е приключила и съответно единствените приходни пера ще са от почивното дело и договорите за административно и експертно подпомагане и управление с дъщерните дружества.

Оперативните разходи намаляват от 19 103 хил. лв. през 2015 г. на 4 304 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 14 799 хил. лв. или 77%. Причините са аналогични като при приходите, т.е. основно намалява балансовата стойност на продадените неоперативни активи.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от – 2 807 през 2015 г. на 96 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 2 903 хил. лв. или 103%. През 2017 г. основният фактор, който влияе върху разнопосочното движение на показателя EBITDA е продажбата на неоперативни активи, докато след това подобряването на EBITDA се дължи на постепенното действие на предвидените мерки за оптимизация.

Нетният финансов резултат се подобрява от загуба 7 612 хил. лв. през 2015 г. на печалба от 1 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 7 613 хил. лв. или 100%.

Свободният паричен поток се увеличава от -5 385 хил. лв. през 2015г**.** на 96 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 5 481 хил. лв. или 102%.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 335 808 хил. лв. през 2015 г. на 17 903 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 317 905 хил. лв. или 95%.

Собственият капитал на „Холдинг БДЖ" ЕАД се увеличава от 94 335 хил. лв. през 2015 г. на 295 126 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 200 791 хил. лв. или 213%. Увеличението се дължи основно на допълнителните средства от държавата за изплащане на задълженията към кредиторите.

4.1. Почивно дело – очаквани резултати за периода 2016 – 2022 г.

Предоставянето на възможност на персонала на Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД да ползва съществуващите почивни станции е елемент от социалната политика на работодателя и може да се разглежда като част от допълнителните стимули за служителите. Отделно, както вече беше посочено, въпросните почивни бази имат възможност да генерират продажби на външни лица. Стремежът е този вид дейност най-малкото да покрива своите разходи и да не утежнява бюджета на компанията.

В следващата таблица е представена прогноза за очакваните резултати за 2016 – 2022 г.:

Таблица 23

хил. лв.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.

Приходи от почивни станции от СЛ	1 177	1 176	1 221	1 269	1 317	1 368	1 421	1 476
Приходи от почивни станции от външни клиенти	467	486	504	524	544	565	587	609
Оперативни разходи	1 534	1 583	1 632	1 684	1 737	1 792	1 850	1 909
Финансов резултат	**110**	**79**	**93**	**109**	**124**	**141**	**158**	**176**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

През целия разглеждан период се предвижда „Поделението за почивна дейност" да бъде на положителен финансов резултат за разлика от повечето от миналите години, което се дължи на предприетите мерки за оптимизация на неговата дейност.

5. <u>РЕАЛИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ – IV-ТИ ВАРИАНТ</u> - със сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

В таблицата по-долу е представена прогноза за основните финансови и оперативни показатели за периода 2015 – 2022 г. на „Холдинг БДЖ" ЕАД на индивидуална база:

Таблица 24

в хил. лв.	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Финансови показатели								
Приходи от продажби в т.ч.:	16 296	117 989	25 670	2 669	2 741	2 813	2 894	2 977
- приходи от продажба на активи	8 182	6 838	23 074	0	0	0	0	0
- приход от приватизация на БДЖ ТП ЕООД		108 000						
Оперативни разходи в т.ч.:	19 103	121 252	19 560	8 875	8 266	8 341	2 950	2 882
- балансова ст-ст на продадени активи	7 030	1 103	10 423	0	0	0	0	0
- себестойност на инвестицията в БДЖ ТП ЕООД		110 306						
- разходи с еднократен х-р /лихви просрочени плащания/	3 341	2 834	2 068	1 891	1 854	1 816	0	0
- обезценка на активи	3 276	4 383	4 370	4 370	3 688	3 688	0	0
EBITDA	**-2 807**	**-3 263**	**6 110**	**-6 206**	**-5 525**	**-5 528**	**-56**	**96**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	170	143	539	0	0	0	0	0
Разходи за амортизации	2 227	198	134	120	120	117	95	95
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*170*	*143*	*27*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
EBIT	**-4 864**	**-3 318**	**6 515**	**-6 326**	**-5 645**	**-5 645**	**-151**	**1**
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)								
Финансови разходи	-5 580	-2 698	-890	-152	-94	-36	0	0
Печалба преди данъци	**-10 444**	**-6 016**	**5 625**	**-6 478**	**-5 739**	**-5 681**	**-151**	**1**
Данъци								
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	**2 832**	**11 559**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	*9 332*	*18 650*						
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост"	*-6 500*	*-7 091*						
Нетна печалба	**-7 612**	**5 543**	**5 625**	**-6 478**	**-5 739**	**-5 681**	**-151**	**1**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**-5 385**	**5 741**	**5 759**	**-6 358**	**-5 619**	**-5 564**	**-56**	**96**
Баланс								
Собствен капитал	94 335	126 278	158 904	178 226	186 846	181 165	181 014	181 014

Нетни активи	358 815	217 852	209 665	212 064	203 760	181 165	181 015	181 015
Активи	430 825	310 697	264 075	267 935	261 056	199 268	199 037	198 918
Задлъжнялост	335 808	183 879	105 171	89 709	74 210	18 103	18 023	17 903

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби на „Холдинг БДЖ" ЕАД намаляват от 16 296 хил. лв. през 2015 г. на 2 977 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 13 319 хил. лв. или 82%. Намалението се дължи изцяло на предвидената ускорена продажба на неоперативни активи, като към края на анализирания период тя ще е приключила и съответно единствените приходни пера ще са от почивното дело и договорите за административно и експертно подпомагане и управление с дъщерните дружества.

Оперативните разходи намаляват от 19 103 хил. лв. през 2015 г. на 2 882 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 16 221 хил. лв. или 85%. Причините са аналогични като при приходите, т.е. основно намалява балансовата стойност на продадените неоперативни активи.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от – 2 807 през 2015 г. на 96 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 2 903 хил. лв. или 103%. През 2017 г. основният фактор, който влияе върху разнопосочното движение на показателя EBITDA е продажбата на неоперативни активи, докато след това подобряването на EBITDA се дължи на постепенното действие на предвидените мерки за оптимизация.

Нетният финансов резултат се подобрява от загуба 7 612 хил. лв. през 2015 г. на печалба от 1 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 7 613 хил. лв. или 100%.

Свободният паричен поток се увеличава от -5 385 хил. лв. през 2015г**.** на 96 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 5 481 хил. лв. или 102%.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 335 808 хил. лв. през 2015 г. на 17 903 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 317 905 хил. лв. или 95%.

Собственият капитал на „Холдинг БДЖ" ЕАД се увеличава от 94 335 хил. лв. през 2015 г. на 181 014 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 86 679 хил. лв. или 92%. Увеличението се дължи основно на допълнителните средства от държавата за изплащане на задълженията към кредиторите.

5.1. Почивно дело – очаквани резултати за периода 2016 – 2022 г.

При този вариант отново следва да се отчете обстоятелството, че допускането е за сключване на сделка за продажбата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. В този случай, промените са в посока намаляване на почиващите от дружеството със съответните ефекти върху приходната, разходната част и прогнозните резултати на поделението.

В следващата таблица е представена прогноза за очакваните резултати за 2016 – 2022 г.:

Таблица 25

хил. лв.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Приходи от почивни станции от СЛ	1 177	933	880	909	937	964	996	1 031
Приходи от почивни станции от външни клиенти	467	486	504	524	544	565	587	609
Оперативни разходи	1 534	1 356	1 276	1 307	1 336	1 362	1 397	1 434
Финансов резултат	**110**	**63**	**108**	**127**	**145**	**166**	**186**	**206**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

През целия разглеждан период се предвижда „Поделението за почивна дейност" да бъде на положителен финансов резултат за разлика от повечето от миналите години, което се дължи на предприетите мерки за оптимизация на неговата дейност.

6. <u>ОПТИМИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ</u> – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

В таблицата по-долу са представени основните финансови и оперативни показатели за периода 2015 – 2022 г. на „Холдинг БДЖ" ЕАД на индивидуална база:

Таблица 26

в хил. лв.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Финансови показатели								
Приходи от продажби в т.ч.:	16 196	116 380	20 876	5 719	8 355	2 813	2 894	2 977
- приходи от продажба на активи	8 082	5 229	18 280	3 049	5 614	0	0	0
- приход от приватизация на БДЖ ТП ЕООД		108 000						
Оперативни разходи в т.ч.:	19 103	125 076	12 666	7 698	14 597	6 525	2 950	2 882
- балансова ст-ст на продадени активи	7 030	827	2 064	534	8 005	0	0	0
- себестойност на инвестицията в БДЖ ТП ЕООД		110 306						
- разходи с еднократен х-р /лихви просрочени плащания/	3 341	6 934	3 533	0	0	0	0	0
- обезценка на активи	3 276	4 383	4 370	4 370	3 688	3 688	0	0
EBITDA	**-2 907**	**-8 695**	**8 210**	**-1 980**	**-6 242**	**-3 712**	**-56**	**96**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	170	143	116	89	334	0	0	0
Разходи за амортизации	2 227	198	134	120	120	117	95	95
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*170*	*143*	*116*	*89*	*27*	*0*	*0*	*0*
EBIT	**-4 964**	**-8 750**	**8 192**	**-2 011**	**-6 028**	**-3 829**	**-151**	**1**
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)								
Финансови разходи	-5 580	-2 454	-521	0	0	0	0	0
Печалба преди данъци	**-10 544**	**-11 204**	**7 671**	**-2 011**	**-6 028**	**-3 829**	**-151**	**1**
Данъци								
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	**2 832**	**11 559**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата „дълг срещу собственост"	*9 332*	*18 650*						
Себестойност на продадени активи по схемата „дълг срещу собственост"	*-6 500*	*-7 091*						
Нетна печалба	**-7 712**	**355**	**7 671**	**-2 011**	**-6 028**	**-3 829**	**-151**	**1**

Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**-5 485**	**553**	**7 805**	**-1 891**	**-5 908**	**-3 712**	**-56**	**96**
Баланс								
Собствен капитал	89 250	155 605	250 474	248 464	242 436	238 607	238 456	238 456
Нетни активи	154 762	155 783	250 475	248 463	242 436	238 607	238 456	238 457
Активи	430 825	321 473	269 433	267 212	260 731	256 781	256 511	256 392
Задлъжнялост	341 575	165 869	18 958	18 749	18 295	18 175	18 055	17 935

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби на „Холдинг БДЖ" ЕАД намаляват от 16 196 хил. лв. през 2015 г. на 2 977 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 13 219 хил. лв. или 82%. Намалението се дължи изцяло на предвидената ускорена продажба на неоперативни активи, като към края на анализирания период тя ще е приключила и съответно единствените приходни пера ще са от почивното дело и договорите за административно и експертно подпомагане и управление с дъщерните дружества.

Оперативните разходи намаляват от 19 103 хил. лв. през 2015 г. на 2 882 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 16 221 хил. лв. или 85%. Причините са аналогични като при приходите, т.е. основно намалява балансовата стойност на продадените неоперативни активи.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от – 2 907 през 2015 г. на 96 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 3 003 хил. лв. или 103%. През периода 2016 – 2017 г. основните фактори, които влияят върху разнопосочното движение на показателя EBITDA са наказателните лихви (отчитат се като разходи за дейността) и продажбата на неоперативни активи, докато след това подобряването на EBITDA се дължи на постепенното действие на предвидените мерки за оптимизация.

Нетният финансов резултат се подобрява от загуба 7 712 хил. лв. през 2015 г. на печалба от 1 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 7 713 хил. лв. или 100%.

Свободният паричен поток се увеличава от -5 485 хил. лв. през 2015г**.** на 96 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 5 581 хил. лв. или 102%.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 341 575 хил. лв. през 2015 г. на 17 935 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 323 640 хил. лв. или 95%.

Собственият капитал на „Холдинг БДЖ" ЕАД се увеличава от 89 250 хил. лв. през 2015 г. на 238 456 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 149 206 хил. лв. или 167%. Увеличението се дължи основно на допълнителните средства от държавата за изплащане на задълженията към кредиторите.

6.1. Продажба на неоперативни движими и недвижими (имоти) активи – Оптимистичен сценарий.

Характеристики на варианта – отново по-дълъг 5-годишен срок за реализация на активите, но в сравнение с Песимистичния сценарий, със залагане на допускането за по-големи продажби на вагони като активи, а не като скрап.

Очакван брой активи за продажба през периода:

- Товарни вагони – 723 броя
- Пътнически вагони - 73 броя
- ТПС – 12 броя
- Скрап – 1 200 тона
- КМА – 1 380 броя

Очаквано количество скрап за продажба от бракувани активи – 16 225 тона и очакван приход за целия период – 40 632 375 лв.

Таблица 27

№	Виднадвижимиактиви, собственостна "ХБДЖ" ЕАД	Очакванипродажби 2015 г.		Очакванипродажби 2016 г.		Очакванипродажби 2017 г.		Очакванипродажби 2018 г.		Очакванипродажби 2019 г.		Общполученприходотактив
		К-во	С-ст	К-во	С-ст	К-во	С-ст	К-во	С-ст	К-во	С-ст	
I.	**Продажбанатоварниваго ни /брой/**											
1.	Продажбана 33 вагонаДобой	33	200 000									**200 000**
2.	Продажбана 330 теснопътнитоварниваго ни	10	50 000	10	50 000	10	50 000	10	50 000	2 900 т	1 015 000	**1 215 000**
3	Продажбана 1111 тов.вагони	150	1 800 000	150	1 800 000	150	1 800 000	200	2 400 000	6915 т	2 420 250	**10 220 250**
II.	**Продажбана 27 ТПС**	**3**	**450 000**	**3**	**450 000**	**3**	**450 000**	**3**	**450 000**	**600 т**	**210 000**	**2 010 000**
III.	**Продажбанапътническ ивагони, в състоянието, в коетоса**											
1.	Продажбана 178 брояпътническивагони, в състоянието, в коетоса	5	140 000	5	140 000	3	84 000	0	0	4 125 т	1 443 750	**1 807 750**
2.	Продажбана 60 броябракуванипътниче скивагони, в състоянието,в коетоса	60	525 000									**525 000**
IV.	**Продажбанаскрап /тон/**											
1.	Продажбана 500 тонадобитскрап	500	175 000									**175 000**
2.	Продажбана 700 тонаскрапотбракуваник онтейнери	700	245 000									**245 000**

V.	**Продажбана КМА /брой/**	**650**	**465 000**	**530**	**390 000**	**200**	**130 000**	**373 т**	**149 200**	**1 312 т**	**524 800**	**1 659 000**
VI.	**Продажбанаимоти**	**3**	**1 438 000**									
VII.	**Замянадългсрещусобственост с НК „ЖИ"**	**6**	**9 331 858**	**9**	**11 805 517**							
	Общо		**14 819 858**		**14 635 517**		**2 514 000**		**3 049 200**		**5 613 800**	**40 632 375**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

6.2. Почивно дело – очаквани резултати за периода 2016 – 2022 г.

И при този вариант следва да се отчете обстоятелството, че допускането е за сключване на сделка за продажбата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. В този случай, промените са в посока намаляване на почиващите от дружеството със съответните ефекти върху приходната, разходната част и прогнозните резултати на поделението.

В следващата таблица е представена прогноза за очакваните резултати за 2016 – 2022 г.:

Таблица 28

хил. лв.	**2015 г.**	**2016 г.**	**2017 г.**	**2018 г.**	**2019 г.**	**2020 г.**	**2021 г.**	**2022 г.**
Приходи от почивни станции от СЛ	1 177	933	880	909	937	964	996	1 031
Приходи от почивни станции от външни клиенти	467	486	504	524	544	565	587	609
Оперативни разходи	1 534	1 356	1 276	1 307	1 336	1 362	1 397	1 434
Финансов резултат	**110**	**63**	**108**	**127**	**145**	**166**	**186**	**206**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

През целия разглеждан период се предвижда „Поделението за почивна дейност" да бъде на положителен финансов резултат за разлика от повечето от миналите години, което се дължи на предприетите мерки за оптимизация на неговата дейност.

БИЗНЕС ПЛАН НА ГРУПАТА НА „ХОЛДИНГ БДЖ” ЕАД ЗА 2015–2022 г.

НА КОНСОЛИДИРАНА БАЗА

март, 2015

СЪДЪРЖАНИЕ

A. План за дейността и резултатите на „Холдинг БДЖ” ЕАД за 2015 г. 499

1. Бюджет и коментар за 2015 г. 499
2. Основни оперативни и финансови показатели на консолидирана база за 2015 г... 501
3. Информация за задълженията на „Холдинг БДЖ” 506
4. Взаимоотношения с кредиторите през периода 2010 – 2015 г. 510
5. Ход на процедурата за нотифициране на държавна помощ за „Холдинг БДЖ” от ЕК 511
6. Допускания и параметри на плащанията към финансовите кредитори през 2015 г. 512
7. Прогнозни консолидирани отчети на „Холдинг БДЖ” за 2015 г. 514

B. Допускания и сценарии при разработването на прогнозите за дейността на „Холдинг БДЖ” ЕАД на индивидуална база за периода 2016 – 2022 г. 524

C. План за дейността и резултатите на „Холдинг БДЖ” в периода 2015 – 2022 г. 526

1. Песимистичен сценарий – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД ... 526
2. Реалистичен сценарий I-ви вариант – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД 535
3. Реалистичен сценарий II-ри вариант – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД 543
4. Реалистичен сценарий III-ти вариант – със сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД 551
5. Реалистичен сценарий IV-ти вариант – със сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД 560
6. Оптимистичен сценарий – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД 571

D. Обобщение на нуждата от финансиране при различните сценарии и варианти 587

A. План за дейността и резултатите на „Холдинг БДЖ" ЕАД на консолидирана база за 2015 г.

При разработването на прогнозните разчети за консолидирания план за периода 2015 – 2022 г. ръководството на „Холдинг БДЖ" ЕАД е използвало същия подход, както при индивидуалните планове на дружествата от Групата, а именно – за2015 г. е изготвен единствен сценарий за оперативните и финансовите показатели и резултати, докато за периода 2016–2022 г., предвид отдалечаването във времевия хоризонт и свързаното с това повишаване на несигурността във възможните събития и фактори, са разработени три сценария – **песимистичен, реалистичен и оптимистичен**.

1. Бюджет и коментар за 2015 г.

Макроикономическа рамка за периода 2015 – 2022 г.

Макроикономическа рамка, която е ползвана в Плана за развитие, е съобразена с тенденциите за развитие на страната и съответно разходите на основните енергийни ресурси и труд, които са дадени от експерти от Световната банка и МВФ.

Данните за добавената стойност на макро ниво БВП и за агрегирания сектор „търговия и транспорт" от Евростат показват, че корелацията на добавената стойност на макро ниво и на секторно ниво за РБългария е 0,97 %.

Таблица 1

№	Показатели	Мярка	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Изменение на БВП	%	2	2,5	3	3	3	3	3	3
2	Средногодишна инфлация	%	0,704	1,789	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
	Изменение на цените на разходи, влияещи на транспортната услуга									
3	Гориво	лева/литър	1,58	1,64	1,71	1,78	1,85	1,94	2,02	2,10
	Изменение			4%	4%	4%	4%	5%	4%	4%
4	Ел. енергия	лева/kWh	0,1533	0,1633	0,1741	0,1838	0,1975	0,2093	0,2197	0,2307
	Изменение		6%	7%	7%	6%	7%	6%	5%	5%
5	Промяна за труд	%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%

Източник: експерти от Световната банка и МВФ

Прогнозните цени на **дизеловото гориво** са на калкулация, базирана на съотношението между цената на суровия петрол и цената на горивото през предходните 9 години (2005 – 2014 г.) В таблицата е показано каква би била цената на дизеловото гориво в РБългария, в случай, че се сбъднат прогнозите на Световната банка за цената на суровия петрол. Отбелязано е, че 88% от вариациите в цената на дизеловото гориво в нашата страна могат да бъдат обяснени с промени в цената на суровия петрол.

Както е видно от таблицата, Световната банка очаква цената на петрола да се повишава плавно, като не надхвърля 80 долара за барел. Това съответства на плавно покачване на

цената на дизеловото гориво до около 2,00 лв. на литър. Разбира се, тук трябва да се споменат две важни условности:

Първо – Цените на суровия петрол са трудни, почти невъзможни за прогнозиране. Например, U.S. Energy Information Agency прогнозира цена на Брент за 2017 г. от 75 долара за барел, докато Световната Банка прогнозира 61 долара за барел.

Второ – Поскъпването на долара спрямо еврото води до поскъпване на дизеловото гориво (или до по-малко намаляване на цените), т.е. има допълнителен фактор, който определя цената на дизела. Например, поскъпването на долара от началото на 2015 г. намалява до известна степен спада в цената на дизела, въпреки ниските цени на суровия петрол.

Дадените прогнози за цените на дизеловото гориво показват, че през 2015 г. има значителен спад на цените, а в последствие те ще нарастват с по 4% на годишна база. По този начин са калкулирани разходите за дизелово гориво за транспортни нужди.

Електрическа енергия

Историческите цени на електрическата енергия в РБългария са сравнени със средната стойност за Европейския съюз. Данните са взети от Евростат и отразяват цените за промишлени нужди, в частност за средни по големина предприятия. Наличните данни са за периода 2005 – 2014 г.

Анализът показва, че цените в РБългария, както и в Европейския съюз като цяло, се увеличават във времето. Средните цени в Европейския съюз са се повишавали средно с по 3.64% на година, докато в нашата страна темпът на растеж е бил 6.54% на година.

Тези темпове на растеж не са равномерни през годините, но отразяват общата тенденция. Ако ръстът на цените се запази и през следващите години, то до 2020 г. цените в РБългария почти ще се изравнят със средноевропейските. Тези стойности са изчислени и показани в таблицата за периода 2015 – 2020 г. Разбира се, това е само екстраполация от случилото се през последните десет години към следващите 6 години, без да имаме гаранция, че тенденциите ще се запазят. По-вероятният сценарий е темпът на растеж на цените в нашата страна да се забави, в сравнение с предходните десет години, така че нивото на цените на електроенергията да е съобразено със сравнително ниските доходи и общо ценово ниво в страната.

В разчетите на Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД цената на електрическата енергия за трафични нужди е увеличена с по 6-7% годишно, като за база е взето достигнатото ниво през 2014 г.

Цена на труда

По данни на Евростат е анализиран темпа на нарастване на цената на труда през периода 2005 – 2013 г. Цената на труда включва заплати плюс данъци, минус субсидии и е изчислена конкретно за сектор „Transportationandstorage". За тези девет години цената на труда в Р България се е увеличавала средно с по 7,6% на година. За сравнение, темпа на растеж в Европейския съюз е средно 2,3% на година, а в съседна Румъния – 8,1% на година. Става дума за ръст в номиналното заплащане, т.е. за комбинация от инфлация и увеличаване на реалните доходи.

Данните на Европейския съюз показват, че най-високият ръст е през 2007 и 2008 г., но дори и през 2009 г., когато българската икономика се свива с около 5%, цената на труда продължава да нараства. Динамиката в Румъния е подобна, което дава индикация за обща тенденция за страни-членки на ЕС с подобно ниво на доход и географско положение.

Ако изключим годините на икономически бум и по-висока инфлация до 2009 г., нарастването на цената на труда в този сектор в Р България е 4,8% на година. По всяка вероятност, подобен ще бъде и темпа на нарастване през следващите няколко години, освен ако не настъпи сериозен икономически възход, висока инфлация или поредна криза.

Основни допускания

От бюджет с нулева база на дъщерните дружества е разработен бизнес плана за 2015г. Планираните мерки за изпълнение на бизнес плана са в резултат от направените изводи. Прогнозирани са приходите от продажбата на излишни локомотиви, ЕМВ серия 32, вагоноотоплители, пътнически и товарни вагони, недвижимо имущество и друго движимо имущество. В разходите за персонал са планирани необходимите средства за обезщетения на освободения персонал.

2. Основни оперативни и финансови показатели на консолидирана база на „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2015 г.

В следващите таблици са представени прогнозните основни оперативни и финансови показатели на **консолидирана база** на „Холдинг БДЖ" ЕАД за 2015 г.

Обемни показатели и приходи

Формирането на приходите на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група се формират от планираните приходи от товарни превози за 2015 г., от превозените пътници и други приходи от наеми, почивни станции и др.

Таблица 2 хил. лв.

показатели	Оперативен отчет 2014	План 2015	изменение 2015/2014	%
Нетни приходи от продажби	191 182	**191 015**	-167	-0,1%
на външни клиенти	191 182	191 015	-167	-0,1%
превоз на пътници	68 180	68 129	-51	-0,1%
в т.ч. компенсации	14 988	16 175	1 187	7,9%
превоз на товари	**123 002**	**122 886**	-116	-0,1%
Други приходи	**13 613**	**11 160**	**-2 453**	-18,0%
Финансиране по Договор за ЗОУ от ДБ	**171 331**	**180 000**	8 669	5%
Приходи общо	**376 126**	**382 175**	6 049	2%

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Видно от горната таблица планираните приходи нарастват от 376 126 хил. лв. през 2014 г. на 382 175 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 6 049 хил. лв. или 2%. Причина за увеличаване на приходите е увеличаване размерът на финансирането по договор с държавата с 8 669 хил. лв.

Нетните приходи от продажби се формират от превозени товари и превозени пътници, както е показано в долната таблица:

Таблица 3: Обемни показатели по бизнес план 2015 г.

	Показател	Мярка	2014	БП 2015	2015/2014	
1	Превоз на товари	хил. тона	8 658	8 500	-158	-1,82%
2	Нетотонкилометри	млн.	1 778	1 764,55	-13	-0,76%
3	Превозени пътници	хил. пътника	24 627	25 000	373	1,51%
4	Пътниккилометри	млн.	1 702	1 739,50	38	2,20%
5	Приведени тонкилометри	млн.	3 480	3 504	24	0,69%
6	Приходи – нето	хил. лева	191 182	191 015	-167	-0,09%

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Финансови показатели за 2015 г.

Таблица 4

в хил. лева	2014	2015	+ -	%
Финансови показатели				
Приходи - Общо	376 126	381 971	5 845	1,55%
в т. ч. Приходи от продажби	204 795	201 971	-2 824	-1,38%
Компенсации по договор за ЗОУ	171 331	180 000	8 669	5,06%
Оперативни разходи	331 043	323 075	-7 968	-2,41%
EBITDA	**45 083**	**58 897**	**13 814**	**30,64%**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	18 448	32 433	13 985	75,81%
Разходи за амортизации	108 374	105 908	-2 466	-2,28%
в т,ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*18 448*	*32 433*	13 985	75,81%
EBIT	**-44 843**	**-14 578**	**30 265**	**-67,49%**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**2 028**	**11 516**	9 488	467,83%
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	*2 987*	*18 916*	15 929	533,28%
Себестойност на продадени ДМА и КМА	*-959*	*-7 401*	-6 442	671,69%
Финансови приходи (разходи)	-11 373	-9 468	1 906	-16,75%
Печалба преди данъци	**-54 188**	**-12 530**	**41 658**	**-76,88%**
Данъци	1 587	0	-1 587	-100,00%
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	**0**	**6 015**	6 015	
Брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	*0*	*12 532*	12 532	
Себестойност на продадени активи по схемата "дълг срещу собственост"	*0*	*-6 517*	-6 517	
Нетна печалба	**-55 775**	**-6 515**	**49 260**	**-88,32%**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**52 599**	**99 393**	**46 794**	**88,96%**
Баланс				
Собствен капитал	-6 327	327 919	334 246	-5282,85%
Нетни активи	85 265	594 492	509 227	597,23%
Активи	658 258	875 030	216 772	32,93%
Задлъжнялост	565 184	453 107	-112 077	-19,83%
Обемни показатели				
Средносписъчен брой на персонала (брой)	10 111	9 446	-665	-6,58%
Производителност на 1 лице от персонала	344	371	27	7,78%
Превозени пътници, (хил.пътника)	24 627	25 000	373	1,51%
Превозени тонове (хил. тонове)	8 658	8 500	-158	-1,82%
Приведени тонкилометри, (млн.)	3 480,5	3 504,5	24	0,69%
Коефициенти за:				
Рентабилност				
нетен марж	-0,27	-0,03		-88,16%
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	7,09	-0,04		-100,63%
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,53	-0,02		-95,34%
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,44	0,30		-32,45%
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,45	0,30		-33,06%
Задлъжнялост				
дълг/собствен капитал - financial gearing	-89,33	1,38		-101,55%
дълг/ активи	0,86	0,52		-39,69%
Ликвидност				
обща ликвидност	0,38	0,91		143,81%
бърза ликвидност	0,28	0,69		144,07%
абсолютна ликвидност	0,03	0,04		20,96%

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби намаляват от 204 795 хил. лв. по оперативен отчет през 2014 г. на 201 971 хил. лв. през 2015 г., т. е. намалението е 2 824 хил. лв. или 1,38%.

Компенсациите по Договора за обществени превозни услуги се увеличават от 171 331 хил. лв. през 2014 г. на 180 000 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 8 669 хил. лв. или 5,06%.

Оперативните разходи намаляват от 331 043 хил. лв. през 2014 г. на 323 075 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 7 968 хил. лв. или 2.41%. Намалението се дължи на: намалените разходи за труд от 132 095 хил. лв. през 2014г. на 128 392 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 3 703 хил. лв. или 2,80%, намалените други разходи от 30 556 хил. лв. през 2014г. на 18 601 хил. лв. през 2015г., т.е. намалението е 11 955 хил. лв. или 39.13%, както и на намалените разходи за горива от 25 325 хил. лв. през 2014 г. на 22 578 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 2 747 хил. лв. или 10,85%. Намалението на тези разходи е по-голямо от увеличението на преките разходи за материали, ел. енергия и услуги.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от 45 083 хил. лв. през 2014 г. на 58 897 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 13 814 хил. лв. или 30,64%. Подобряването на EBITDA се дължи на увеличението на приходите и на намалението на оперативните разходи.

Нетният финансов резултат се подобрява от загуба 55 775 хил. лв. по оперативен отчет за 2014 г. на загуба 6 515 хил. лв. за 2015 г., т.е. подобрението е 49 260 хил. лв. или 88,32%. В „приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ" са разчетени средства, съответстващи на амортизациите на капиталовите трансфери за 2013 г. (20 млн. лв.), за 2014 г. (30 млн. лв.), както и планирания капиталов трансфер за 2015 г. (30 млн. лв.), с които ще се разплатят част от главниците по кредитните споразумения за доставка на ЕМВ и ДМВ. В резултат „приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ" се увеличават от 18 448 хил. лв. през 2014 г. на 32 433 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 13 985 хил. лв. или 75,81%. В разчета са включени и печалбите от планираните продажби на излишни активи (пътнически и товарни вагони, локомотиви, недвижимо и движимо имущество и скрап) в размер на 11 516 хил. лв., както и печалбата от продажба по схемата „дълг срещу собственост" в размер 6 015 хил. лв. Намалени са разходите за амортизации от 108 374 хил. лв. през 2014 г. на 105 908 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 2 466 хил. лв. или 2,28%. Намалени са разходите за данъци с 1 587 хил. лв. през 2015 г.

Свободният паричен поток се увеличава от 52 599 хил. лв. през 2014 г. на 99 393 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 46 794 хил. лв. или 88,96%. Увеличеният паричен поток е вследствие на реализираната печалба. През 2015 г. е разчетено плащането на главници по заеми в размер на 91 054 хил. лв. със средства от капиталови трансфери и собствени средства.

Нарастване на ДМА – Балансовата стойност на ДМА се увеличава от 457 105 хил. лв. към 31.12.2014 г. на 673 399 хил. лв. към 31.12.2015 г., т.е. увеличението е 216 294 хил. лв. или 47,32%. Балансовата стойност на активите е увеличена вследствие на планираната преоценка на активите в групата дружества на „Холдинг БДЖ" ЕАД и планираните инвестиции за годината.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намаляват от 565 184 хил. лв. по оперативен отчет през 2014 г. на 453 107 хил. лв. през 2015 г., т.е. намалението е 112 077 хил. лв. или 19,83%.

Собственият капитал се увеличава от – 6 327 хил. лв. през 2014 г. на 327 919 хил. лв. през 2015 г., т.е. увеличението е 334 246 хил. лв. или 5 282,85%. Увеличението се дължи на направената

преоценка на активите и увеличението на целевите резерви от последващи оценки на активите и пасивите.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството се увеличава от -0,27 през 2014 г. на -0,03 през 2015 г., т.е. увеличението е 88,16%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се подобрява от -7,09 през 2014 г. на -0,04 през 2015 г., т.е. увеличението е 100,63%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) се подобрява от -0,53 през 2014 г. на -0,02 през 2015 г., т.е. увеличението е 95,34%.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) намалява от 0,44 през 2014 г. на 0,30 през 2015 г., т.е. намалението е 32,45%. Влошаването е поради увеличената стойност на активите вследствие на извършената преоценка.
- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) намалява от 0,45 през 2014 г. на 0,30 през 2015 г., т.е. намалението е 33,06%. Влошаването е поради увеличената стойност на активите вследствие на извършената преоценка.

Коефициентите за рентабилност през 2015 г. се подобряват в резултат на оптимизацията на разходите и увеличението на приходите.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financialgearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от – 89,33 през 2014 г. на 1,38 през 2015 г., т.е. намалението е 101,55%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, намалява от 0,86 през 2014 г. на 0,52 през 2015 г., т.е. намалението е 39,69%.

Задлъжнялостта на дружеството през 2015 г. се подобрява от увеличението на свободния паричен поток, плащането на част от задълженията и увеличаването на стойността на активите и собствения капитал от извършената преоценка.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 0,38 през 2014 г. на 0,91 през 2015 г., т.е. увеличението е 143,81%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се увеличава от 0,28 през 2014 г. на 0,69 през 2015 г., т.е. увеличението е 144,07%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,03 през 2014 г. на 0,04 през 2015 г., т.е. увеличението е 20,96%.

Въпреки, че коефициентите за ликвидност се подобряват през 2015 г., те запазват своите стойности под 1.

3. Информация за задълженията на „Холдинг БДЖ" ЕАД

Основните задължения на групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД са към финансовите кредитори KfW IPEX Bank, облигационерите по Втория облигационен заем (FMS Wertmanagemant, DEXIA Credit Local, KA Finanz, БНП Париба – клон България и КТБ АД), EUROFIMA, ПИБ АД

(задължението се оспорва от страна на БДЖ по съдебен ред) и DEPHA Bank (Първия облигационен заем). Групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД (индивидуално „Холдинг БДЖ" ЕАД и „БДЖ – Товарни превози" ЕООД) имат стари просрочени задължения към Национална компания „Железопътна инфраструктура", за които през периода 2012 – 2013 г. бяха сключени споразумения за тяхното признаване и разсрочено изплащане, включително чрез схемата „дълг срещу собственост". „Холдинг БДЖ" ЕАД има и просрочени задължения към Министерството на финансите (НАП) по активирани държавни гаранции за неизплатени кредити към структури на Световната банка (възникнали през средата на 90-те години).

В следващата таблица е представена информация за получените през годините от „Холдинг БДЖ" ЕАД кредити от финансови институции:

Таблица 5

Банка	Валута	Договориран кредит	Дата на скл.на договора	Падеж на договора	Лихви %	Обезпечение	Предназначение
I-ви Облигационен кредит	EUR	30 000 000	13.03.2004 г.	19.05.2010 г.	6,00%	3520 товарни вагони	ремонт на тов.вагони
Европейската Банка възстановяване и развитие	USD	33 521 187,37	17.11.1995 г.	10.10.2010 г.	1%+LIBOR	Държавно гарантиран	Проект за оздравяване на железницата
Международна Банка възстановяване и развитие	USD	51 932 968,87	08.11.1995 г.	15.06.2015 г.	2,80%	Държавно гарантиран	Проект за оздравяване на железницата
Международна Банка възстановяване и развитие	EUR	27 827 319,98	08.11.1995 г.	15.06.2015 г.	0.17 % + 6 m EURIBOR	Държавно гарантиран - оздравителна програма	Проект за оздравяване на железницата
KFW BANKENGRUPPE 85 % ЕМВ	EUR	123 400 000	11.06.2005 г.	30.12.2017 г.	0.5 % + 6 m EURIBOR	4 поч.станции, хале на Лок.депо Варна, 25 ЕМВ	доставка на 25 ЕМВ
KFW BANKENGRUPPE 15 % ЕМВ	EUR	19 720 000	11.06.2003 г.	30.12.2013 г.	3.8 % + 6 m EURIBOR	4 поч.станции, хале на Лок.депо Варна, 25 ЕМВ	доставка на 25 ЕМВ
KFW IPEX инвестиции	EUR	13 355 952,24	30.06.2008 г.	30.06.2013 г.	4.25 % + 6 m EURIBOR	4 поч.станции, хале на Лок.депо Варна	текуща поддръжка на ЕМВ и ДМВ
EUROFIMA 1	EUR	10 000 000	15.09.2005 г.	06.03.2015 г.	6 m EURIBOR	13 ел.локомотиви	Финансиране на ДМВ
EUROFIMA 2	EUR	20 000 000,00	30.12.2008 г.	03.04.2017 г.	6 m EURIBOR	Доставка на спални вагони, бюфет вагони и талиги ARWEX AG	Доставка на спални вагони, бюфет вагони и талиги ARWEX AG
II-ри Облигационен кредит	EUR	120 000 000,00	19.11.2007 г.	19.11.2017 г	3.5% + 6m EURIBOR	5000 вагона, 25 ДМВ Дезиро	Погасяване на просрочени задължения НЕК, НК ЖИ, ремонт на тов.вагони, рефинансиране на заем към KFW за покупка на 25бр. ДМВ
ПИБанка	EUR	8 036 000,00	02.06.2007 г.	01.01.2018 г.	6,80%	цесия	покупка на 100 бр. пътн.вагони втора употреба ARWEX AG

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Както се вижда от представената информация, заетите средства през годините са били използвани за покупката на нов подвижен състав и за ремонт и рециклиране на съществуващ такъв, което е позволило на дружествата от групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД да осъществяват нормалната си експлоатационна дейност. Част от тях са отишли и за рефинансиране на стари задължения по кредити към финансови институции и доставчици и за покриване на генерираните в миналото загуби.

До 2009 г. заемите към финансовите институции са обслужвани относително редовно, включително частично за сметка на натрупване на просрочия към основни доставчици и държавния бюджет. Прави впечатление, че матуритетът и съответно падежите на заемите, са съсредоточени в един и същ ограничен времеви хоризонт, което повдига с основание въпроса доколко правилно е било планирането по отношение управлението на задлъжнялостта и

доколко реалистични и обосновани са били решенията за вземането на поне част от въпросните кредити, без да има яснота как ще бъдат връщани. Реалностите бързо са излезли на бял свят, като от 2010 г., включително и поради развихрилата се икономическа криза и резкият спад на всички основни оперативни показатели в сравнение с предходните години, като превозени товари и пътници и съответно силно намалелите приходи, „Холдинг БДЖ" ЕАД започна да генерира значителни просрочия към своите финансови кредитори.

Както вече беше посочено в началото на изложението на настоящия План, може да се направи извод, че през периода 2008 – 2009 г. компанията образно прекрачва границата, отвъд която може с наличните ресурси и собствени възможности да обслужва своите падежиращи и просрочени задължения. Въпреки това, вследствие на осъществените реформи в периода 2010 – 2012 г., задлъжнялостта на Групата започва постепенно да намалява.

Много съществен проблем е, че всичките задължения към финансовите кредитори падежират в един сравнително кратък хоризонт до края на 2017 г. и „Холдинг БДЖ" ЕАД при никакви обстоятелства няма да е в състояние да ги погаси, освен ако не получи допълнителна финансова подкрепа от собственика!

В следващата таблица е представена информация за задълженията на групата на „Холдинг БДЖ" към 31.12.2014 г. (по предварителни данни):

	Таблица 6	Холдинг БДЖ ЕАД - Група			Холдинг БДЖ ЕАД			БДЖ - Пътнически превози ЕООД			БДЖ - Товарни превози ЕООД		/в лева/
№	Задължения	Просрочени	Текущи	Общо	Просрочени	Текущи	Общо	Просрочени	Текущи	Общо	Просрочени	Текущи	Общо
I	**Към финансови институции**	**223 477 139**	**137 746 993**	**361 224 132**	**223 477 139**	**137 746 993**	**361 224 132**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
1	***в т.ч. обезпечени с ДМА, финансови лизинги***	***223 477 139***	***137 101 585***	***360 578 724***	***223 477 139***	***137 101 585***	***360 578 724***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***
1.1.	KFW IPEX BANK	65 879 076	72 404 738	138 283 814	65 879 076	72 404 738	138 283 814			0			0
1.2.	II - ри облигационен заем	154 187 308	0	154 187 308	154 187 308		154 187 308			0			0
1.3.	EUROFIMA	0	58 674 900	58 674 900		58 674 900	58 674 900			0			0
1.4.	I - ви облигационен заем	2 126 680	0	2 126 680	2 126 680		2 126 680			0			0
1.5.	Първа инвестиционна банка АД	1 284 075	6 021 947	7 306 023	1 284 075	6 021 947	7 306 023			0			0
2	***в т.ч. обезпечени с предоставена държавна гаранция***	***0***	***645 408***	***645 408***	***0***	***645 408***	***645 408***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***
2.1.	Международна банка за възстановяване и развитие	0	645 408	645 408	0	645 408	645 408	0		0	0		0
II	**Търговски задължения, в т.ч.:**	**97 481 880**	**16 460 374**	**113 942 254**	**32 075 403**	**2 699 906**	**34 775 309**	**2 841 207**	**7 442 679**	**10 283 886**	**62 565 270**	**6 317 789**	**68 883 058**
1	ДП "НК ЖИ"	82 873 045	7 836 730	90 709 775	26 548 931	18 000	26 566 931	668 423	4 978 317	5 646 740	55 655 691	2 840 413	58 496 104
	в т.ч.: тягова електроенергия						0			0	1 144 198	1 271 519	2 415 717
2	Чужди жп администрации	7 388 609	1 360 966	8 749 574	983 227	4 250	987 477	1 080 018	35 919	1 115 937	5 325 364	1 320 797	6 646 160
3	Други	7 220 226	7 262 678	14 482 904	4 543 245	2 677 656	7 220 901	1 092 766	2 428 443	3 521 209	1 584 215	2 156 579	3 740 794
	в т.ч.:												
3.1.	доставка на гориво и гориво - смазочни материали	687 037	1 893 754	2 580 791		0	0	268 109	724 305	992 414	418 928	1 169 449	1 588 377
3.2.	тягова ел.енергия и ел.енергия за други нужди	1 312 747	2 785 319	4 098 066	1 311 864	2 580 543	3 892 407	883	186 830	187 713	0	17 946	17 946
3.3.	доставка на материали, резервни части	1 824 289	434 853	2 259 142	1 396 826	0	1 396 826	241 863	218 593	460 456	185 600	216 260	401 860
3.4.	ремонт на тягов подвижен състсав	1 590 789	337 797	1 928 586	1 295 721	0	1 295 721	295 068	337 797	632 865	0		
3.5.	охрана от външни организации, МВР и Пожарна	274 544	769 105	1 043 649	273 259	0	273 259	1 285	268 876	270 161	0	500 229	500 229
3.6.	текуща поддръжка на ДМВ и ЕМВ	0	0	0		0	0			0			0
III	**Получени аванси от клиенти**	0	989 634	**989 635**	**0**	**907 525**	**907 525**		**53 763**	**53 763**	**0**	**28 346**	**28 347**
IV	**Към персонала и осигурителни предприятия**	382 946	22 582 912	**22 965 858**	**0**	**543 674**	**543 674**		**13 448 475**	**13 448 475**	**382 946**	**8 590 763**	**8 973 709**
V	**Данъчни задължения**	0	2 160 684	**2 160 684**	**0**	**353 157**	**353 157**		**609 204**	**609 204**		**1 198 323**	**1 198 323**
VI	**Други задължения, в т.ч.:**	35 255 601	10 870 817	**46 126 418**	**34 415 828**	**6 158 222**	**40 574 050**		**2 857 147**	**2 857 147**	**839 773**	**1 855 448**	**2 695 221**
1	*Министерството на финансите - Частни държавни вземания, във връзка с активирана държавна гаранция за изплащане на падежи по заеми*	34 415 828	0	**34 415 828**	34 415 828		**34 415 828**			**0**			0
2	*Начислени лихви по получени заеми*	0	3 074 917	**3 074 917**		3 074 917	**3 074 917**			**0**			0
3	*Разчети по получени гаранции от контрагенти*	0	3 755 060	**3 755 060**		1 418 673	**1 418 673**		760 644	**760 644**		1 575 743	1 575 743
VII	**Пасиви по отсрочени данъци**	0	17 338 707	**17 338 707**	**0**	**969 385**	**969 385**	**0**	**12 285 313**	**12 285 313**	**0**	**4 084 009**	**4 084 009**
VIII	**Провизии**	0	434 433	**434 433**	**0**	**10 066**	**10 066**	**0**	**120 676**	**120 676**	**0**	**303 691**	**303 691**
	ВСИЧКО:	**356 597 567**	**208 584 554**	**565 182 121**	**289 968 370**	**149 388 928**	**439 357 298**	**2 841 207**	**36 817 257**	**39 658 464**	**63 787 990**	**22 378 369**	**86 166 359**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

В следващата таблица е представена информация за задълженията на групата на „Холдинг БДЖ” към 26.03.2015 г. (по предварителни данни):

С П Р А В К А

за задълженията на "Холдинг БДЖ" ЕАД към кредитни институции за периода 01.01.2014 г. -26.03.2015 г.

Банка	Валута	Договориран кредит	26-03-15									
			Краткосрочни задължения						дългосрочни задължения		общ размер	
			текущи с падеж 2015 г.		просрочени задължения		Общо		2015 г.			
			валута	лева	валута	лева	валута	лева	валута	лева	валута	лева
KFW BANK 85 % EMB	EUR	123,400,000	12,340,000	24,134,942	21,857,077	42,748,727	34,197,077	66,883,669	24,679,955	48,269,796	58,877,032	115,153,465
KFW BANK 15 % EMB	EUR	19,720,000	0	0	4,409,389	8,624,016	4,409,389	8,624,016	0	0	4,409,389	8,624,016
KFW IPEX инвестиции	EUR	13,355,952	0	0	6,115,650	11,961,172	6,115,650	11,961,172	0	0	6,115,650	11,961,172
Световна Банка	USD	83,470	4,408	7,670	0	0	4,408	7,670	0	0	4,408	7,670
Световна Банка	EUR	6,345,468	326,371	638,327	0	0	326,371	638,327	0	0	326,371	638,327
I-ви облиг.кредит Юроб.	EUR	30,000,000	0	0	817,721	1,599,323	817,721	1,599,323	0	0	817,721	1,599,323
EUROFIMA 1	EUR	10,000,000	7,444,324	14,559,832	0	0	7,444,324	14,559,832	0	0	7,444,324	14,559,832
EUROFIMA 2	EUR	20,000,000	0	0	0	0	0	0	20,000,000	39,116,600	20,000,000	39,116,600
II-ри облиг.кредит ББР	EUR	120,000,000		0	77,532,965	151,641,300	77,532,965	151,641,300	0	0	77,532,965	151,641,300
ПИБ - цесия	EUR	8,036,000	928,971	1,816,909	656,537	1,284,075	1,585,508	3,100,985	2,150,002	4,205,038	3,735,510	7,306,023
				41,157,681		**217,858,613**		**259,016,294**		**91,591,434**		**350,607,728**

4. Взаимоотношения с кредиторите на „Холдинг БДЖ" ЕАД през периода 2010 – 2015г.

Преговорите с основните финансови кредитори на „Холдинг БДЖ" ЕАД имат дълга история. Те започват още през 2010 г., когато Групата, поради кризата, в която е изпаднала през предходните няколко години, започва по-сериозно да просрочва плащания по своите задължения. Паралелно с това започват преговори и със Световната банка за сключване на кредитно споразумение за подкрепа на дълго отлаганите реформи в железопътния сектор, както и процедура за нотифициране пред Европейската комисия на План за преструктуриране и оздравяване на железопътния превозвач или т.нар. „Rescue Aid", което да позволи оказването на допълнителна държавна помощ за свръхзадлъжнялата компания. До есента на 2012 г. са проведени редица срещи, преговори и е разменена кореспонденция между страните, както е и приет закон за осигуряване на временна допълнителна държавна помощ за „Холдинг БДЖ" ЕАД до приключване на споменатата нотификационна процедура. За съжаление, въпреки усилията на тогавашните екипи на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и „Холдинг БДЖ" ЕАД, до сключване на споразумение с кредиторите и със Световната банка не се стига. Приетият закон не е изпълнен и не е осигурена предвидената в него временна помощ за „Холдинг БДЖ" ЕАД.

В началото на 2013 г. част от кредиторите, след безуспешните опити да постигнат споразумение с дружеството и неговия принципал, предприемат поредица от принудителни действия, включително съдебни дела, блокиране на активи и банкови сметки и изтегляне на суми от тях, което сериозно е застрашило нормалната дейност на групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД. В края на м. февруари 2013 г. част от банките кредитори (FMS Wertmanagement, Dexia Communal Credit и KA Finanz) по Втория облигационен заем са осъдили „Холдинг БДЖ" ЕАД в Лондонския съд за 33 млн. евро (просрочени към онзи момент) и са получили изпълнителни листове за тази сума. DEPHA Bank беше блокирала дяловете на холдинга в двете дъщерни дружества, което беше и една от пречките в първата процедура по приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. През м. май 2013 г. KfW IPEX Bank е подновила искането си и е получила разрешение от българския съд да осъществи процедура по продажба на 25-те ЕМВ Сименс „Дезиро". До настоящия момент разрешението е подновявано на няколко пъти. Многократно през годините до края на 2014 г. кредиторите са блокирали сметки на „Холдинг БДЖ" ЕАД и неговите дъщерни дружества и са изтегляли значителни суми, което често е поставяло под сериозен риск нормалното функциониране на оперативната дейност.

През 2014 г. от българска страна бяха отправени няколко конкретни писмени предложения до основните финансови кредитори по формата на „търмшийтове" (termsheets) за разсрочване/преструктуриране на задълженията на Групата. Проведени са и множество срещи в различен формат с цел постигане на взаимно приемливо споразумение. До този момент не е постигнато съгласие между страните. В процеса на преговорите, финансовите кредитори вече са изразили принципно съгласие, че са склонни на разсрочване на задълженията, но за момента поставят условия за изплащане в кратък срок на просрочията и за „твърд" ангажимент на държавата, че едно бъдещо споразумение ще се изпълнява без отклонение от българска страна. Следва да се има предвид, че и двете условия са трудно изпълними на този етап – плащането на суми по просрочията от порядъка на 130 - 140 млн. лв. (без да смятаме цялата сума по Втория облигационен заем за предсрочна изискуема) в рамките на няколко месеца не са във възможностите на компанията и на държавния бюджет, а по отношение на т.нар. „твърд" ангажимент от страна на българската държава, нашата

позиция винаги е била, че държавна гаранция не може да бъде дадена поради редица правни и финансови съображения.

Последните действия, предприети от кредиторите, са следните:

- На 03.11.2014 г. Облигационерите обявиха т.нар. „предсрочна изискуемост" на заема, който е в размер на 158,867 млн. лв.;
- На 07.11.2014 г. KFW IPEX Bank наложи запор по част от банковите сметки на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД за сума приблизително в размер на 8,669 млн. лв.

С писма от 10.11.2014 г. и 14.11.2014 г. KFW IPEX Bank и Облигационерите изразяват принципна готовност за продължаване на диалога, но и предупреждават, че ще продължат с принудителните мерки в случай, че не се постигне съгласие в скоро време. С писмо от 25.02.2015 г. Облигационерите изразяват желание да се включат в обсъждането на настоящия План и готовност за продължаване на преговорите.

Имайки предвид гореописаното, за съжаление може да се направи извод, че към момента групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД функционира в значителна степен благодарение на добрата воля на своите кредитори в посока да не възпрепятстват с крайни принудителни мерки всекидневната й оперативна дейност. Това обаче не може да продължи вечно и българските власти е крайно време да вземат отношение за намиране на взаимно приемливо устойчиво споразумение за разсрочване на задълженията на „Холдинг БДЖ" ЕАД към финансовите кредитори. В противен случай българската държава рискува да остави съдбата на групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД единствено в ръцете на кредиторите, което едва ли е разумно поведение предвид стратегическия характер на железницата за обществото и икономиката на страната.

5. Ход на процедурата за нотифициране на държавна помощ за „Холдинг БДЖ" ЕАД от Европейската комисия (ЕК)

През есента на 2013 г. българското правителство започна формална процедура за нотифициране на държавна помощ за „Холдинг БДЖ" ЕАД в размер на до 172 млн. лв. чрез мярката „Debt cancelation" (анулиране на дългове), а именно - според съществуващите европейски директиви, е допустимо задълженията на съответния железопътен превозвач изцяло или частично да бъдат поети от държавата към момента на присъединяване към Европейския съюз. Бяха проведени редица срещи и беше обменена кореспонденция между страните, като през м. септември 2014 г. в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията са получени две писма от ГД „Конкуренция" към Европейската комисия (ЕК) във връзка с процедурата за разрешаване на държавна помощ за „Холдинг БДЖ" ЕАД. С първото се потвърждава, че мярката „анулиране на дългове" (до 172 млн. лв.) е допустима, като формалната процедура по нейното одобрение предстои обаче да бъде финализирана. С второто писмо се изразява становище, че исканите от кредиторите на „Холдинг БДЖ" ЕАД държавни гаранции по дълговете на компанията изключително трудно биха могли да получат одобрение от страна на ЕК.

На 25.09.2014 г. в Брюксел е проведена среща между висши представители на ГД „Конкуренция" и българска делегация. На срещата представителите на ЕК са изразили становище, че българското правителство следва да разработи и приложи по най-бързия начин реалистична програма за цялостно преструктуриране на „Холдинг БДЖ" ЕАД с цел поставянето му на стабилна основа за бъдещо развитие, а не прилагане на палеативни мерки

с краткосрочен ефект и последващо възобновяване на кризата. Това предполага разработването на настоящия изцяло нов План за оздравяване и развитие на Групата, който да бъде нотифициран от ЕК.

6. Допускания и параметри на заложените за 2015 г. плащания към финансовите кредитори

В следващата таблица е представена информация за заложените плащания към финансовите кредитори на „Холдинг БДЖ" ЕАД през 2015 г.

Таблица 7

хил. лв.	м.I.	м.II.	м.III.	м.IV.	м.V.	м.VI.	м.VII.	м.VIII.	м.IX.	м.X.	м.XI.	м.XII.	2015
Втори облигационен заем													
главница			2 546		2 400	15 000		9 619			9 073	1 276	39 914
лихва		1 689			1 625			1 316			3 927		8 557
КФВ - за доставка на ЕМВ и финансиране на обслужване на ЕМВ													
главница			2 546			12 454					2 000	12 454	29 454
лихва						1 516						1 364	2 880
Депфабанк													
главница	175	176	177	177	177	177	178	178	178	179	179	177	2 128
лихва	5	4	3	3	3	3	2	2	2	1	1		29
EUROFIMA 1 - финансиране доставката на ЕМВ (15%)													
главница			5 000								14 558		19 558
лихва			115								19		134
EUROFIMA 2 - доставка на 100 бр пътнически вагони втора употреба													
главница													
лихва				215						20			235
главници - общо	**175**	**176**	**10 269**	**177**	**2 577**	**27 631**	**178**	**9 797**	**178**	**179**	**25 810**	13 907	91 054
лихви - общо	**5**	**1 693**	**118**	**218**	**1 628**	**1 519**	**2**	**1 318**	**2**	**21**	**3 947**	1 364	11 835
обща сума													102 889

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Направените допускания, са както следва:

1) **Текущо изплащане през 2015 г. на падежиращи суми по главници и лихви, съгласно условията на сключените договори за заеми (за Втория облигационен заем е допуснато, че не е обявен за предсрочно изискуем).**

2) **Източници за финансиране на изплащането на <u>главниците</u> по заемите:**

- 30 000 хил. лв. от предоставения капиталов трансфер на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Усвояването ще се извърши на етапи, както следва:
- 5 092 хил. лв. през м. март 2015 г., 12 454 хил. лв. през м. юни 2015 г. и 12 454 хил. лв. през м. декември 2015 г.

- 35 692 хил. лв. от одобрения капиталов трансфер за „Холдинг БДЖ” ЕАД по мярката за „анулиране на задължения” на дружеството преди присъединяване на РБългария към ЕС.
- Очаквано усвояване на средствата на месечни вноски: м. юни - 15 млн. лв., м. август - 10 млн. лв. и м. ноември - 15 млн. лв.
- 3 676 хил. лв. от продажба на неоперативни активи, в т.ч.: 2 400 хил. лв. от реализация на част от предоставеното обезпечение по Втори облигационен заем и 1 276 хил. лв. от продажбата на дяловото участие на „Холдинг БДЖ” ЕАД в капитала на ЗАД „Алианц България”.

- 21 686 хил. лв. от свободния паричен ресурс на Групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД, в т.ч. от:
- „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД - 19 558 хил. лв. за погасяване на заем към EUROFIMA 1.
- „БДЖ – Товарни превози” ЕООД - 2 128 хил. лв. за погасяване на дълга по Първи облигационен заем.

3) Източници за финансиране на изплащането на <u>лихвите</u> по заемите:

- 4 308 хил. лв. от одобрения капиталов трансфер за „Холдинг БДЖ” ЕАД по мярката за анулиране на задължения на дружеството преди присъединяване на РБългария към ЕС.

- 7 527 хил. лв. от свободния паричен ресурс на Групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД, в т.ч. от:
- 4 809 хил. лв. от „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД – 3 249 хил. лв. за изплащане на лихви по заем към EUROFIMA и KFW и 1 560 хил. лв. по Втори облигационен заем.
- 2 719 хил. лв. от „БДЖ – Товарни превози” ЕООД – 2 689 хил. лв. за погасяване на дължими лихви по Втори облигационен заем и 29 хил. лв. по Първи облигационен заем.

Забележка: **Настоящата схема за плащания към финансови кредитори през 2015 г. ще бъде възможна при следните условия:**

- **ЕК одобри мярката „анулиране на задължения” на дружеството, поети преди присъединяване на РБългария към ЕС, в общ размер на 172 млн. лв. Към края на 2014 г. по тази мярка задълженията на дружеството към финансови кредитори са 146 млн. лв. или до момента „Холдинг БДЖ” ЕАД е погасил със собствени средства приблизително 26 млн. лв. от тези задължения. През 2015 г. е планирано от свободния паричен ресурс на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД да се изплати падежиращият заем към EUROFIMA 1 в размер на 19,5 млн. лв. Това от своя страна дава възможност след получаване на нотификация от ЕК за 172 млн. лв. тези средства да се използват за погасяване на други задължения, включително по Втория облигационен заем, който не попада в хипотезата на въпросната мярка, тъй като е бил изтеглен в края на 2007 г.;**
- **Държавният бюджет предостави по гореописаната схема на „Холдинг БДЖ” ЕАД гласуваната в закона за 2015 г. сума в размер на 40 млн. лв.**

7. Прогнозни консолидирани отчети на „Холдинг БДЖ” ЕАД за 2015 г.

Таблица 8 **Прогнозен отчет за приходите и разходите – проект 2015 г.** (хил. лв.)

показатели	Оперативен отчет 2014	План 2015	изменение + -	%
Нетни приходи от продажби	**191 182**	**191 015**	**-167**	**-0,09%**
на външни клиенти	191 182	191 015	-167	-0,09%
превоз на пътници	68 180	68 129	-51	-0,07%
в т.ч. Компенсации	14 988	16 175	1 187	7,92%
превоз на товари	123 002	122 886	-116	-0,09%
Други приходи	**13 613**	**10 956**	**-2 657**	**-19,51%**
Приходи от финансирания	171 331	180 000	8 669	5,06%
Приходи от финсирания по ЗОУ	171 331	180 000	8 669	5,06%
Приходи общо	**376 126**	**381 971**	**5 845**	**1,55%**
Разходи за основна дейност	**331 043**	**323 075**	**-7 968**	**-2,41%**
материали	10 494	14 814	4 320	41,17%
горива	25 325	22 578	-2 747	-10,85%
ел. енергия	56 983	60 729	3 746	6,57%
топлоенергия	467	423	-44	-9,42%
външни услуги	**80 594**	**85 156**	**4 562**	**5,66%**
от външни доставчици	**80 594**	**85 156**	**4 562**	**5,66%**
- услуги	30 547	34 126	3 579	11,72%
- инфраструктурни такси	43 935	44 548	613	1,40%
- други услуги от НК "ЖИ"	6 112	5 372	-740	-12,11%
- ремонт		1 110	1 110	
заплати	**102 329**	**99 113**	**-3 216**	**-3,14%**
социални осигуровки и надбавки	**29 766**	**29 279**	**-487**	**-1,64%**
други разходи	**30 556**	**18 601**	**-11 955**	**-39,13%**
EBITDA	**45 083**	**58 897**	**13 814**	**30,64%**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	18 448	32 433	13 985	75,81%
Амортизации	108 374	105 908	-2 466	-2,28%
EBIT	**-44 843**	**-14 578**	**30 265**	**-67,49%**
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	2 987	18 916	15 929	533,28%
Себестойност на продадените ДМА и КМА	-959	-7 401	-6 442	671,69%
финансови приходи	446	567	121	27,13%
финансови разходи	11 819	10 035	-1 785	-15,10%
Счетоводна печалба (загуба)	**-55 775**	**-12 530**	**43 245**	**-77,53%**
брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"		12 532	12 532	
себестойност на продадените активи по схемата "дълг срещу собственост"		-6 517	-6 517	
Печалба (загуба)	**-55 775**	**-6 515**	**49 260**	**-88,32%**

Източник: „Холдинг БДЖ” ЕАД

Таблица 9 **Баланс** (хил. лв.)

АКТИВ	Оперативен отчет 31.12.2014	Разчет 31.12.2015
А. Дълготрайни активи		
I. Дълготрайни материални активи		
Общо по група I	**457 105**	**673 399**
II. Дълготрайни нематериални активи		
Общо по група II	**662**	**477**
III. Дългосрочни финансови активи		
Общо по група III.	**6 475**	**3 861**
IV. Търговска репутация		
Общо по група IV.		-
V. Разходи за бъдещи периоди		-
Общо по група V.		-
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**464 242**	**677 737**
Б. Краткотрайни активи		
I. Краткотрайни материални запаси		
Общо по група I.	**43 895**	**42 019**
II. Краткосрочни вземания		
Общо по група II	**119 579**	**119 960**
III. Краткосрочни финансови активи		
Общо по група III		**1 845**
IV. Парични средства		
Общо по група IV.	**14 131**	**6 732**
V. Разходи за бъдещи периоди		
Общо по група V.		**-**
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**177 605**	**170 556**
В. АКТИВИ ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА		
Общо за раздел В	**16 411**	**26 736**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**658 258**	**875 030**

ПАСИВ	Опер. отчет 31.12.2014	Разчет 31.12.2015
А. Собствен капитал		
I. Основен капитал		
Общо по група I	**28 950**	**68 950**
II. Резерви		
Общо по група II	**276 494**	**529 031**
III. Финансов резултат		
Общо по група III	(311 771)	(270 062)
Общо по раздел А (I+II+III)	**(6 327)**	**327 919**
Б. Дългосрочни пасиви		
I. Дългосрочни задължения		
Общо по група I	**91 592**	**266 573**
II. Приходи за бъдещи периоди		
Общо по група II		-
Общо по раздел Б (I+II)	**91 592**	**266 573**
В. Краткосрочни пасиви		
I. Краткосрочни задължения		
Общо по група I	**473 592**	**186 534**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания		
Общо за група II	**99 401**	**94 004**
Общо по раздел В (I+II)	**572 993**	**280 537**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**658 258**	**875 029**

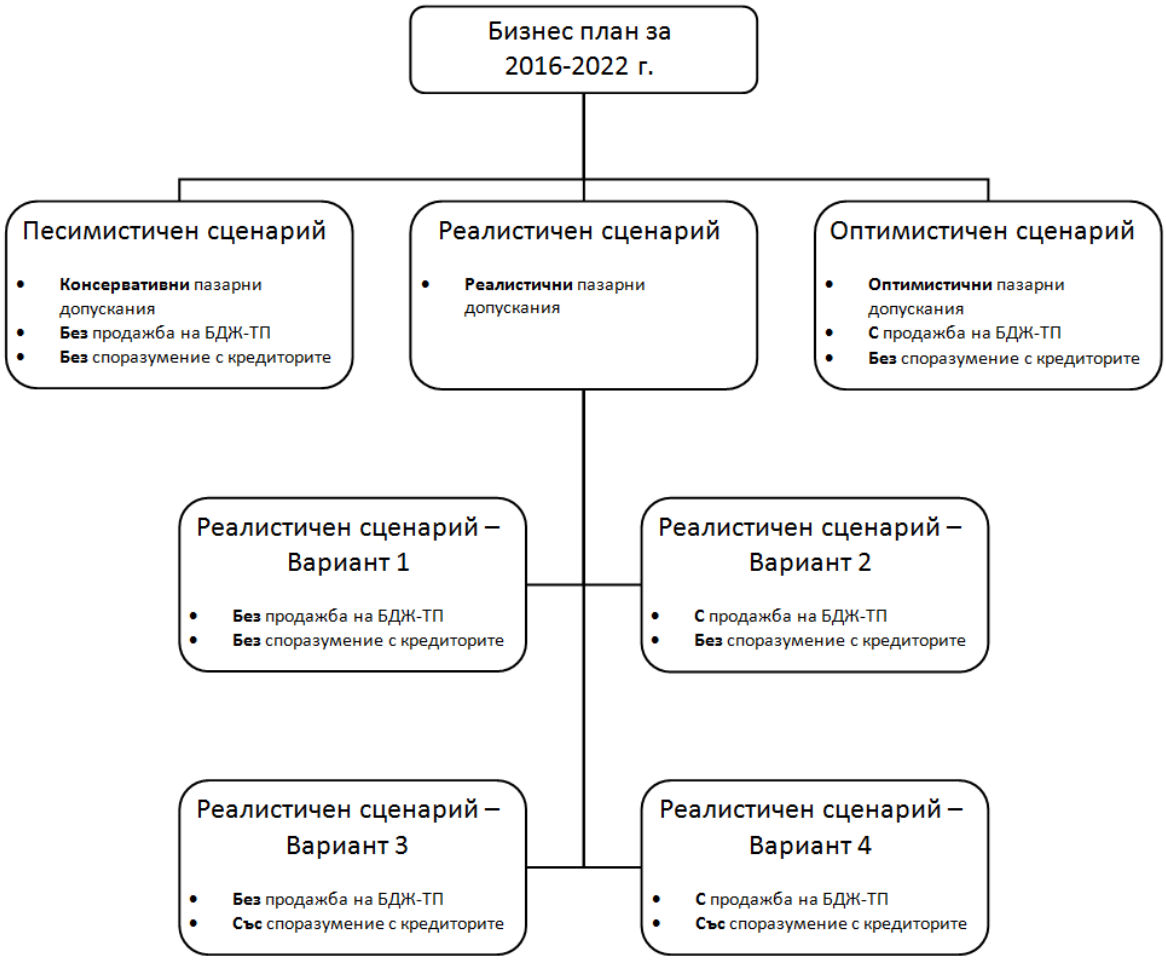
Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Таблица 10 **Прогнозен паричен поток** (хил. лв.)

	2015
Парични средства в началото на периода	9 290
А. Парични потоци от основна дейност	
постъпления	**206 449**
- от превоз на пътници	51 954
- от превоз на товари	124 698
- компенсации	16 175
- други приходи в т,ч:	9 391
плащания	**341 138**
- за персонал	130 531
- гориво	22 578
- ел. енергия	61 166
- топлоенергия	16
- материали и резервни части	14 422
- външни услуги-охрана, адм такси, граждански договори и др.	32 808
- други разходи	10 214
- инфраструктурни такси	44 548
- други услуги от НК "ЖИ"	5 481
- просрочени задължения в т.ч:	3 641
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(134 689)**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност	
постъпления	**20 420**
плащания	**35 672**
- доставка на нови вагони, ЕМВ, ДМВ и локомотиви	-
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**(15 252)**
В. Парични потоци от финансова дейност	
финансови приходи	50
плащания	102 889
- главници	91 054
- лихви	11 835
- главница	-
- лихви	-
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(102 839)**
Изменение през периода (А+Б+В)	**(243 490)**
Финансирания	**250 000**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**180 000**
- капиталови трансфери от ДБ	**30 000**
- капиталов трансфер от ДБ за анулиране на задължения	**40 000**
- Поличаване на помощ за оздравяване (riskue aid)	**-**
Изменение след финансирания	**6 510**
- минимален оперативен резерв	700
Парични средства в края на периода (А+Б+В)	**5 810**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

B. Допускания и сценарии при разработването на прогнозите за дейността на „Холдинг БДЖ" ЕАД на индивидуална база за периода 2016 – 2022 г.



Припомняме на читателя, че при разработването на разчетите за **консолидирания план** за периода 2015 – 2022 г. на„Холдинг БДЖ" ЕАД ръководството на Групата е използвало същия подход, както и ръководствата на дъщерните дружества, а именно – за 2015 г. е изготвен единствен сценарий за оперативните и финансовите показатели и резултати, докато за периода 2016 – 2022 г., предвид отдалечаването във времевия хоризонт и свързаното с това повишаване на несигурността във възможните събития и фактори, са разработени три сценария – **Песимистичен, Реалистичен и Оптимистичен** съобразно различните допускания, свързани с основните параметри касаещи дейността на дружествата в Групата – пътници, товари, инвестиции и т.н.

Отделно от всичко гореописано, за оценка на размера и съответно покриване на недостига на средства при обслужване на дългосрочните кредити, ръководството „Холдинг БДЖ" ЕАД е разработило 4 варианта. За да се избегне натоварването на настоящия План с огромен брой комбинации и съответно варианти е възприет следния подход:

- ✓ **<u>Песимистичният сценарий</u>** за основните оперативни и финансови показатели на индивидуално и групово ниво на настоящия План е комбиниран с най-песимистичния

вариант за развитие на разговорите с кредиторите, а именно **без** постигане на договореност за разсрочване на задълженията, както и **без** осъществяване на приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД;

- ✓ **Реалистичният сценарий** за основните оперативни и финансови показатели на индивидуално и групово ниво на настоящия План е комбиниран с всичките възможни 4 варианта на развитие на разговорите с кредиторите и приватизацията на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД;
- ✓ **Оптимистичният сценарий** за основните оперативни и финансови показатели на индивидуално и групово ниво на настоящия План е комбиниран с един от „средните" варианти за развитие на разговорите с кредиторите, а именно **без** постигане на договореност за разсрочване на задълженията, но **с** осъществяване на приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

Основните хипотези и допускания във въпросните 4 варианта за развитие на разговорите с кредиторите, са както следва:

- **1-ви вариант е без сключване на споразумение за разсрочване на дълга с кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.**

Вариантът предвижда текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfWIPEX Bank и Втория облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в това число и пропорционалния размер на просрочената главница за периода. Собствените средства се формират от свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД; продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за анализирания период от дружествата и реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони. Направено е допускане, че поради не постигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015г. на основание по аналогия на влезли в сила осъдителни решения през 2013г. на Върховния съд в Лондон.

- **2-ри вариант е без сключване на споразумение за разсрочване на дълга с кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.**

Вариантът предвижда текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfW IPEX Bank и Втория облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в т.ч. и пропорционалния размер на просрочената главница за периода. Собствените средства се формират от продажбата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД; формираният свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД; продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за анализирания период от дружествата и реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони. Направено е допускане, че поради не постигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015г. на основание по аналогия влезли в сила осъдителни решения през 2013г. на Върховния съд в Лондон.

- **3-ти вариант е със сключване на споразумение за разсрочване на дълга с кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.**

Разсрочване на заемите към KfWIPEX Bank и Втория облигационен заем за срок от 5 години или удължаване на оригиналния матуритет на заемите с 3 години. Разплащането на главници по заема към KfWIPEX Bank започва от м. юни 2016 г., а по Втория облигационен заем започва от м. февруари 2016 г. Собствените средства се формират от свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД; продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за анализирания период от дружествата и реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони.

- **4-ти вариант е със сключване на споразумение за разсрочване на дълга с кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.**

Разсрочване на заемите към KfWIPEX Bank и Втория облигационен заем за срок от 5 години или удължаване на оригиналния матуритет на заемите с 3 години. Разплащането на главници по заема към KfWIPEX Bank започва от м. юни 2016 г., по Втория облигационен заем започва от м. февруари 2016 г. Собствените средства се формират от продажбата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД; формираният свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД; продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за анализирания период от дружествата, реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони.

Забележка: Във всички сценарии и варианти е предвиден механизъм и за уреждане на задълженията на „Холдинг БДЖ" ЕАД към НК „ЖИ" и НАП основно по схемата „дълг срещу собственост".

В разчетите на настоящия план е направено допускането, че във вариантите с приватизация на „БДЖ – Товарни Превози" ЕООД цената, която ще бъде получена от „Холдинг БДЖ" ЕАД ще бъде 108 000 000 лева. Следва да се подчертае, че въпросната оценка се базира само и единствено на оценката от Агенцията за Приватизация направена при последната приватизационна процедура през 2012 г. Мениджмънтът на „Холдинг БДЖ" ЕАД под никаква форма не се ангажира, че тази оценка е валидна и актуална към момента, поради това че в периода след нейното изготвяне са се случили много събития, които могат да й повлияят в материален смисъл.

C. План за дейността и резултатите на „Холдинг БДЖ" ЕАД на консолидирана база за периода 2015– 2022 г.

1. <u>ПЕСИМИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ</u> – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

1.1. Основни оперативни и финансови показатели на консолидирана база на „Холдинг БДЖ" ЕАД за периода 2015– 2022 г.

В следваща таблица са представени прогнозните основни оперативни и финансови показатели на **консолидирана база** на „Холдинг БДЖ" ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

Таблица 11: **Ключови показатели на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група**

хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Финансови показатели								
Приходи – Общо	381 971	364 372	363 795	369 201	373 158	379 967	389 095	396 144
в т. ч. Приходи от продажби	201 971	180 126	180 232	180 898	182 814	185 259	188 167	191 134
Финансиране по договор за ЗОУ от ДБ	180 000	184 246	183 563	188 303	190 344	194 708	200 928	205 010
Оперативни разходи	327 909	317 213	305 420	304 153	304 440	307 003	307 643	310 769
EBITDA	**54 062**	**47 158**	**58 375**	**65 049**	**68 718**	**72 964**	**81 453**	**85 376**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	32 433	11 251	11 225	11 200	18 945	26 109	26 112	32 109
Разходи за амортизации	105 908	73 901	78 145	82 589	94 956	107 221	112 830	123 460
EBIT	**-19 413**	**-15 491**	**-8 545**	**-6 341**	**-7 293**	**-8 148**	**-5 265**	**-5 975**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**11 166**	**12 095**	**22 168**	**3 427**	**7 860**	**6 759**	**7 009**	**7 707**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	18 816	19 180	27 564	10 607	14 257	8 469	8 685	8 740
Себестойност на продадени ДМА и КМА	-7 651	-7 085	-5 396	-7 180	-6 397	-1 710	-1 676	-1 033
Финансови приходи/разходи	-9 468	-6 161	-2 834	-450	-430	-420	-420	-420
Печалба преди данъци	**-17 715**	**-9 557**	**10 789**	**-3 364**	**137**	**-1 809**	**1 324**	**1 312**
Данъци		0	0	0	0	0	0	0
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собств."	**6 015**	**11 559**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен прих. от прод. на активи "дълг срещу собств."	12 532	18 650	0	0	0	0	0	0
Себестойност на продадени активи "дълг срещу собств."	-6 517	-7 091	0	0	0	0	0	0
Нетна печалба	**-11 700**	**2 002**	**10 789**	**-3 364**	**137**	**-1 809**	**1 324**	**1 312**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**94 208**	**75 902**	**88 934**	**79 225**	**95 093**	**105 412**	**114 154**	**124 772**
Баланс								
Собствен капитал	322 734	429 573	606 418	603 054	603 191	601 383	602 707	604 019
Нетни активи	390 282	431 586	608 051	604 484	604 419	602 409	603 531	604 641
Активи	873 721	826 523	866 798	875 379	879 454	875 496	872 445	864 032
Задлъжнялост	456 983	284 238	128 931	121 917	114 640	108 439	100 015	92 240
Обемни показатели								
Средносписъчен брой на персонала за производителност	9 446	7 109	6 959	6 839	6 694	6 544	6 449	6 379
Производителност на 1 лице от персонала	367	425	429	431	439	446	450	454
Превозени пътници (хил.)	25 000	24 800	24 108	23 416	22 724	22 132	21 540	20 948
Превозени тонове (хил.)	8 500	5 176	5 202	5 228	5 254	5 280	5 307	5 333
Приведени тонкилометри (млн.)	3 470	3 021	2 986	2 950	2 937	2 920	2 902	2 893
Коефициенти за:								
Рентабилност								
нетен марж	-0,03	0,01	0,03	-0,01	0,000	-0,005	0,003	0,003
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-0,06	-0,04	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,05	-0,04	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,56	0,55	0,57	0,60	0,57	0,56	0,62	0,67
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,57	0,56	0,58	0,61	0,58	0,57	0,63	0,68
Задлъжнялост								
дълг/собствен капитал - financial gearing	142%	66%	21%	20%	19%	18%	17%	15%
дълг/ активи	52%	34%	15%	14%	13%	12%	11%	11%
Ликвидност								
обща ликвидност	0,43	0,53	1,68	2,11	1,95	1,81	2,51	2,93
бърза ликвидност	0,33	0,38	1,35	1,77	1,59	1,43	2,09	2,48
абсолютна ликвидност	0,02	0,01	0,02	0,14	0,28	0,50	0,78	1,38

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби намаляват от 201 971 хил. лв. през 2015 г. на 191 134 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 10 837 хил. лв. или 5%.

Оперативните разходи намаляват от 327 909 хил. лв. през 2015 г. на 310 769 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 17 141 хил. лв. или 5%. В приложения отчет за приходи и разходи може да се проследи изменението на разходите по икономически елементи и по години.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви данъци, обезценки и амортизации е положителна величина и се увеличава от 54 062 хил. лв.през 2015 г. на 85 376 хил. лв. през 2022 г., т. е. увеличението е 31 313 хил. лв. или 58%.

EBIT се увеличава от -19 413 хил. лв.през 2015 г. на -5 975 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 13 438 хил. лв. или 69%.

Нетната печалба нараства от -11 700 хил. лв. през 2015 г. на 1 312 хил. лв. през 2022 г., т. е. увеличението е 13 012 хил. лв. или 111%.

Паричният поток (*чиста печалба + амортизации*) се увеличава от 94 208 хил. лв. през 2015 г. на 124 772 хил. лв. през 2022 г., т. е. увеличението е 30 563 хил. лв. или 32%.

Собственият капитал се увеличава от 322 834 хил. лв. през 2015 г. на 604 019 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 281 285 хил. лв. или 87%. Увеличението на собствения капитал е вследствие на намалената загуба през периода 2015 – 2022 г. и извършената преоценка на ДМА /пътнически вагони и локомотиви/ в края на 2015 г.

Нетни активи – нарастват от 390 282 хил. лв. през 2015 г. на 604 641 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 214 359 хил. лв. или 55%.

Активите– намаляват от 873 721 хил. лв. през 2015 г. на 864 032 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 9 688 хил. лв. или 1%.

Задлъжнялостта намалява от 456 983 хил. лв. през 2015 г. на 92 240 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 364 743 хил. лв. или 80%.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж –Нетният марж на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група намалява от -0,03 през 2015 г. на 0,003 през 2022г., т.е. намалението е 111%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) намалява от -0,06 през 2015 г. на -0,01 през 2022г., т.е. увеличението е 83%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) намалява от -0,05 през 2015 г. на -0,01 през 2022г., т.е. намалението е 80%.
- Обръщаемостта на активите (приходи/ДА) се увеличава от 0,56 през 2015г. на 0,67 през 2022г., т.е. увеличението е 18%.
- Обръщаемостта на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 0,57 през 2015г. на 0,68 през 2022г., т.е. увеличението е 19%.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financialgearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо собствения капитал, намалява от 142% през 2015г. на 15% през 2022г., т.е. намалението е 126 пункта или 89%.

- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо активите, намалява от 52% през 2015г. на 11% през 2022г., т.е. намалението е 42 пункта или 80%.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на общата ликвидност се увеличава от 0,43 през 2015г. на 2,93 през 2022г., т.е. увеличението е 575%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бързата ликвидност се увеличава от 0,33 през 2015г. на 2,2 през 2022г., т.е. увеличението е 660%.

Изводи:

- Производителност на **1 лице от персонала** (приведени тонкм/на средносписъчен брой на персонала). Рентабилността на 1 лице от персонала се увеличава от 367 хил. приведени тонкм през 2015 г. на 454 хил. приведени тонкм през 2022 г., т.е. увеличението е 23%.
- При този сценарий е видно, че „Холдинг БДЖ" ЕАД ще трябва да **получи помощ за оздравяване през 2016 г. в размер на 41 057 хил. лв. и през 2017 г. 100 057 хил. лв.**, което се налага поради факта, че няма да се осъществи продажба на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през 2016 г. и е необходима държавна помощ за оздравяване, за да се обслужат кредитите без разсрочване;
- В паричния поток са разчетени и финансирания за „капиталови трансфери от държавния бюджет" за анулиране на задълженията за **периода 2015 – 2017 г. в размер на 172 000 хил. лв.**

1.2. Допускания и параметри на заложените за 2016 – 2022 г. плащания към финансовите кредитори и недостиг, който да се покрие чрез допълнителна държавна помощ под формата на нотифицирана от ЕК мярка „Rescue aid"

При „Песимистичния сценарий" допускането, че **няма да бъде постигнато споразумение с кредиторите на компанията и няма да бъде приватизирано „БДЖ – Товарни превози" ЕООД** е възможно най-неблагоприятният от финансова гледна точка вариант, тъй като в кратък период от време до края на 2017 г. необходимата допълнителна финансова помощ за решаване на проблема със свръхзадлъжнялостта на Групата надхвърля 313 млн. лв. (в сумата са включени и предвидените в бюджета за 2015 г. 40 млн. лв.)

Забележка: Евентуално, необходимата сума би могла да бъде намалена, ако се намери поне частично рефинансиране от пазара, което обаче в условията на много ниската кредитна репутация на „Холдинг БДЖ" ЕАД е абсолютно нереалистично.

В следващата таблица е представена информация за заложените плащания към финансовите кредитори на „Холдинг БДЖ" ЕАД от 2016 г. нататък при настоящите допускания:

Парични потоци – ПЕСИМИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ
свързани с възможностите за обслужване на дългосрочните кредити на „Холдинг БДЖ" ЕАД
без сключване на споразумения за разсрочване на дълга и без приватизация
на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Таблица 12 **(в лева)**

години	свободен паричен поток от основна дейност	движимо/ недвижимо имущество	приватизация на БДЖ ТП ЕООД	реализация на заложено обезпечение - 3405 бр. тов.вагони	Общо за "ХБДЖ" ЕАД	Държавна помощ за анулиране на дългове към кредитори	плащания за лихви	плащания за главници	общо изходящ паричен поток	Недостиг на средства, които трябва да се финансират по мярката „Rescue aid"
2016	17 139 000	6 843 632	-	2 400 000	26 382 632	66 000 000	14 671 119	118 769 004	133 440 123	-41 057 491
2017	12 845 000	0	-	15 765 750	28 610 750	66 000 000	23 660 826	171 006 592	194 667 418	-100 056 668
общо	**29 984 000**	**6 843 632**	**-**	**18 165 750**	**54 993 382**	**132 000 000**	**38 331 945**	**289 775 596**	**328 7 541**	**-141 114 159**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Допускания:

1. Текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfW и Втори облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в т. ч. и пропорционалния размер на просрочената главница за периода.
2. Продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за периода 2016-2017 г. По схемата "дълг срещу собственост" е планирано погасяване на задължения на дружеството към МФ - ЧДВ, чрез прехвърляне в собственост на 41 броя урегулирани поземлени имоти, находящи се в гр. София, ж.к. Фондови жилища, в общ размер на 6 843 632 лв.
3. С реализирания приход от бъдещата продажба на 3 405 броя товарни вагони ще бъдат погасени текущи вноски по главницата по Втори облигационен заем.
4. В планираните плащания за посочения период е включено разплащане на „Холдинг БДЖ" ЕАД към Министерството на финансите - Частни държавни вземания, формирани в резултат на активирана държавна гаранция за изплащане на задължения по заеми към Европейската банка за възстановяване и развитие и Международната банка за възстановяване и развитие в общ размер на 32 179 хил. лв.
5. Направено е допускане, че поради не постигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015г. на основание влезли в сила осъдителни решения през 2013г. на Върховния съд в Лондон.
6. Задълженията на „Холдинг БДЖ" ЕАД и „БДЖ –Товарни превози" ЕООД през разглеждания период се предвижда да бъдат погасявани постепенно по схемата „дълг срещу собственост".

Таблица 13: **ОПР** Песимистичен сценарий на „Холдинг БДЖ” ЕАД Група без приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД през 2016 г. и без разсрочване на кредити

П О К А З А Т Е Л И хил. лева	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Нетни приходи от продажби	**191 015**	**170 943**	**171 319**	**171 798**	**173 527**	**175 783**	**178 598**	**181 471**
на външни клиенти	191 015	170 943	171 319	171 798	173 527	175 783	178 598	181 471
превоз на пътници	68 129	66 415	65 517	64 505	64 634	64 182	64 221	64 248
в т.ч. Компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062
превоз на товари	122 886	104 528	105 802	107 293	108 893	111 601	114 377	117 223
Други приходи	**10 956**	**9 182**	**8 914**	**9 100**	**9 287**	**9 476**	**9 569**	**9 663**
от външни клиенти	10 956	9 182	8 914	9 100	9 287	9 476	9 569	9 663
Приходи от финансирания	180 000	184 246	183 563	188 303	190 344	194 708	200 928	205 010
Приходи от финсирания по ЗОУ	180 000	184 246	183 563	188 303	190 344	194 708	200 928	205 010
Приходи общо	**381 971**	**364 372**	**363 795**	**369 201**	**373 158**	**379 967**	**389 095**	**396 144**
Разходи за основна дейност	**327 909**	**317 213**	**305 420**	**304 153**	**304 440**	**307 003**	**307 643**	**310 769**
материали	**14 563**	**14 509**	**14 808**	**15 114**	**15 426**	**15 744**	**16 069**	**16 402**
от външни доставчици	14 563	14 509	14 808	15 114	15 426	15 744	16 069	16 402
горива	22 578	15 673	16 366	17 069	17 789	18 699	19 503	20 324
ел. енергия	60 729	57 961	59 799	61 562	60 765	60 906	62 562	62 599
топлоенергия	423	431	438	445	452	460	467	475
външни услуги	**85 156**	**103 867**	**104 241**	**105 172**	**105 766**	**105 926**	**106 931**	**107 744**
от външни доставчици	**85 156**	**103 867**	**104 241**	**105 172**	**105 766**	**105 926**	**106 931**	**107 744**
- услуги	34 126	34 063	34 136	34 715	35 365	35 832	36 471	37 113
- инфраструктурни такси	44 548	41 851	41 893	41 977	41 647	41 463	41 550	41 436
- други услуги от НК "ЖИ"	5 372	18 577	18 644	18 713	18 783	18 675	18 749	18 824
заплати	**99 113**	**80 330**	**73 489**	**73 260**	**73 220**	**73 094**	**73 672**	**74 462**
социални осигуровки и надбавки	**29 279**	**23 998**	**21 811**	**21 690**	**21 635**	**21 551**	**21 687**	**21 891**
- други разходи	**23 686**	**25 828**	**21 566**	**16 973**	**16 561**	**16 837**	**13 421**	**13 568**
лихви просрочени плащания, в т.ч.:	8 426	9 316	4 858	0	0	0	0	0
МФ-ЧДВ за изплатени заеми с държавна гаранция	2 704	2 694	1 928	0	0	0	0	0
лихва просроачие Втори обл. Заем - 8%	5 582	6 482	2 790	0	0	0	0	0
суми с корективен характер	-7 618	-5 383	-7 097	-7 133	-7 174	-6 214	-6 670	-6 694
EBITDA	**54 062**	**47 158**	**58 375**	**65 049**	**68 718**	**72 964**	**81 453**	**85 376**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	32 433	11 251	11 225	11 200	18 945	26 109	26 112	32 109
Амортизации	105 908	73 901	78 145	82 589	94 956	107 221	112 830	123 460
EBIT	**-19 413**	**-15 491**	**-8 545**	**-6 341**	**-7 293**	**-8 148**	**-5 265**	**-5 975**
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	18 816	19 180	27 564	10 607	14 257	8 469	8 685	8 740
Себестойност на продадените ДМА и КМА	-7 651	-7 085	-5 396	-7 180	-6 397	-1 710	-1 676	-1 033
финансови приходи	567	511	468	364	321	278	234	191
финансови разходи	10 035	6 672	3 302	814	751	698	654	611
данъци	0	0	0	0	0	0	0	0
Счетоводна печалба (загуба)	**-17 715**	**-9 557**	**10 789**	**-3 364**	**137**	**-1 809**	**1 324**	**1 312**
брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	12 532	18 650	0	0	0	0	0	0
себестойност на продадените активи по схемата "дълг срещу собственост"	-6 517	-7 091	0	0	0	0	0	0
Печалба (загуба)	**-11 700**	**2 002**	**10 789**	**-3 364**	**137**	**-1 809**	**1 324**	**1 312**

Таблица 14: **Баланс** Песимистичен сценарий на „Холдинг БДЖ” ЕАД Група без приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД през 2016 г. и без разсрочване на кредити

АКТИВ	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
А. Дълготрайни активи								
I. Дълготрайни материални активи	673 399	653 041	631 305	604 023	646 832	670 257	614 120	585 881
II. Дълготрайни нематериални активи	477	1 437	2 412	3 404	3 900	4 398	4 897	5 397
III. Дългосрочни финансови активи	3 861	3 861	3 861	3 861	3 861	3 861	3 861	3 861
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**677 737**	**658 338**	**637 578**	**611 288**	**654 594**	**678 516**	**622 878**	**595 139**
Б. Краткотрайни активи								
I. Краткотрайни материални запаси	42 019	41 480	41 480	41 384	41 331	41 331	41 331	41 331
II. Краткосрочни вземания	118 339	104 291	168 472	194 263	146 595	98 268	128 629	98 989
III. Краткосрочни финансови активи	1 845	1 845	1 845	1 845	1 845	1 845	1 845	1 845
IV. Парични средства	7 044	1 865	2 117	17 263	31 490	53 436	77 162	126 728
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	169 247	149 481	213 914	254 755	221 261	194 880	248 967	268 893
В. АКТИВИ ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА	26 736	18 704	15 306	9 336	3 600	2 100	600	-
СУМА НА АКТИВА (А+Б+В)	**873 721**	**826 523**	**866 798**	**875 379**	**879 454**	**875 496**	**872 445**	**864 032**
	33150,87	33151	33151	33151	33151	33151	33151	хил. лева

ПАСИВ	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
А. Собствен капитал								
I. Основен капитал	68 950	176 007	342 064	342 064	342 064	342 064	342 064	342 064
II. Резерви								
Общо по група II	529 031	526 811	526 811	526 811	526 811	526 811	526 811	526 811
III. Финансов резултат								
Общо по група III	(275 247)	(273 245)	(262 457)	(265 821)	(265 684)	(267 492)	(266 168)	(264 856)
Общо по раздел А (I+II+III)	**322 734**	**429 573**	**606 418**	**603 054**	**603 191**	**601 383**	**602 707**	**604 019**
Б. Дългосрочни пасиви								
I. Дългосрочни задължения	67 548	2 013	1 632	1 430	1 228	1 026	824	622
II. Приходи за бъдещи периоди								
Общо по раздел Б (I+II)	67 548	2 013	1 632	1 430	1 228	1 026	824	622
В. Краткосрочни пасиви								
I. Краткосрочни задължения	389 435	282 225	127 299	120 487	113 412	107 413	99 191	91 618
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания								
Общо за група II	94 004	112 713	131 448	150 408	161 623	165 674	169 722	167 773
Общо по раздел В (I+II)	483 439	394 938	258 747	270 895	275 035	273 087	268 913	259 391
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**873 721**	**826 524**	**866 798**	**875 379**	**879 455**	**875 495**	**872 444**	**864 032**

Таблица 15 **Паричен поток** Песимистичен сценарий на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през 2016 г. и без разсрочване на кредити

хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Парични средства в началото на периода	**9 290**	**6 622**	**1 533**	**1 785**	**16 931**	**31 158**	**53 104**	**76 830**
А. Парични потоци от основна дейност								
постъпления	206 449	183 109	183 575	184 250	186 174	188 629	191 547	194 525
Плащания в т. ч.	340 826	317 090	307 674	312 062	312 594	314 848	320 015	322 827
- за персонал	130 531	104 328	95 300	94 950	94 855	94 645	95 360	96 352
- гориво	22 578	15 673	16 366	17 069	17 789	18 699	19 503	20 324
- ел. енергия	61 166	58 407	60 253	62 024	61 235	61 386	63 049	63 095
- материали	14 422	14 543	14 843	15 149	15 462	15 781	16 106	16 440
- външни услуги	32 808	33 114	33 187	33 766	34 358	34 963	35 581	36 214
- други разходи	10 214	11 530	11 679	11 883	12 091	12 304	12 521	12 558
- инфраструктурни такси	44 548	41 851	41 893	41 977	41 647	41 463	41 550	41 436
- други услуги от НК "ЖИ"	5 481	18 313	18 380	18 749	18 819	18 675	18 749	18 824
- финансови разходи	1 150	965	878	814	751	698	654	611
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**-134 377**	**-133 980**	**-124 099**	**-127 813**	**-126 420**	**-126 219**	**-128 468**	**-128 302**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност								
постъпления, в. ч.	20 420	19 181	27 714	11 063	13 652	8 469	8 685	8 740
- продажби на активи, недвижими имоти, скрап и др.	10 734	14 007	9 798	8 970	8 866	8 469	8 685	8 740
Плащания	35 672	84 847	88 165	86 257	93 199	84 863	87 270	65 732
- доставка на нови вагони, ЕМВ, ДМВ и лок.	-	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
- инвестиции в нови и модерн.тов.вагони	-	2 500	2 500	2 500	2 500	3 000	3 000	4 000
- инвестиции в нови и модерни. Локом.	-	2 500	2 500	2 500	2 500	3 000	3 500	3 500
- инвестиции	6 424	17 440	18 140	17 340	24 840	18 040	21 600	500
- ремонт на вагони в заводи	17 872	17 182	19 210	18 611	19 277	16 741	14 788	13 349
- ремонт на локомотиви	8 800	8 918	9 408	9 699	8 475	8 475	8 775	8 775
- други инвестиции	436	4 857	4 857	4 857	4 857	4 857	4 857	4 858
Нетен паричен поток от инвестиционна дейност (Б)	-15 252	-65 666	-60 452	-75 194	-79 547	-76 394	-78 585	-56 992
В. Парични потоци от финансова дейност								
постъпления								
Плащания	102 889	126 596	194 668	-	-	-	-	-
- главници	91 054	111 552	150 669	-	-	-	-	-
- лихви	11 835	14 671	7 799	-	-	-	-	-
- главница	-	373	20 338	-	-	-	-	-
- лихви	-	-	15 862	-	-	-	-	-
Нетен паричен поток от фин. дейност (В)	-102 839	-126 546	-194 618	50	50	50	50	50
Изменение през периода (А+Б+В)	-243 178	-319 570	-377 635	-201 172	-188 986	-171 404	-153 898	-108 414
Финансирания	**250 000**	**321 303**	**379 620**	**218 303**	**220 344**	**224 708**	**230 928**	**235 010**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**180 000**	**184 246**	**183 563**	**188 303**	**190 344**	**194 708**	**200 928**	**205 010**
- капиталови трансфери от ДБ	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**
- капиталов трансфер от ДБ за анулиране на задължения	**40 000**	**66 000**	**66 000**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
- Получаване на помощ за оздравяване (riskue aid)	**-**	**41 057**	**100 057**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Изменение след финансирания	6 822	1 733	1 985	17 131	31 358	53 304	77 030	126 596
- минимален оперативен резерв	700	700	700	700	700	700	700	700
Парични средства в края на периода (А+Б+В)	**6 122**	**1 033**	**1 285**	**16 431**	**30 658**	**52 604**	**76 330**	**125 896**

Източник:" Холдинг БДЖ" ЕАД

2. <u>РЕАЛИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ – I-ВИ ВАРИАНТ</u> – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД.

2.1. Основни оперативни и финансови показатели на консолидирана база на „Холдинг БДЖ” ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

В следващата таблица са представени прогнозните основни оперативни и финансови показатели на **консолидирана база** на „Холдинг БДЖ” ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

Таблица 16: Ключови показатели на „Холдинг БДЖ” ЕАД Група

в хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Финансови показатели								
Приходи - Общо	381 971	364 099	368 604	376 646	386 383	398 589	412 913	426 177
в т. ч. Приходи от продажби	201 971	187 153	190 835	195 780	203 598	211 980	220 087	229 318
Компенсации по договор за ЗОУ	180 000	176 946	177 769	180 866	182 785	186 609	192 826	196 859
Оперативни разходи	327 909	308 750	306 816	306 899	312 177	320 321	325 684	334 267
EBITDA	**54 063**	**55 349**	**61 788**	**69 747**	**74 206**	**78 268**	**87 229**	**91 911**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	32 433	11 251	11 648	11 111	18 611	26 109	26 112	32 109
Разходи за амортизации	105 908	73 582	77 436	81 650	94 064	106 488	112 269	122 874
в т,ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*32 433*	*11 251*	*11 648*	*11 111*	*18 611*	*26 109*	*26 112*	*32 109*
EBIT	**-19 412**	**-6 982**	**-4 000**	**-792**	**-1 248**	**-2 111**	**1 072**	**1 146**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**11 265**	**16 153**	**20 571**	**8 660**	**8 605**	**7 712**	**6 466**	**5 960**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	*18 916*	*24 445*	*34 492*	*11 370*	*10 766*	*9 569*	*8 285*	*6 890*
Себестойност на продадени ДМА и КМА	*-7 652*	*-8 292*	*-13 921*	*-2 710*	*-2 161*	*-1 857*	*-1 819*	*-930*
Финансови приходи (разходи)	-9 468	-6 041	-2 714	-330	-310	-300	-300	-300
Печалба преди данъци	**-17 615**	**3 130**	**13 857**	**7 537**	**7 047**	**5 301**	**7 238**	**6 806**
Данъци	0	0	0	0	0	0	0	0
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	**6 015**	**11 559**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	*12 532*	*18 650*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Себестойност на продадени активи по схемата "дълг срещу собственост"	*-6 517*	*-7 091*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Нетна печалба	**-11 600**	**14 689**	**13 857**	**7 537**	**7 047**	**5 301**	**7 238**	**6 806**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**94 308**	**88 271**	**91 293**	**89 187**	**101 112**	**111 789**	**119 507**	**129 680**
Баланс								
Собствен капитал	322 834	437 176	613 201	620 739	627 786	633 087	640 325	647 131
Нетни активи	390 382	439 189	614 833	622 169	629 014	634 113	641 149	647 753
Активи	873 961	855 965	865 149	882 000	893 298	896 383	897 943	891 134
Задлъжнялост	457 123	306 078	120 924	111 389	104 290	98 223	88 697	77 232
Обемни показатели								
Средносписъчен брой на персонала (брой)	9 446	7 107	7 007	6 907	6 782	6 632	6 557	6 507

в хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Производителност на 1 лице от персонала	371	445	457	468	490	516	535	554
Превозени пътници, (хил.пътника)	25 000	25 250	25 250	25 250	25 800	26 320	26 850	27 380
Превозени тонове (хил. тонове)	8 500	5 243	5 348	5 455	5 564	5 675	5 788	5 904
Приведени тонкилометри, (млн.)	3 504,5	3 166	3 200	3 229,9	3 324	3 421	3 507	3 605
Коефициенти за:								
Рентабилност								
нетен марж	-0,06	0,08	0,07	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-0,06	-0,02	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,002
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,05	-0,02	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,002
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,30	0,28	0,30	0,32	0,31	0,31	0,35	0,38
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,30	0,29	0,30	0,32	0,31	0,31	0,35	0,38
Задлъжнялост								
дълг/собствен капитал - financial gearing	1,42	0,70	0,20	0,18	0,17	0,16	0,14	0,12
дълг/ активи	0,52	0,36	0,14	0,13	0,12	0,11	0,10	0,09
Ликвидност								
обща ликвидност	0,44	0,58	1,83	2,37	2,20	2,09	2,95	3,67
бърза ликвидност	0,33	0,45	1,49	2,00	1,79	1,65	2,46	3,10
абсолютна ликвидност	0,02	0,01	0,06	0,21	0,35	0,63	0,99	1,79

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби се увеличават от 201 971 хил. лв. през 2015 г. на 229 318 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 44 206 хил. лв. или 11,57%.

Компенсациите по Договора с държавата се увеличават от 180 000 хил. лв. през 2015 г. на 196 859 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 16 859 хил. лв. или 9,37%.

Оперативните разходи се увеличават от 327 909 хил. лв. през 2015 г. на 334 267 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 6 358 хил. лв. или 1,94%. В приложения отчет за приходи и разходи може да се проследи изменението на разходите по икономически елементи и по години.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви данъци, обезценки и амортизации се увеличава от 54 063 хил. лв. през 2015 г. на 91 911 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 37 848 хил. лв. или 70,01%.

Нетният финансов резултат се увеличава от загуба 11 600 хил. лв. през 2015 г. на 6 806 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 18 406 хил. лв. или 158,67%.

Свободният паричен поток се увеличава от 94 308 хил. лв. през 2015 г. на 129 680 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 35 372 хил. лв. или 37,51%.

Собственият капитал се увеличава от 322 834 хил. лв. през 2015 г. на 647 131 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 324 297 хил. лв. или 100,45%. Увеличението на собствения капитал е в резултат на получаване на помощ за оздравяване (rescue aid), капиталов трансфер от ДБ за анулиране на задължения и разчетената печалба за периода.

Нарастване на ДМА – Отчетната стойност на ДМА в периода се увеличава от доставените влакове от ново поколение, извършените ремонти на тягов и подвижен състав и други инвестиции.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ - задлъжнялостта намалява от 457 123 хил. лв. през 2015 г. на 77 232 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 379 891 хил. лв. или 83,10%.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж –Нетният марж на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група нараства от -0,06 през 2015г. на 0,03 през 2022г., т.е. увеличението е 151,67%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се увеличава от -0,06 през 2015 г. на 0,002 през 2022г., т.е. увеличението е 102,94%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/ нетни активи) се увеличава от -0,05 през 2015 г. на 0,002 през 2022г., т.е. увеличението е 103,56%.
- Обръщаемостта на активите (приходи/ДА) се увеличава от 0,30 през 2015г. на 0,38 през 2022г., т.е. увеличението е 26,18%.
- Обръщаемостта на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 0,30 през 2015г. на 0,38 през 2022г., т.е. увеличението е 27,26%.

Коефициентите за рентабилност трайно се подобряват.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо собствения капитал, намалява от 1,42 през 2015г. на 0,12 през 2022г., т.е. намалението е 91,57%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо активите, намалява от 0,52 през 2015г. на 0,09 през 2022г., т.е. намалението е 83,43%.

Задлъжнялостта на групата дружества се подобрява от увеличението на свободния паричен поток и плащането на дългосрочните задължения.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на общата ликвидност се увеличава от 0,44 през 2015г. на 3,67 през 2022г., т.е. увеличението е 743,92%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бързата ликвидност се увеличава от 0,33 през 2015г. на 3,10 през 2022г., т.е. увеличението е 846,46%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,02 през 2015 г. на 1,79 през 2022 г., т.е. увеличението е 10 253,64%.

Коефициентите за ликвидност се подобряват през 2022 г. и са над 1.

Изводи:

- Производителността на **1 лице от персонала** (приведени тонкм/на средносписъчен брой на персонала). Рентабилността на 1 лице от персонала се увеличава от 371 хил. приведени тонкм през 2015 г. на 554 хил. приведени тонкм през 2022 г., т.е. увеличението е 183 хил. приведени тонкм или 49,31%.
- При този сценарий е видно, че „Холдинг БДЖ" ЕАД ще трябва да **получи помощ за оздравяване (riskue aid) в размер на 132 042 хил. лв., в т.ч. през 2016 г. в размер на 35 873 хил. лв. и през 2017 г. 96 169 хил. лв.**, което се налага поради факта, че няма да се осъществи продажба на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през 2016 г. и е

необходима държавна помощ за оздравяване, за да се обслужат кредитите без разсрочване.

- В паричния поток са разчетени и финансирания за „капиталови трансфери от държавния бюджет" за анулиране на задълженията за **периода 2015 – 2017 г. в размер на 172 000 хил. лв.**

2.2. Допускания и параметри на заложените за 2016 – 2022 г. плащания към финансовите кредитори и недостиг, който да се покрие чрез допълнителна държавна помощ под формата на нотифицирана от ЕК мярка „Rescue aid"

И при „Реалистичния сценарий – I-ВИ ВАРИАНТ" допускането, че **няма да бъде постигнато споразумение с кредиторите на компанията и няма да бъде приватизирано „БДЖ – Товарни превози**" **ЕООД** е много най-неблагоприятен от финансова гледна точка вариант, тъй като също в кратък период от време до края на 2017 г. необходимата допълнителна финансова помощ за решаване на проблема със свръхзадлъжнялостта на Групата надхвърля 304 млн. лв. (в сумата са включени и предвидените в бюджета за 2015 г. 40 млн. лв). Разликата с „Песимистичния сценарий" е само 9 млн. лв. по-малко, което идва от по-голямото самоучастие на „Холдинг БДЖ" ЕАД, поради по-добрите очаквани оперативни и финансови показатели при този сценарий.

Забележка: Евентуално, необходимата сума би могла да бъде намалена, ако се намери поне частично рефинансиране от пазара, което обаче в условията на много ниската кредитна репутация на „Холдинг БДЖ" ЕАД е абсолютно нереалистично.

В следващата таблица е представена информация за заложените плащания към финансовите кредитори на „Холдинг БДЖ" ЕАД от 2016 г. нататък при настоящите допускания:

Парични потоци – РЕАЛИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ I-ВИ ВАРИАНТ
свързани с възможностите за обслужване на дългосрочните кредити на „Холдинг БДЖ" ЕАД
без сключване на споразумения за разсрочване на дълга и без приватизация
на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Таблица 17 **(в лева)**

години	свободен паричен поток от основна дейност	движимо/ недвижимо имущество	приватизация на БДЖ ТП ЕООД	реализация на заложено обезпечение - 3405 бр. тов.вагони	Общо за "ХБДЖ" ЕАД	Държавна помощ за анулиране на дългове към кредитори	плащания за лихви	плащания за главници	общо изходящ паричен поток	Недостиг на средства, които трябва да се финансират по мярката „Rescue aid"
2016	21 323 000	7 843 632	-	2 400 000	31 566 632	66 000 000	14 671 119	118 769 004	133 440 123	-35 873 491
2017	13 130 000	3 500 000	-	15 765 750	32 395 750	66 000 000	23 557 946	171 006 592	194 564 538	-96 168 788
общо	**34 453 000**	**11 343 632**	**-**	**18 165 750**	**63 962 382**	**132 000 000**	**38 229 064**	**289 775 596**	**328 004 661**	**-132 042 279**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Допускания:

1. Текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfW и II облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в т. ч. и пропорционалния размер на просрочената главница за периода.
2. Продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за периода 2016-2017 г. По схемата „дълг срещу собственост" е планирано погасяване на задължения на дружеството към МФ - ЧДВ, чрез прехвърляне в собственост на 41 броя урегулирани поземлени имоти, находящи се в гр. София, ж.к. Фондови жилища, в общ размер на 6 843 632 лв.
3. С реализирания приход от бъдещата продажба на 3 405 броя товарни вагони, ще бъдат погасени текущи вноски по главницата по Втори облигационен заем.
4. В планираните плащания за посочения период е включено разплащане на „Холдинг БДЖ" ЕАД към Министерството на финансите - Частни държавни вземания, формирани в резултат на активирана държавна гаранция за изплащане на задължения по заеми към Европейската банка за възстановяване и развитие и Международната банка за възстановяване и развитие в общ размер на 32 179 хил. лв.
5. Направено е допускане, че поради не постигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015г. на основание влезли в сила осъдителни решения през 2013г. на Върховния съд в Лондон.
6. Задълженията на „Холдинг БДЖ" ЕАД и „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през разглеждания период се предвижда да бъдат погасявани постепенно по схемата „дълг срещу собственост".

Таблица 18**: ОПР** Реалистичен сценарий на „Холдинг БДЖ” ЕАД Група без приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД през 2016 г. и без разсрочване на кредити

показатели	План 2015	Проект 2016	Проект 2017	Проект 2018	Проект 2019	Проект 2020	Проект 2021	Проект 2022
Нетни приходи от продажби	**191 015**	**176 971**	**181 721**	**186 580**	**194 611**	**202 904**	**210 918**	**220 055**
на външни клиенти	191 015	176 971	181 721	186 580	194 611	202 904	210 918	220 055
превоз на пътници	68 129	72 529	73 308	74 256	77 965	81 768	85 109	89 391
в т.ч. Компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062	18 062
превоз на товари	122 886	104 442	108 413	112 324	116 646	121 136	125 809	130 664
Други приходи	**10 956**	**10 182**	**9 114**	**9 200**	**8 987**	**9 076**	**9 169**	**9 263**
от външни клиенти	10 956	10 182	9 114	9 200	8 987	9 076	9 169	9 263
Приходи от финансирания	180 000	176 946	177 769	180 866	182 785	186 609	192 826	196 859
Приходи от финсирания по ЗОУ	180 000	176 946	177 769	180 866	182 785	186 609	192 826	196 859
Приходи общо	**381 971**	**364 099**	**368 604**	**376 646**	**386 383**	**398 589**	**412 913**	**426 177**
Разходи за основна дейност	**327 909**	**308 750**	**306 816**	**306 899**	**312 177**	**320 321**	**325 684**	**334 267**
материали	**14 563**	**14 455**	**14 767**	**15 086**	**15 412**	**15 773**	**16 142**	**16 521**
от външни доставчици	14 563	14 455	14 767	15 086	15 412	15 773	16 142	16 521
горива	22 578	15 266	16 054	16 742	17 598	18 665	19 617	20 615
ел. енергия	60 729	58 902	61 084	62 399	62 003	62 537	64 601	65 077
топлоенергия	423	431	438	445	452	460	467	475
външни услуги	**85 156**	**103 543**	**104 396**	**105 633**	**106 662**	**107 867**	**109 372**	**110 705**
от външни доставчици	**85 156**	**103 543**	**104 396**	**105 633**	**106 662**	**107 867**	**109 372**	**110 705**
- услуги	34 126	34 763	34 956	35 657	36 372	37 103	37 849	38 610
- инфраструктурни такси	44 548	42 952	43 118	43 329	43 129	43 079	43 303	43 329
- други услуги от НК "ЖИ"	5 372	16 731	17 028	17 150	17 457	17 770	18 089	18 414
- техническо обслужване на пътнически вагони НК ЖИ	60	3 382	3 456	3 532	3 610	3 689	3 770	3 853
- гарова маневра НК ЖИ	0	4 765	4 870	4 977	5 086	5 198	5 312	5 429
- ремонт	1 050	950	969	988	1 008	1 028	1 049	1 070
заплати	**99 113**	**73 979**	**73 950**	**74 707**	**77 679**	**80 341**	**83 668**	**87 677**
социални осигуровки и надбавки	**29 279**	**21 804**	**21 741**	**22 138**	**23 032**	**24 070**	**25 081**	**26 308**
други разходи	**23 686**	**25 752**	**21 482**	**16 882**	**16 468**	**16 741**	**13 325**	**13 468**
други разходи	11 984	12 053	12 254	12 512	12 780	13 053	13 325	13 468
лихви просрочени плащания, в т.ч.:	8 426	9 316	4 858	0	0	0	0	0
МФ-ЧДВ	2 704	2 694	1 928	0	0	0	0	0
лихва просроачие	5 582	6 482	2 790	0	0	0	0	0
обезценка на активи	3 276	4 383	4 370	4 370	3 688	3 688	0	0
суми с корективен характер	-7 618	-5 383	-7 097	-7 133	-7 129	-6 134	-6 590	-6 579
EBITDA	**54 063**	**55 349**	**61 788**	**69 747**	**74 206**	**78 268**	**87 229**	**91 911**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	32 433	11 251	11 648	11 111	18 611	26 109	26 112	32 109
Амортизации	105 908	73 582	77 436	81 650	94 064	106 488	112 269	122 874
EBIT	**-19 412**	**-6 982**	**-4 000**	**-792**	**-1 248**	**-2 111**	**1 072**	**1 146**
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	18 916	24 445	34 492	11 370	10 766	9 569	8 285	6 890
Себестойност на продадените ДМА и КМА	-7 652	-8 292	-13 921	-2 710	-2 161	-1 857	-1 819	-930
финансови приходи	567	511	468	364	321	278	234	191
финансови разходи	10 035	6 552	3 182	694	631	578	534	491
Счетоводна печалба (загуба)	**-17 615**	**3 130**	**13 857**	**7 537**	**7 047**	**5 301**	**7 238**	**6 806**
брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	12 532	18 650	0	0	0	0	0	0
себестойност на продадените активи по схемата "дълг срещу собственост"	-6 517	-7 091	0	0	0	0	0	0
Печалба (загуба)	**-11 600**	**14 689**	**13 857**	**7 537**	**7 047**	**5 301**	**7 238**	**6 806**

Източник „Холдинг БДЖ” ЕАД

Таблица 19: **Баланс** Реалистичен сценарий на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през 2016 г. и без разсрочване на кредити

АКТИВ	Разчет 31.12.2015	Разчет 31.12.2016	Разчет 31.12.2017	Разчет 31.12.2018	Разчет 31.12.2019	Разчет 31.12.2020	Разчет 31.12.2021	Разчет 31.12.2022
А. Дълготрайни активи								
I. Дълготрайни материални активи								
Общо по група I	**673 399**	**655 527**	**634 126**	**608 865**	**655 371**	**682 034**	**628 598**	**600 801**
II. Дълготрайни нематериални активи								
Общо по група II	**477**	**1 277**	**2 231**	**3 213**	**3 704**	**4 199**	**4 697**	**5 196**
III. Дългосрочни финансови активи								
Общо по група III.	**3 861**	**3 861**	**3 861**	**3 861**	**3 861**	**3 861**	**3 861**	**3 861**
IV. Търговска репутация								
Общо по група IV.	-	-	-	-	-	-	-	-
V. Разходи за бъдещи периоди	-	-	-	-	-	-	-	-
Общо по група V.	-	-	-	-	-	-	-	-
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**677 737**	**660 665**	**640 218**	**615 939**	**662 935**	**690 094**	**637 155**	**609 857**
Б. Краткотрайни активи								
I. Краткотрайни материални запаси								
Общо по група I.	**42 019**	**40 883**	**40 831**	**40 831**	**42 031**	**43 031**	**43 031**	**44 031**
II. Краткосрочни вземания								
Общо по група II	**118 891**	**129 938**	**168 268**	**194 260**	**145 933**	**97 605**	**127 966**	**98 327**
III. Краткосрочни финансови активи								
Общо по група III	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**
IV. Парични средства								
Общо по група IV.	**6 732**	**4 035**	**7 130**	**23 640**	**36 440**	**61 065**	**86 574**	**137 074**
V. Разходи за бъдещи периоди								
Общо по група V.	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**169 487**	**176 700**	**218 073**	**260 576**	**226 248**	**203 546**	**259 416**	**281 277**
В. АКТИВИ ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА								
Общо за раздел В	**26 736**	**18 600**	**6 857**	**5 486**	**4 114**	**2 743**	**1 371**	**-**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**873 961**	**855 965**	**865 149**	**882 000**	**893 298**	**896 383**	**897 943**	**891 134**

ПАСИВ	Разчет 31.12.2015	Разчет 31.12.2016	Разчет 31.12.2017	Разчет 31.12.2018	Разчет 31.12.2019	Разчет 31.12.2020	Разчет 31.12.2021	Разчет 31.12.2022
А. Собствен капитал								
I. Основен капитал								
Общо по група I	**68 950**	**170 823**	**332 992**	**332 992**	**332 992**	**332 992**	**332 992**	**332 992**
II. Резерви								
Общо по група II	**529 031**	**526 811**	**526 811**	**526 811**	**526 811**	**526 811**	**526 811**	**526 811**
III. Финансов резултат								
Общо по група III	(275 147)	(260 458)	(246 602)	(239 064)	(232 017)	(226 716)	(219 478)	(212 672)
Общо по раздел А (I+II+III)	**322 834**	**437 176**	**613 201**	**620 739**	**627 786**	**633 087**	**640 325**	**647 131**
Б. Дългосрочни пасиви								
I. Дългосрочни задължения								
Общо по група I	**67 548**	**2 013**	**1 632**	**1 430**	**1 228**	**1 026**	**824**	**622**
II. Приходи за бъдещи периоди								
Общо по група II	-	-	-	-	-	-	-	-
Общо по раздел Б (I+II)	**67 548**	**2 013**	**1 632**	**1 430**	**1 228**	**1 026**	**824**	**622**
В. Краткосрочни пасиви								
I. Краткосрочни задължения								
Общо по група I	**389 575**	**304 065**	**119 292**	**109 959**	**103 062**	**97 197**	**87 873**	**76 610**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания								
Общо за група II	**94 004**	**112 712**	**131 024**	**149 873**	**161 222**	**165 073**	**168 921**	**166 772**
Общо по раздел В (I+II)	**483 578**	**416 777**	**250 316**	**259 832**	**264 284**	**262 270**	**256 794**	**243 382**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**873 960**	**855 965**	**865 149**	**882 000**	**893 297**	**896 383**	**897 942**	**891 134**

Източник „Холдинг БДЖ" ЕАД

Таблица 20: **Паричен поток** Реалистичен сценарий на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група без приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през 2016 г. и без разсрочване на кредити

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Парични средства в началото на периода	9 290	6 311	3 703	6 798	23 309	36 108	60 734	86 242
А. Парични потоци от основна дейност								
постъпления	**206 449**	**190 136**	**194 178**	**199 131**	**206 958**	**215 349**	**223 467**	**232 709**
- от превоз на пътници	51 954	56 354	57 133	58 081	59 903	63 706	67 047	71 329
- от превоз на товари	124 698	104 442	108 413	112 324	116 646	121 136	125 809	130 664
- компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062	18 062
- други приходи в т,ч:	9 391	9 876	9 159	9 247	9 036	9 127	9 222	9 318
плащания	**341 138**	**312 273**	**312 177**	**316 986**	**321 195**	**329 042**	**339 197**	**349 866**
- за персонал	130 531	95 783	95 692	96 845	100 711	104 411	108 749	113 985
- гориво	22 578	15 266	16 054	16 742	17 598	18 665	19 617	20 615
- ел. енергия	61 166	59 348	61 538	62 861	62 473	63 017	65 089	65 573
- топлоенергия	16	17	18	19	20	21	23	24
- материали и резервни части	14 422	14 490	14 802	15 121	15 448	15 809	16 179	16 559
- външни услуги	32 808	33 214	33 387	34 166	34 758	35 463	36 181	36 914
- други разходи	10 214	11 530	11 679	11 883	12 091	12 304	12 521	12 558
- инфраструктурни такси	44 548	42 952	43 118	43 329	43 129	43 079	43 303	43 329
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(134 689)**	**(122 137)**	**(117 999)**	**(117 855)**	**(114 237)**	**(113 693)**	**(115 730)**	**(117 157)**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност								
постъпления	**20 420**	**24 524**	**34 492**	**11 370**	**10 766**	**9 569**	**8 285**	**6 890**
- продажби на активи	10 734	17 607	11 418	11 370	10 766	9 569	8 285	6 890
плащания	**35 672**	**87 067**	**88 621**	**87 720**	**96 365**	**87 710**	**89 722**	**65 942**
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**(15 252)**	**(62 543)**	**(54 130)**	**(76 350)**	**(85 599)**	**(78 141)**	**(81 437)**	**(59 052)**
В. Парични потоци от финансова дейност								
финансови приходи	50	50	50	50	50	50	50	50
плащания	102 889	126 597	194 565	-	-	-	-	-
- главници	91 054	111 552	150 669	-	-	-	-	-
- лихви	11 835	14 672	7 696	-	-	-	-	-
- главница	-	373	20 338	-	-	-	-	-
- лихви	-	-	15 862	-	-	-	-	-
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(102 839)**	**(126 547)**	**(194 515)**	**50**	**50**	**50**	**50**	**50**
Изменение през периода (А+Б+В)	**(243 490)**	**(304 916)**	**(362 940)**	**(187 358)**	**(176 477)**	**(155 676)**	**(136 384)**	**(89 917)**
Финансирания	**250 000**	**308 819**	**369 938**	**210 866**	**212 785**	**216 609**	**222 826**	**226 859**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**180 000**	**176 946**	**177 769**	**180 866**	**182 785**	**186 609**	**192 826**	**196 859**
- капиталови трансфери от ДБ	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**
- капиталов трансфер от ДБ за анулиране на задължения	**40 000**	**66 000**	**66 000**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
- Поличаване на помощ за оздравяване (riskue aid)	**-**	**35 873**	**96 169**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Изменение след финансирания	**6 510**	**3 903**	**6 998**	**23 508**	**36 308**	**60 933**	**86 442**	**136 942**
- минимален оперативен резерв	700	700	700	700	700	700	700	700
Парични средства в края на периода (А+Б+В)	**5 810**	**3 203**	**6 298**	**22 808**	**35 608**	**60 233**	**85 742**	**136 242**

Източник „Холдинг БДЖ" ЕАД

3. <u>РЕАЛИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ – II-РИ ВАРИАНТ</u> - без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД.

3.1. Основни оперативни и финансови показатели на консолидирана база на „Холдинг БДЖ” ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

В следващата таблица са представени прогнозните основни оперативни и финансови показатели на **консолидирана база** на „Холдинг БДЖ” ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

Таблица 21**:** Ключови показатели на „Холдинг БДЖ” ЕАД Група

в хил. лева	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Финансови показатели								
Приходи - Общо	381 971	390 304	256 950	261 452	267 219	274 987	284 701	293 155
в т. ч. Приходи от продажби	201 971	213 973	79 502	80 586	84 434	88 378	91 875	96 296
Компенсации по договор за ЗОУ	180 000	176 331	177 448	180 866	182 785	186 609	192 826	196 859
Оперативни разходи	327 908	349 392	214 058	212 802	214 513	218 562	220 472	225 098
EBITDA	**54 063**	**40 913**	**42 892**	**48 650**	**52 706**	**56 425**	**64 229**	**68 057**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	32 433	11 131	11 488	10 951	18 451	25 949	25 952	31 949
Разходи за амортизации	105 908	63 062	62 046	64 736	75 349	85 858	89 707	98 575
в т,ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*32 433*	*11 131*	*11 488*	*10 951*	*18 451*	*25 949*	*25 952*	*31 949*
EBIT	**-19 412**	**-11 018**	**-7 666**	**-5 135**	**-4 192**	**-3 484**	**474**	**1 431**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**11 265**	**13 611**	**16 670**	**5 280**	**5 001**	**3 434**	**2 450**	**955**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	*18 916*	*18 100*	*28 774*	*6 210*	*5 806*	*3 434*	*2 450*	*955*
Себестойност на продадени ДМА и КМА	*-7 652*	*-4 489*	*-12 104*	*-930*	*-805*	*0*	*0*	*0*
Финансови приходи (разходи)	-9 468	-4 325	-1 409	14	-29	-72	-116	-159
Печалба преди данъци	**-17 615**	**-1 732**	**7 595**	**159**	**780**	**-122**	**2 808**	**2 227**
Данъци	0	0	0	0	0	0	0	0
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	**6 015**	**11 559**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	*12 532*	*18 650*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Себестойност на продадени активи по схемата "дълг срещу собственост"	*-6 517*	*-7 091*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Нетна печалба	**-11 600**	**9 827**	**7 595**	**159**	**780**	**-122**	**2 808**	**2 227**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**94 308**	**72 889**	**69 641**	**64 895**	**76 129**	**85 736**	**92 515**	**100 802**
Баланс								
Собствен капитал	322 834	369 637	463 501	463 659	464 440	464 318	467 126	469 353
Нетни активи	390 382	371 650	465 132	465 090	465 668	465 344	467 950	469 974
Активи	875 030	688 385	655 887	673 121	684 353	688 576	692 909	691 669
Задлъжнялост	458 192	207 488	62 615	60 640	59 543	59 838	57 314	55 797
Обемни показатели								
Средносписъчен брой на персонала (брой)	9 446	5 667	5 087	4 987	4 862	4 712	4 637	4 587

в хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Производителност на 1 лице от персонала	371	374	349	357	379	406	424	443
Превозени пътници, (хил.пътника)	25 000	25 250	25 250	25 250	25 800	26 320	26 850	27 380
Превозени тонове (хил. тонове)	8 500	1 311						
Приведени тонкилометри, (млн.)	3 504,5	2 121	1 775	1 779,0	1 844	1 911	1 967	2 034
Коефициенти за:								
Рентабилност								
нетен марж	-0,06	0,05	0,10	0,00	0,01	0,00	0,03	0,02
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-0,06	-0,03	-0,02	-0,01	-0,01	-0,01	0,00	0,00
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,05	-0,03	-0,02	-0,01	-0,01	-0,01	0,00	0,00
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,30	0,43	0,17	0,18	0,17	0,17	0,20	0,22
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,30	0,45	0,17	0,19	0,18	0,18	0,20	0,22
Задлъжнялост								
дълг/собствен капитал - financial gearing	1,42	0,56	0,14	0,13	0,13	0,13	0,12	0,12
дълг/ активи	0,52	0,30	0,10	0,09	0,09	0,09	0,08	0,08
Ликвидност								
обща ликвидност	0,44	0,91	3,05	3,86	3,33	2,92	4,03	4,51
бърза ликвидност	0,33	0,78	2,63	3,43	2,88	2,45	3,54	3,99
абсолютна ликвидност	0,02	0,19	0,10	0,39	0,62	1,04	1,53	2,47

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби намаляват от 201 971 хил. лв. през 2015 г. на 96 296 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 105 675 хил. лв. или 52.32%.

Компенсациите по Договора с държавата се увеличават от 180 000 хил. лв. през 2015 г. на 196 859 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 16 859 хил. лв. или 9,37%.

Оперативните разходи намаляват от 327 908 хил. лв. през 2015 г. на 225 098 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 102 810 хил. лв. или 31,35%. В приложения отчет за приходи и разходи може да се проследи изменението на разходите по икономически елементи и по години.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви данъци, обезценки и амортизации се увеличава от 54 063 хил. лв.през 2015 г. на 68 057 хил. лв. през 2022 г., т. е. увеличението е 13 994 хил. лв. или 25,88%.

Нетният финансов резултат се увеличава от загуба 11 600 хил. лв. през 2015 г. на 2 227 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 13 827 хил. лв. или 119,20%.

Свободният паричен поток се увеличава от 94 308 хил. лв. през 2015 г. на 100 802 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 6 494 хил. лв. или 6,89%.

Собственият капитал се увеличава от 322 834 хил. лв. през 2015 г. на 469 353 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 146 519 хил. лв. или 45,39%. Увеличението на собствения капитал е в резултат на получаване на помощ за оздравяване (rescue aid), капиталов трансфер от ДБ за анулиране на задължения и разчетената печалба за периода.

Нарастване на ДМА – Отчетната стойност на ДМА в периода се увеличава от доставените влакове от ново поколение, извършените капитализирани ремонти на тягов и подвижен състав и други инвестиции.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ намалява от 458 192 хил. лв. през 2015 г. на 55 797 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 402 395 хил. лв. или 87,82%.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група нараства от -0,06 през 2015г. на 0,02 през 2022г., т.е. увеличението е 140,26%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се увеличава от -0,06 през 2015 г. на 0,003 през 2022г., т.е. увеличението е 105,07%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/ нетни активи) се увеличава от -0,05 през 2015 г. на 0,003 през 2022г., т.е. увеличението е 106,12%.
- Обръщаемостта на активите (приходи/ДА) се увеличава от 0,30 през 2015г. на 0,22 през 2022г., т.е. увеличението е 27,00%.
- Обръщаемостта на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 0,30 през 2015г. на 0,22 през 2022г., т.е. увеличението е 25,24%.

Коефициентите за рентабилност трайно се подобряват.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо собствения капитал, намалява от 1,42 през 2015г. на 0,12 през 2022г., т.е. намалението е 91,62%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо активите, намалява от 0,52 през 2015г. на 0,08 през 2022г., т.е. намалението е 84,59%.

Задлъжнялостта на групата дружества се подобрява от увеличението на свободния паричен поток след продажбата на „БДЖ - Товарни превози" ЕООД и изплащането на дългосрочните задължения.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на общата ликвидност се увеличава от 0,44 през 2015г. на 4,51 през 2022г., т.е. увеличението е 933,70%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бързата ликвидност се увеличава от 0,33 през 2015г. на 3,99 през 2022г., т.е. увеличението е 1 113,92%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,02 през 2015 г. на 2,47 през 2022 г., т.е. увеличението е 14 253,87%.

Коефициентите за ликвидност се подобряват през 2022 г. и са над 1.

Изводи:

- Производителността на **1 лице от персонала** (приведени тонкм/на средно-списъчен брой на персонала) се увеличава от 371 хил. приведени тонкм през 2015 г. на 443 хил. приведени тонкм през 2022 г., т.е. увеличението е 72 хил. приведени тонкм или 19,52%.
- При този сценарий е видно, че „Холдинг БДЖ" ЕАД ще трябва да **получи помощ за оздравяване (riskue aid) в размер на 20 269 хил. лв. през 2017 г.** след продажбата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за обслужване на кредитите без разсрочване.

- В паричния поток са разчетени и финансирания за „капиталови трансфери от държавния бюджет” за анулиране на задълженията за **периода 2015 – 2017 г. в размер на 172 000 хил. лв.**

3.2. Допускания и параметри на заложените за 2016 – 2022 г. плащания към финансовите кредитори и недостиг, който да се покрие чрез допълнителна държавна помощ под формата на нотифицирана от ЕК мярка „Rescue aid”

„Реалистичният сценарий – II-РИ ВАРИАНТ” може да се определи като „междинен” поради допускането, че поне едно от важните условия ще се сбъдне, а именно **ще бъде приватизирано „БДЖ – Товарни превози” ЕООД, но пък няма да бъде постигнато споразумение с кредиторите на компанията**, което е напълно възможна и реалистична хипотеза. В този случай отново, изплащането на задълженията към кредиторите ще трябва да се случи в кратък период от време до края на 2017 г., но все пак постъпленията от приватизацията на дъщерното дружество значително ще намалят необходимата допълнителна финансова помощ за решаване на проблема със свръхзадлъжнялостта на Групата – в този вариант ще са необходими малко над 192 млн. лв. (в сумата са включени и предвидените в бюджета за 2015 г. 40 млн. лв.)

Забележка: Евентуално, необходимата сума би могла да бъде намалена, ако се намери поне частично рефинансиране от пазара, което обаче в условията на много ниската кредитна репутация на „Холдинг БДЖ” ЕАД е абсолютно нереалистично.

В следващата таблица е представена информация за заложените плащания към финансовите кредитори на „Холдинг БДЖ” ЕАД от 2016 г. нататък при настоящите допускания:

Парични потоци - РЕАЛИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ II-РИ ВАРИАНТ
свързани с възможностите за обслужване на дългосрочните кредити на „Холдинг БДЖ" ЕАД
без сключване на споразумения за разсрочване на дълга и с приватизация
на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Таблица 22 **(в лева)**

години	свободен паричен поток от основна дейност	движимо/ недвижимо имущество	приватизация на БДЖ ТП ЕООД	реализация на заложено обезпечение - 3405 бр. тов.вагони	Общо за "ХБДЖ" ЕАД	Държавна помощ за анулиране на дългове към кредитори	плащания за лихви	плащания за главници	общо изходящ паричен поток	Недостиг на средства, които трябва да се финансират по мярката „Rescue aid"
2016	20 725 000	7 843 632	108 000 000	2 400 000	138 968 632	66 000 000	10 839 687	159 754 167	170 593 854	34 374 778
2017	12 818 000	2 000 000	-	15 765 750	30 583 750	66 000 000	21 206 124	130 021 429	151 227 554	-54 643 804
общо	**33 543 000**	**9 843 632**	**108 000 000**	**18 165 750**	**169 552 382**	**132 000 000**	**32 045 812**	**289 775 596**	**321 821 408**	**-20 269 026**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Допускания:

1. Текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfW и II облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в т. ч. и пропорционалния размер на просрочената главница за периода.
2. Продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за периода 2016 – 2017 г.
По схемата „дълг срещу собственост" е планирано погасяване на задължения на дружеството към МФ - ЧДВ, чрез прехвърляне в собственост на 41 броя урегулирани поземлени имоти, находящи се в гр. София, ж.к. Фондови жилища, в общ размер на 6 843 632 лв.
3. С реализирания приход от бъдещата продажба на 3 405 броя товарни вагони, ще бъдат погасени текущи вноски по главницата по Втори облигационен заем.
4. За периода 2016– 2017 г. „Холдинг БДЖ" ЕАД получава от Държавния бюджет остатъка от капиталовия трансфер по мярката за анулиране на задължения на дружеството преди присъединяване на РБългария към ЕС в общ размер на 142 млн. лв.
5. В планираните плащания за посочения период е включено разплащане на „Холдинг БДЖ" ЕАД към Министерството на финансите - Частни държавни вземания, формирани в резултат на активирана държавна гаранция за изплащане на задължения по заеми към Европейската банка за възстановяване и развитие и Международната банка за възстановяване и развитие в общ размер на 32 179 хил. лв.
6. Направено е допускане, че поради не постигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015г. на основание влезли в сила осъдителни решения през 2013г. на Върховния съд в Лондон.

Таблица 23: **ОПР** Реалистичен сценарий на „Холдинг БДЖ” ЕАД Група с приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД през 2016 г. и без разсрочване на кредити

показатели	План 2015	Проект 2016	Проект 2017	Проект 2018	Проект 2019	Проект 2020	Проект 2021	Проект 2022
Нетни приходи от продажби	**191 015**	**99 331**	**74 243**	**75 205**	**78 929**	**82 746**	**86 102**	**90 399**
на външни клиенти	191 015	99 331	74 243	75 205	78 929	82 746	86 102	90 399
превоз на пътници	68 129	73 221	74 243	75 205	78 929	82 746	86 102	90 399
в т.ч. Компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062	18 062
превоз на товари	122 886	26 110	0	0	0	0	0	0
Други приходи	**10 956**	**114 642**	**5 259**	**5 381**	**5 505**	**5 632**	**5 773**	**5 897**
от външни клиенти	10 956	6 642	5 259	5 381	5 505	5 632	5 773	5 897
от приватизация на ТП	0	108 000	0	0	0	0	0	0
Приходи от финансирания	180 000	176 331	177 448	180 866	182 785	186 609	192 826	196 859
Приходи от финсирания по ЗОУ	180 000	176 331	177 448	180 866	182 785	186 609	192 826	196 859
Приходи общо	**381 971**	**390 304**	**256 950**	**261 452**	**267 219**	**274 987**	**284 701**	**293 155**
Разходи за основна дейност	**327 908**	**349 392**	**214 058**	**212 802**	**214 513**	**218 562**	**220 472**	**225 098**
материали	**14 563**	**12 444**	**12 031**	**12 295**	**12 565**	**12 841**	**13 122**	**13 410**
горива	22 578	10 483	9 218	9 555	9 905	10 353	10 735	11 131
ел. енергия	60 729	45 491	42 342	43 557	42 134	41 659	42 752	42 197
топлоенергия	423	386	378	385	392	400	407	415
външни услуги	**85 156**	**78 639**	**70 657**	**71 308**	**71 742**	**72 340**	**73 228**	**73 932**
от външни доставчици	**85 156**	**78 639**	**70 657**	**71 308**	**71 742**	**72 340**	**73 228**	**73 932**
- услуги	34 126	29 138	27 336	27 915	28 507	29 112	29 731	30 363
- инфраструктурни такси	44 548	34 500	31 682	31 682	31 267	30 997	30 997	30 794
- други услуги от НК "ЖИ"	5 372	6 617	3 313	3 202	3 272	3 344	3 418	3 493
- техническо обслужване на пътнически вагони НК ЖИ	1 110	3 620	3 456	3 532	3 610	3 689	3 770	3 853
- гарова маневра НК ЖИ	0	4 765	4 870	4 977	5 086	5 198	5 312	5 429
заплати	**99 113**	**57 059**	**51 562**	**51 307**	**53 254**	**54 777**	**57 215**	**60 072**
социални осигуровки и надбавки	**29 279**	**16 990**	**15 385**	**15 275**	**15 871**	**16 334**	**17 083**	**17 961**
други разходи	**23 686**	**131 709**	**17 482**	**14 153**	**13 679**	**13 892**	**10 421**	**10 459**
суми с корективен характер	-7 618	-3 808	-4 997	-5 033	-5 029	-4 034	-4 490	-4 479
EBITDA	**54 063**	**40 913**	**42 892**	**48 650**	**52 706**	**56 425**	**64 229**	**68 057**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	32 433	11 131	11 488	10 951	18 451	25 949	25 952	31 949
Амортизации	105 908	63 062	62 046	64 736	75 349	85 858	89 707	98 575
EBIT	**-19 412**	**-11 018**	**-7 666**	**-5 135**	**-4 192**	**-3 484**	**474**	**1 431**
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	18 916	18 100	28 774	6 210	5 806	3 434	2 450	955
Себестойност на продадените ДМА и КМА	-7 652	-4 489	-12 104	-930	-805	0	0	0
финансови приходи	567	474	418	314	271	228	184	141
финансови разходи	10 035	4 798	1 827	300	300	300	300	300
Счетоводна печалба (загуба)	**-17 615**	**-1 732**	**7 595**	**159**	**780**	**-122**	**2 808**	**2 227**
брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	12 532	18 650	0	0	0	0	0	0
себестойност на продадените активи по схемата "дълг срещу собственост"	-6 517	-7 091	0	0	0	0	0	0
Печалба (загуба)	**-11 600**	**9 827**	**7 595**	**159**	**780**	**-122**	**2 808**	**2 227**

Източник: „Холдинг БДЖ” ЕАД

Таблица 24: **Баланс** на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група

АКТИВ	Разчет 31.12.2015	Разчет 31.12.2016	Разчет 31.12.2017	Разчет 31.12.2018	Разчет 31.12.2019	Разчет 31.12.2020	Разчет 31.12.2021	Разчет 31.12.2022
А. Дълготрайни активи								
I. Дълготрайни материални активи								
Общо по група I	**673 399**	**475 940**	**454 455**	**429 173**	**475 688**	**503 535**	**453 077**	**431 186**
II. Дълготрайни нематериални активи								
Общо по група II	**477**	**1 175**	**2 165**	**3 165**	**3 665**	**4 165**	**4 665**	**5 165**
III. Дългосрочни финансови активи								
Общо по група III.	**3 861**	**14 944**	**13 504**	**12 064**	**10 624**	**9 184**	**7 744**	**6 304**
IV. Търговска репутация								
Общо по група IV.	-	-	-	-	-	-	-	-
V. Разходи за бъдещи периоди	-	-	-	-	-	-	-	-
Общо по група V.	-	-	-	-	-	-	-	-
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**677 737**	**492 059**	**470 124**	**444 403**	**489 978**	**516 885**	**465 487**	**442 655**
Б. Краткотрайни активи								
I. Краткотрайни материални запаси								
Общо по група I.	**42 019**	**25 683**	**25 631**	**25 631**	**26 631**	**27 631**	**27 631**	**28 631**
II. Краткосрочни вземания								
Общо по група II	**119 960**	**118 824**	**151 992**	**177 983**	**129 656**	**81 328**	**111 690**	**82 049**
III. Краткосрочни финансови активи								
Общо по група III	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**
IV. Парични средства								
Общо по група IV.	**6 732**	**39 604**	**6 295**	**23 259**	**36 244**	**60 888**	**86 256**	**136 489**
V. Разходи за бъдещи периоди								
Общо по група V.	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**170 556**	**185 955**	**185 763**	**228 718**	**194 375**	**171 692**	**227 422**	**249 014**
В. АКТИВИ ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА								
Общо за раздел В	**26 736**	**10 371**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**875 030**	**688 385**	**655 887**	**673 121**	**684 353**	**688 576**	**692 909**	**691 669**

ПАСИВ	Разчет 31.12.2015	Разчет 31.12.2016	Разчет 31.12.2017	Разчет 31.12.2018	Разчет 31.12.2019	Разчет 31.12.2020	Разчет 31.12.2021	Разчет 31.12.2022
А. Собствен капитал								
I. Основен капитал								
Общо по група I	**68 950**	**134 950**	**221 219**	**221 219**	**221 219**	**221 219**	**221 219**	**221 219**
II. Резерви								
Общо по група II	**529 031**	**394 226**	**394 226**	**394 226**	**394 226**	**394 226**	**394 226**	**394 226**
III. Финансов резултат								
Общо по група III	(275 147)	(159 539)	(151 944)	(151 786)	(151 005)	(151 127)	(148 319)	(146 092)
Общо по раздел А (I+II+III)	**322 834**	**369 637**	**463 501**	**463 659**	**464 440**	**464 318**	**467 126**	**469 353**
Б. Дългосрочни пасиви								
I. Дългосрочни задължения								
Общо по група I	**67 548**	**2 013**	**1 632**	**1 430**	**1 228**	**1 026**	**824**	**622**
II. Приходи за бъдещи периоди								
Общо по група II	-	-	-	-	-	-	-	-
Общо по раздел Б (I+II)	**67 548**	**2 013**	**1 632**	**1 430**	**1 228**	**1 026**	**824**	**622**
В. Краткосрочни пасиви								
I. Краткосрочни задължения								
Общо по група I	**390 644**	**205 475**	**60 983**	**59 210**	**58 315**	**58 812**	**56 490**	**55 175**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания								
Общо за група II	**94 004**	**111 260**	**129 772**	**148 821**	**160 370**	**164 421**	**168 469**	**166 520**
Общо по раздел В (I+II)	**484 647**	**316 735**	**190 755**	**208 031**	**218 685**	**223 233**	**224 959**	**221 695**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**875 030**	**688 385**	**655 887**	**673 120**	**684 353**	**688 577**	**692 909**	**691 670**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Таблица 25: **Паричен поток** на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група с приватизация без разсрочване на кредитите

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Парични средства в началото на периода	9 290	6 310	39 546	6 238	23 203	36 187	60 831	86 200
А. Парични потоци от основна дейност								
постъпления	**206 449**	**108 957**	**82 826**	**83 919**	**87 776**	**91 729**	**95 235**	**99 667**
- от превоз на пътници	51 954	57 046	58 068	59 030	60 867	64 684	68 040	72 337
- от превоз на товари	124 698	26 110	-	-	-	-	-	-
- компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062	18 062
- други приходи	9 391	6 336	5 304	5 428	5 554	5 683	5 826	5 952
плащания	**341 138**	**238 645**	**214 551**	**216 278**	**218 676**	**221 738**	**227 802**	**232 427**
- за персонал	130 531	74 049	66 948	66 582	69 125	71 111	74 298	78 034
- гориво	22 578	10 483	9 218	9 555	9 905	10 353	10 735	11 131
- ел. енергия	61 166	45 892	42 736	43 959	42 544	42 079	43 179	42 634
- топлоенергия	16	17	18	19	20	21	23	24
- материали и резервни части	14 422	12 478	12 066	12 331	12 601	12 877	13 159	13 448
- външни услуги	32 808	28 639	27 187	27 766	28 358	28 963	29 581	30 214
- други разходи	10 214	9 955	9 579	9 783	9 991	10 204	10 421	10 458
- инфраструктурни такси	44 548	34 500	31 682	31 682	31 267	30 997	30 997	30 794
- просрочени задължения в т.ч:	3 641	4 171	714	120	120	120	120	120
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(134 689)**	**(129 688)**	**(131 724)**	**(132 359)**	**(130 900)**	**(130 010)**	**(132 567)**	**(132 760)**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност								
постъпления	**20 420**	**126 179**	**28 774**	**6 210**	**5 806**	**3 434**	**2 450**	**955**
- продажби на активи	10 734	11 262	5 700	6 210	5 806	3 434	2 450	955
- продажба на дялове в БДЖ ТП ЕООД	-	108 000	-	-	-	-	-	-
плащания	**35 672**	**74 626**	**70 615**	**69 507**	**76 418**	**67 057**	**68 964**	**46 402**
- доставка на нови вагони, ЕМВ, ДМВ и локомотиви	-	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**(15 252)**	**51 554**	**(41 841)**	**(63 297)**	**(70 612)**	**(63 623)**	**(66 514)**	**(45 447)**
В. Парични потоци от финансова дейност								
постъпления	-	1 381	1 798	1 754	1 711	1 668	1 624	1 581
финансови приходи	50	13	-	-	-	-	-	-
плащания	102 889	162 354	155 258	-	-	-	-	-
- главници	91 054	151 037	111 183	-	-	-	-	-
- лихви	11 835	10 944	5 475	-	-	-	-	-
- главница	-	373	20 338	-	-	-	-	-
- лихви	-	-	15 862	-	-	-	-	-
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(102 839)**	**(160 960)**	**(153 460)**	**1 754**	**1 711**	**1 668**	**1 624**	**1 581**
Изменение през периода (А+Б+В)	**(243 490)**	**(232 784)**	**(287 479)**	**(187 664)**	**(176 598)**	**(155 778)**	**(136 627)**	**(90 427)**
Финансирания	**250 000**	**272 331**	**293 717**	**210 866**	**212 785**	**216 609**	**222 826**	**226 859**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**180 000**	**176 331**	**177 448**	**180 866**	**182 785**	**186 609**	**192 826**	**196 859**
- капиталови трансфери от ДБ	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**
- капиталов трансфер от ДБ за анулиране на задължения	**40 000**	**66 000**	**66 000**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
- Поличаване на помощ за оздравяване (riskue aid)	**-**	**-**	**20 269**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Изменение след финансирания	**6 510**	**39 547**	**6 238**	**23 202**	**36 187**	**60 831**	**86 199**	**136 432**
- минимален оперативен резерв	700	500	500	500	500	500	500	500
Парични средства в края на периода (А+Б+В)	**5 810**	**39 047**	**5 738**	**22 702**	**35 687**	**60 331**	**85 699**	**135 932**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

4. <u>РЕАЛИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ – III-ТИ ВАРИАНТ</u> - със сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД.

4.1. Основни оперативни и финансови показатели на консолидирана база на „Холдинг БДЖ” ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

В следващата таблица са представени прогнозните основни оперативни и финансови показатели на **консолидирана база** на „Холдинг БДЖ” ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

Таблица 26: **Основни ключови показатели на „Холдинг БДЖ” ЕАД Група**

в хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Финансови показатели								
Приходи - Общо	381 971	363 623	369 004	377 616	387 001	398 854	412 913	426 177
в т. ч. Приходи от продажби	201 971	187 153	190 835	195 780	203 598	211 980	220 087	229 318
Компенсации по договор за ЗОУ	180 000	176 470	178 169	181 836	183 403	186 874	192 826	196 859
Оперативни разходи	323 075	302 265	304 026	308 790	314 031	322 137	325 684	334 267
EBITDA	**58 897**	**61 357**	**64 978**	**68 826**	**72 970**	**76 717**	**87 229**	**91 910**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	32 433	11 251	11 648	11 111	18 611	26 109	26 112	32 109
Разходи за амортизации	105 908	73 582	77 436	81 650	94 064	106 488	112 269	122 874
в т,ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	*32 433*	*11 251*	*11 648*	*11 111*	*18 611*	*26 109*	*26 112*	*32 109*
EBIT	**-14 578**	**-974**	**-810**	**-1 713**	**-2 484**	**-3 662**	**1 072**	**1 146**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**11 516**	**16 151**	**20 571**	**8 660**	**8 605**	**7 712**	**6 466**	**5 960**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	*18 916*	*24 445*	*34 492*	*11 370*	*10 766*	*9 569*	*8 285*	*6 890*
Себестойност на продадени ДМА и КМА	*-7 401*	*-8 294*	*-13 921*	*-2 710*	*-2 161*	*-1 857*	*-1 819*	*-930*
Финансови приходи (разходи)	-9 468	-6 567	-4 925	-3 124	-2 056	-998	-300	-300
Печалба преди данъци	**-12 530**	**8 610**	**14 836**	**3 822**	**4 065**	**3 052**	**7 238**	**6 806**
Данъци	0	0	0	0	0	0	0	0
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	**6 015**	**11 559**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	*12 532*	*18 650*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Себестойност на продадени активи по схемата "дълг срещу собственост"	*-6 517*	*-7 091*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Нетна печалба	**-6 515**	**20 169**	**14 836**	**3 822**	**4 065**	**3 052**	**7 238**	**6 806**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**99 393**	**93 751**	**92 272**	**85 472**	**98 130**	**109 540**	**119 507**	**129 680**
Баланс								
Собствен капитал	327 919	379 525	462 425	492 648	523 173	582 363	589 601	596 406
Нетни активи	594 492	555 546	581 282	572 244	563 510	583 388	590 425	597 028
Активи	875 030	831 590	867 622	869 679	866 947	857 124	858 723	851 915
Задлъжнялост	453 107	339 353	274 173	227 159	182 552	109 689	100 202	88 737
Обемни показатели								
Средносписъчен брой на персонала (брой)	9 446	7 107	7 007	6 907	6 782	6 632	6 557	6 507
Производителност на 1 лице от персонала	371	445	457	468	490	516	535	554
Превозени пътници, (хил.пътника)	25 000	25 250	25 250	25 250	25 800	26 320	26 850	27 380
Превозени тонове (хил. тонове)	8 500	5 243	5 348	5 455	5 564	5 675	5 788	5 904

в хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Приведени тонкилометри, (млн.)	3 504,5	3 166	3 200	3 229,9	3 324	3 421	3 507	3 605
Коефициенти за:								
Рентабилност								
нетен марж	-0,03	0,11	0,08	0,02	0,02	0,01	0,03	0,03
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,01	0,00	0,00
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,01	0,00	0,00
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,30	0,28	0,30	0,32	0,31	0,31	0,35	0,38
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,30	0,29	0,30	0,32	0,31	0,31	0,35	0,38
Задлъжнялост								
дълг/собствен капитал - financial gearing	1,38	0,89	0,59	0,46	0,35	0,19	0,17	0,15
дълг/ активи	0,52	0,41	0,32	0,26	0,21	0,13	0,12	0,10
Ликвидност								
обща ликвидност	0,91	0,93	1,42	1,68	1,41	1,51	2,22	2,75
бърза ликвидност	0,69	0,68	1,16	1,41	1,11	1,12	1,78	2,25
абсолютна ликвидност	0,04	0,02	0,05	0,06	0,05	0,07	0,34	0,95

Източник „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби се увеличават от 201 971 хил. лв. през 2015 г. на 229 318 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 27 347 хил. лв. или 13,54%.

Компенсациите по Договора с държавата се увеличават от 180 000 хил. лв. през 2015 г. на 196 859 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 16 859 хил. лв. или 9,37%.

Оперативните разходи се увеличават от 323 075 хил. лв. през 2015 г. на 334 267 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 11 192 хил. лв. или 3,46%.

EBITDA – Оперативна печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от 58 897 хил. лв. през 2015 г. на 91 910 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 33 014 хил. лв. или 56,05%. Подобряването на EBITDA се дължи на намалените разходи и увеличените приходи.

Нетният финансов резултат се увеличава от загуба 6 515 хил. лв. през 2015 г. на печалба 6 806 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 13 321 хил. лв. или 204,46%.

В приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ са разчетени средства, съответстващи на амортизациите на новите спални вагони, платените главници със капиталови трансфери, доставените влакове от ново поколение и шинобуси.

В разчета са включени и планираните продажби на излишни активи (пътнически и товарни вагони, локомотиви, недвижимо и движимо имущество и скрап) с нетен ефект 5 960 хил. лв. през 2022 г.

Свободният паричен поток се увеличава от 99 393 хил. лв. през 2015г. на 129 680 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 30 287 хил. лв. или 30,47%. Увеличението е в резултат на увеличените амортизации и формирания положителен финансов резултат.

Нарастване на ДМА – Отчетната стойност на ДМА в периода се увеличава от доставените влакове от ново поколение, шинобуси, извършените капитализирани ремонти на тягов и подвижен състав и други инвестиции.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ – Задлъжнялостта намалява от 453 107 хил. лв. към 31.12.2015 г. на 88 737 хил. лв. към 31.12.2022 г., т.е. намалението е 364 370 хил. лв. или 80,42%.

Собственият капитал се увеличава от 327 919 хил. лв. към 31.12.2018 г. на 596 406 хил. лв. в края на 2022 г., т.е. увеличението е 268 487 хил. лв. или 81,88%. Увеличението на собствения капитал е в резултат на получаване на помощ за оздравяване (rescue aid), капиталов трансфер от ДБ за анулиране на задължения и разчетената печалба за периода.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството се увеличава от -0,03 през 2015 г. на 0,03 през 2022 г., т.е. увеличението е 192,00%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се увеличава от -0,04 през 2015 г. на 0,002 през 2022 г., т.е. увеличението е 104.32%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) се увеличава от -0,02 през 2015 г. на 0,002 през 2022 г., т.е. увеличението е 107,83%.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) се увеличава от 0,30 през 2015 г. на 0,38 през 2022 г., т.е. увеличението е 26,18%.
- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 0,30 през 2015 г. на 0,38 през 2022 г., т.е. увеличението е 27,26%.

Коефициентите за рентабилност трайно се подобряват.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financialgearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 1,38 през 2015 г. на 0,15 през 2022 г., т.е. намалението е 89,23%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, намалява от 0,52 през 2015 г. на 0,10 през 2022 г., т.е. намалението е 79,88%.

Задлъжнялостта на дружеството се подобрява от увеличението на свободния паричен поток и плащането на дългосрочните задължения.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 0,91 през 2015 г. на 2,75 през 2022 г., т.е. увеличението е 200,44%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се увеличава от 0,69 през 2015 г. на 2,25 през 2022 г., т.е. увеличението е 226,14%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,04 през 2015 г. на 0,95 през 2022 г., т.е. увеличението е 2 545,43%.

Коефициентите за обща и бърза ликвидност са над 1.

Изводи:

- Производителността на **1 лице от персонала** (приведени тонкм/на средно-списъчен брой на персонала) се увеличава от 371 хил. приведени тонкм през 2015 г. на 554 хил.

приведени тонкм през 2022 г., т.е. увеличението е 183 хил. приведени тонкм или 49,31%.

- При този сценарий е видно, че „Холдинг БДЖ" ЕАД ще трябва да **получи помощ за оздравяване (riskue aid) в размер на 76 499 хил. лв.,** в т.ч.: 5 037 хил. лв. през 2016 г., 41 664 хил. лв. през 2017 г., 60 хил. лв. през 2019 г. и 29 738 хил. лв. през 2020 г. за обслужване на кредитите след разсрочване.
- В паричния поток са разчетени и финансирания за „капиталови трансфери от държавния бюджет" за анулиране на задълженията за **периода 2015 – 2017 г. в размер на 172 000 хил. лв.**

4.2. Допускания и параметри на заложените за 2016 – 2022 г. плащания към финансовите кредитори и недостиг, който да се покрие чрез допълнителна държавна помощ под формата на нотифицирана от ЕК мярка „Rescue aid"

„Реалистичният сценарий – III-ТИ ВАРИАНТ" също може да се определи като „междинен" поради допускането, че друго (в сравнение с предишния II-РИ ВАРИАНТ) от важните условия ще се сбъдне, а именно **ще бъде постигнато споразумение с кредиторите на компанията, но за сметка на това няма да бъде приватизирано „БДЖ – Товарни превози" ЕООД**, което също е напълно възможна и реалистична хипотеза. В този случай изплащането на задълженията към кредиторите ще бъде в по-продължителен период от време до края на 2020 г., което ще увеличи собствения принос на групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД, но това няма да може да компенсира липсата на постъпления от приватизацията на дъщерното дружество и съответно отново ще се увеличи необходимостта от допълнителна финансова помощ за справяне със свръхзадлъжнялостта на Групата – в този вариант ще са необходими 248,5 млн. лв. (в сумата са включени и предвидените в бюджета за 2015 г. 40 млн. лв)

Забележка: Евентуално, необходимата сума би могла да бъде намалена, ако се намери поне частично рефинансиране от пазара, което обаче в условията на много ниската кредитна репутация на „Холдинг БДЖ" ЕАД е абсолютно нереалистично.

В следващата таблица е представена информация за заложените плащания към финансовите кредитори на „Холдинг БДЖ" ЕАД от 2016 г. нататък при настоящите допускания:

Парични потоци - РЕАЛИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ III-ТИ ВАРИАНТ
свързани с възможностите за обслужване на дългосрочните кредити на „Холдинг БДЖ" ЕАД
при сключване на споразумения за разсрочване на дълга и без приватизация
на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Таблица 27 **(в лева)**

години	свободен паричен поток от основна дейност	движимо/ недвижимо имущество	приватизация на БДЖ ТП ЕООД	реализация на заложено обезпечение - 3405 бр. тов.вагони	Общо за "ХБДЖ" ЕАД	Държавна помощ за анулиране на дългове към кредитори	плащания за лихви	плащания за главници	общо изходящ паричен поток	Недостиг на средства, които трябва да се финансират по мярката „Rescue aid"
2016	20 860 000	7 843 632	-	2 400 000	31 103 632	26 400 000	6 172 813	56 367 992	62 540 806	-5 037 174
2017	13 518 000	3 500 000	-	15 765 750	32 783 750	26 400 000	4 575 198	96 272 151	100 847 349	-41 663 599
2018	17 942 000		-		17 942 000	26 400 000	2 794 310	39 430 685	42 224 995	2 117 005
2019	12 600 000		-		12 600 000	26 400 000	1 746 104	39 430 685	41 176 789	-2 176 789
2020	24 257 000		-		24 257 000	26 400 000	22 120 879	58 274 082	80 394 961	-29 737 961
общо	**89 177 000**	**11 343 632**	**-**	**18 165 750**	**118 686 382**	**132 000 000**	**37 409 304**	**289 775 596**	**327 184 900**	**-76 498 518**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Допускания:

1. Разсрочване на заемите към KfW и II облигационен заем за срок от 5 години или удължаване на оригиналния матуритет на заемите с 3 години. Разплащането на главници по заема към KfWзапочва от м. юни 2016 г., а по II облигационен заем започва от м. февруари 2016 г.
2. Продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за периода 2016 – 2017 г.
По схемата "дълг срещу собственост" е планирано погасяване на задължения на дружеството към МФ - ЧДВ, чрез прехвърляне в собственост на 41 броя урегулирани поземлени имоти, находящи се в гр. София, ж.к. Фондови жилища, в общ размер на 6 843 632 лв.
3. С реализирания приход от бъдещата продажба на 3 405 броя товарни вагони, ще бъдат погасени текущи вноски по главницата по Втори облигационен заем.
4. За периода 2016– 2020 г. „Холдинг БДЖ" ЕАД получава от Държавния бюджет остатъка от капиталовия трансфер по мярката за анулиране на задължения на дружеството преди присъединяване на РБългария към ЕС в общ размер на 142 млн. лв.
5. В планираните плащания за посочения период е включено разплащане на „Холдинг БДЖ" ЕАД към Министерството на финансите - Частни държавни вземания, формирани в резултат на активирана държавна гаранция за изплащане на задължения по заеми към Европейската банка за възстановяване и развитие и Международната банка за възстановяване и развитие в общ размер на 46 275 хил. лв.
6. Задълженията на „Холдинг БДЖ" ЕАД и „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през разглеждания период се предвижда да бъдат погасявани постепенно по схемата „дълг срещу собственост".

Таблица 28 **Прогнозен отчет за приходите и разходите за 2015 – 2022 г.** (хил. лева)

показатели	План 2015	Проект 2016	Проект 2017	Проект 2018	Проект 2019	Проект 2020	Проект 2021	Проект 2022
Нетни приходи от продажби	**191 015**	**176 971**	**181 721**	**186 580**	**194 611**	**202 904**	**210 918**	**220 055**
на външни клиенти	191 015	176 971	181 721	186 580	194 611	202 904	210 918	220 055
превоз на пътници	68 129	72 529	73 308	74 256	77 965	81 768	85 109	89 391
в т.ч. Компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062	18 062
превоз на товари	122 886	104 442	108 413	112 324	116 646	121 136	125 809	130 664
Други приходи	**10 956**	**10 182**	**9 114**	**9 200**	**8 987**	**9 076**	**9 169**	**9 263**
Приходи от финансирания	180 000	176 470	178 169	181 836	183 403	186 874	192 826	196 859
Приходи от финсирания по ЗОУ	180 000	176 470	178 169	181 836	183 403	186 874	192 826	196 859
Приходи общо	**381 971**	**363 623**	**369 004**	**377 616**	**387 001**	**398 854**	**412 913**	**426 177**
Разходи за основна дейност	**323 075**	**302 265**	**304 026**	**308 790**	**314 031**	**322 137**	**325 684**	**334 267**
материали	**14 814**	**14 455**	**14 767**	**15 086**	**15 412**	**15 773**	**16 142**	**16 521**
горива	22 578	15 266	16 054	16 742	17 598	18 665	19 617	20 615
ел. енергия	60 729	58 902	61 084	62 399	62 003	62 537	64 601	65 077
топлоенергия	423	431	438	445	452	460	467	475
външни услуги	**85 156**	**103 543**	**104 396**	**105 633**	**106 662**	**107 867**	**109 372**	**110 705**
от външни доставчици	**85 156**	**103 543**	**104 396**	**105 633**	**106 662**	**107 867**	**109 372**	**110 705**
- услуги	34 126	34 763	34 956	35 657	36 372	37 103	37 849	38 610
- инфраструктурни такси	44 548	42 952	43 118	43 329	43 129	43 079	43 303	43 329
- други услуги от НК "ЖИ"	5 372	16 731	17 028	17 150	17 457	17 770	18 089	18 414
- техническо обслужване на пътнически вагони НК ЖИ	0	3 382	3 456	3 532	3 610	3 689	3 770	3 853
- гарова маневра НК ЖИ	0	4 765	4 870	4 977	5 086	5 198	5 312	5 429
- ремонт	1 110	950	969	988	1 008	1 028	1 049	1 070
заплати	**99 113**	**73 979**	**73 950**	**74 707**	**77 679**	**80 341**	**83 668**	**87 677**
социални осигуровки и надбавки	**29 279**	**21 804**	**21 741**	**22 138**	**23 032**	**24 070**	**25 081**	**26 308**
- други разходи	**18 601**	**19 268**	**18 692**	**18 773**	**18 322**	**18 557**	**13 325**	**13 468**
EBITDA	**58 897**	**61 357**	**64 978**	**68 826**	**72 970**	**76 717**	**87 229**	**91 910**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	32 433	11 251	11 648	11 111	18 611	26 109	26 112	32 109
Амортизации	105 908	73 582	77 436	81 650	94 064	106 488	112 269	122 874
EBIT	**-14 578**	**-974**	**-810**	**-1 713**	**-2 484**	**-3 662**	**1 072**	**1 146**
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	18 916	24 445	34 492	11 370	10 766	9 569	8 285	6 890
Себестойност на продадените ДМА и КМА	-7 401	-8 294	-13 921	-2 710	-2 161	-1 857	-1 819	-930
финансови приходи	567	511	468	424	381	338	234	191
финансови разходи	10 035	7 078	5 393	3 548	2 437	1 336	534	491
Счетоводна печалба (загуба)	**-12 530**	**8 610**	**14 836**	**3 822**	**4 065**	**3 052**	**7 238**	**6 806**
брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	12 532	18 650	0	0	0	0	0	0
себестойност на продадените активи по схемата "дълг срещу собственост"	-6 517	-7 091	0	0	0	0	0	0
Печалба (загуба)	**-6 515**	**20 169**	**14 836**	**3 822**	**4 065**	**3 052**	**7 238**	**6 806**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Таблица 29 **Прогнозен баланс за 2015 – 2022 г.** (хил. лева)

АКТИВ	Разчет 31.12.2015	Разчет 31.12.2016	Разчет 31.12.2017	Разчет 31.12.2018	Разчет 31.12.2019	Разчет 31.12.2020	Разчет 31.12.2021	Разчет 31.12.2022
А. Дълготрайни активи								
I. Дълготрайни материални активи								
Общо по група I	**673 399**	**655 527**	**634 126**	**608 865**	**655 371**	**682 034**	**628 598**	**600 801**
II. Дълготрайни нематериални активи								
Общо по група II	**477**	**1 277**	**2 231**	**3 213**	**3 704**	**4 199**	**4 697**	**5 196**
III. Дългосрочни финансови активи								
Общо по група III.	**3 861**	**3 861**	**3 861**	**3 861**	**3 861**	**3 861**	**3 861**	**3 861**
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**677 737**	**660 665**	**640 218**	**615 939**	**662 935**	**690 094**	**637 155**	**609 857**
Б. Краткотрайни активи								
I. Краткотрайни материални запаси								
Общо по група I.	**42 019**	**40 883**	**40 831**	**40 831**	**42 031**	**43 031**	**43 031**	**44 031**
II. Краткосрочни вземания								
Общо по група II	**119 960**	**105 575**	**170 739**	**196 791**	**148 532**	**111 288**	**141 689**	**112 050**
III. Краткосрочни финансови активи								
Общо по група III	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**	**1 845**
IV. Парични средства								
Общо по група IV.	**6 732**	**4 022**	**7 131**	**8 787**	**7 489**	**8 122**	**33 631**	**84 131**
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**170 556**	**152 326**	**220 546**	**248 255**	**199 897**	**164 287**	**220 197**	**242 058**
В. АКТИВИ ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА								
Общо за раздел В	**26 736**	**18 600**	**6 857**	**5 486**	**4 114**	**2 743**	**1 371**	**-**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**875 030**	**831 590**	**867 622**	**869 679**	**866 947**	**857 124**	**858 723**	**851 915**

ПАСИВ	Разчет 31.12.2015	Разчет 31.12.2016	Разчет 31.12.2017	Разчет 31.12.2018	Разчет 31.12.2019	Разчет 31.12.2020	Разчет 31.12.2021	Разчет 31.12.2022
А. Собствен капитал								
I. Основен капитал								
Общо по група I	**68 950**	**100 387**	**168 451**	**194 851**	**221 311**	**277 449**	**277 449**	**277 449**
II. Резерви								
Общо по група II	**529 031**	**526 811**	**526 811**	**526 811**	**526 811**	**526 811**	**526 811**	**526 811**
III. Финансов резултат								
Общо по група III	(270 062)	(247 673)	(232 837)	(229 014)	(224 949)	(221 897)	(214 659)	(207 854)
Общо по раздел А (I+II+III)	**327 919**	**379 525**	**462 425**	**492 648**	**523 173**	**582 363**	**589 601**	**596 406**
Б. Дългосрочни пасиви								
I. Дългосрочни задължения								
Общо по група I	**266 573**	**176 020**	**118 857**	**79 597**	**40 337**	**1 026**	**824**	**622**
II. Приходи за бъдещи периоди								
Общо по група II	-	-	-	-	-	-	-	-
Общо по раздел Б (I+II)	**266 573**	**176 020**	**118 857**	**79 597**	**40 337**	**1 026**	**824**	**622**
В. Краткосрочни пасиви								
I. Краткосрочни задължения								
Общо по група I	**186 534**	**163 333**	**155 316**	**147 562**	**142 215**	**108 663**	**99 378**	**88 115**
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания								
Общо за група II	**94 004**	**112 712**	**131 024**	**149 873**	**161 222**	**165 073**	**168 921**	**166 772**
Общо по раздел В (I+II)	**280 537**	**276 045**	**286 340**	**297 435**	**303 437**	**273 735**	**268 299**	**254 887**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**875 029**	**831 590**	**867 622**	**869 679**	**866 946**	**857 124**	**858 723**	**851 915**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Таблица 30 **Прогнозен паричен поток за 2019 – 2022 г.** (хил. лева)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Парични средства в началото на периода	9 290	6 310	3 691	6 799	8 456	7 157	7 791	33 299
А. Парични потоци от основна дейност								
постъпления	**206 449**	**190 136**	**194 178**	**199 131**	**206 958**	**215 349**	**223 467**	**232 709**
- от превоз на пътници	51 954	56 354	57 133	58 081	59 903	63 706	67 047	71 329
- от превоз на товари	124 698	104 442	108 413	112 324	116 646	121 136	125 809	130 664
- компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062	18 062
- други приходи в т,ч:	9 391	9 876	9 159	9 247	9 036	9 127	9 222	9 318
плащания	**341 138**	**312 273**	**312 177**	**316 986**	**321 195**	**329 042**	**339 197**	**349 866**
- за персонал	130 531	95 783	95 692	96 845	100 711	104 411	108 749	113 985
- гориво	22 578	15 266	16 054	16 742	17 598	18 665	19 617	20 615
- ел. енергия	61 166	59 348	61 538	62 861	62 473	63 017	65 089	65 573
- топлоенергия	16	17	18	19	20	21	23	24
- материали и резервни части	14 422	14 490	14 802	15 121	15 448	15 809	16 179	16 559
- външни услуги-охрана, адм такси, граждански договори и др.	32 808	33 214	33 387	34 166	34 758	35 463	36 181	36 914
- други разходи	10 214	11 530	11 679	11 883	12 091	12 304	12 521	12 558
- инфраструктурни такси	44 548	42 952	43 118	43 329	43 129	43 079	43 303	43 329
- други услуги от НК "ЖИ"	5 481	16 767	17 064	17 150	17 457	17 770	18 089	18 414
- техническо обслужване на пътнически вагони	-	3 382	3 456	3 532	3 610	3 689	3 770	3 853
- гарова маневра	-	4 765	4 870	4 977	5 086	5 198	5 312	5 429
- просрочени задължения в т.ч:	3 641	8 568	4 465	4 345	2 854	3 701	4 492	6 733
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(134 689)**	**(122 137)**	**(117 999)**	**(117 855)**	**(114 237)**	**(113 693)**	**(115 730)**	**(117 157)**
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност								
постъпления	**20 420**	**24 524**	**34 492**	**11 370**	**10 766**	**9 569**	**8 285**	**6 890**
плащания	**35 672**	**87 067**	**88 621**	**87 720**	**96 365**	**87 710**	**89 722**	**65 942**
- доставка на нови вагони, ЕМВ, ДМВ и локомотиви	-	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**(15 252)**	**(62 543)**	**(54 130)**	**(76 350)**	**(85 599)**	**(78 141)**	**(81 437)**	**(59 052)**
В. Парични потоци от финансова дейност								
финансови приходи	50	50	50	50	50	50	50	50
плащания	102 889	55 697	100 847	42 224	41 176	80 395	-	-
- главници	91 054	49 150	95 898	39 056	39 056	39 057	-	-
- лихви	11 835	6 173	4 575	2 794	1 746	698	-	-
- главница	-	374	374	374	374	19 217	-	-
- лихви	-	-	-	-	-	21 423	-	-
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(102 839)**	**(55 647)**	**(100 797)**	**(42 174)**	**(41 126)**	**(80 345)**	**50**	**50**
Изменение през периода (А+Б+В)	**(243 490)**	**(234 017)**	**(269 234)**	**(229 581)**	**(232 506)**	**(265 022)**	**(189 327)**	**(142 860)**
Финансирания	**250 000**	**237 907**	**276 233**	**238 236**	**239 863**	**273 012**	**222 826**	**226 859**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**180 000**	**176 470**	**178 169**	**181 836**	**183 403**	**186 874**	**192 826**	**196 859**
- капиталови трансфери от ДБ	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**
- капиталов трансфер от ДБ за анулиране на задължения	**40 000**	**26 400**	**26 400**	**26 400**	**26 400**	**26 400**	**-**	**-**
- Поличаване на помощ за оздравяване (riskue aid)	**-**	**5 037**	**41 664**	**-**	**60**	**29 738**	**-**	**-**
Изменение след финансирания	**6 510**	**3 890**	**6 999**	**8 655**	**7 357**	**7 990**	**33 499**	**83 999**
- минимален оперативен резерв	700	700	700	700	700	700	700	700
Парични средства в края на периода (А+Б+В)	**5 810**	**3 190**	**6 299**	**7 955**	**6 657**	**7 290**	**32 799**	**83 299**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

5. <u>РЕАЛИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ – IV-ТИ ВАРИАНТ</u> - със сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД.

5.1. Основни оперативни и финансови показатели на консолидирана база на „Холдинг БДЖ” ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

В следващата таблица са представени прогнозните основни оперативни и финансови показатели на **консолидирана база** на „Холдинг БДЖ” ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

Таблица 31: **Ключови показатели на „Холдинг БДЖ” ЕАД Група**

хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Финансови показатели								
Приходи - Общо	381 971	389 861	257 070	261 983	267 555	275 132	284 701	293 155
в т. ч. Приходи от продажби	201 971	213 973	79 502	80 586	84 434	88 378	91 875	96 296
Финансиране по договор за ЗОУ от ДБ	180 000	175 888	177 568	181 397	183 121	186 754	192 826	196 859
Оперативни разходи	322 824	345 292	212 593	214 693	216 367	220 378	220 472	225 097
EBITDA	**59 147**	**44 570**	**44 477**	**47 290**	**51 188**	**54 754**	**64 229**	**68 058**
Приходи от амортизиране на други финанс. от ДБ	32 433	11 131	11 488	10 951	18 451	25 949	25 952	31 949
Разходи за амортизации	105 908	63 062	62 046	64 736	75 349	85 858	89 707	98 575
EBIT	**-14 328**	**-7 361**	**-6 081**	**-6 495**	**-5 710**	**-5 155**	**474**	**1 432**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**11 266**	**13 611**	**16 670**	**5 280**	**5 001**	**3 434**	**2 450**	**955**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	18 916	18 100	28 774	6 210	5 806	3 434	2 450	955
Себестойност на продадени ДМА и КМА	-7 651	-4 489	-12 104	-930	-805	0	0	0
Финансови приходи/разходи	-9 468	-4 016	-1 767	-653	-449	-248	-116	-159
Печалба преди данъци	**-12 530**	**2 234**	**8 822**	**-1 868**	**-1 158**	**-1 969**	**2 808**	**2 228**
Данъци		0	0	0	0	0	0	0
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собств."	**6 015**	**11 559**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен прих. от прод. на активи "дълг срещу собств."	12 532	18 650	0	0	0	0	0	0
Себестойност на продадени активи "дълг срещу собств."	-6 517	-7 091	0	0	0	0	0	0
Нетна печалба	**-6 515**	**13 793**	**8 822**	**-1 868**	**-1 158**	**-1 969**	**2 808**	**2 228**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**99 393**	**76 855**	**70 868**	**62 868**	**74 191**	**83 889**	**92 515**	**100 803**
Баланс								
Собствен капитал	327 919	341 308	377 130	401 061	414 263	412 294	415 102	417 330
Нетни активи	594 436	434 715	429 524	436 329	432 405	413 320	415 926	417 952
Активи	875 030	640 679	654 343	680 005	688 289	641 012	645 384	644 146
Задлъжнялост	453 107	188 111	147 441	130 122	113 656	64 297	61 813	60 296
Обемни показатели								
Средносписъчен брой на персонала за производителност	9 446	5 675	5 087	4 987	4 862	4 712	4 637	4 587
Производителност на 1 лице от персонала	371	374	349	357	379	406	424	443
Превозени пътници (хил.)	25 000	25 250	25 250	25 250	25 800	26 320	26 850	27 380
Превозени тонове (хил.)	8 500	1 311						
Приведени тонкилометри (млн.)	3 504	2 121	1 775	1 779	1 844	1 911	1 967	2 034
Коефициенти за:								
Рентабилност								
нетен марж	-0,02	0,04	0,03	-0,01	0,00	-0,01	0,01	0,01
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-0,04	-0,02	-0,02	-0,02	-0,01	-0,01	0,00	0,00
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,02	-0,02	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	0,00	0,00
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,56	0,79	0,55	0,59	0,55	0,53	0,61	0,66

обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,57	0,82	0,57	0,61	0,56	0,55	0,63	0,68
Задлъжнялост								
дълг/собствен капитал - financial gearing	138%	55%	39%	32%	27%	16%	15%	14%
дълг/ активи	52%	29%	23%	19%	17%	10%	10%	9%
Ликвидност								
обща ликвидност	0,91	1,46	1,94	2,48	2,08	1,96	2,95	3,38
бърза ликвидност	0,69	1,19	1,67	2,21	1,80	1,53	2,50	2,90
абсолютна ликвидност	0,04	0,27	0,07	0,34	0,44	0,14	0,56	1,42

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби намаляват от 201 971 хил. лв. през 2015 г. на 96 296 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 105 675 хил. лв. или 23%. Причина за намалението е приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, считана от м. април 2016 г. и съответно изваждане на приходите от товарни превози.

Оперативните разходи намаляват от 322 824 хил. лв. през 2015 г. на 225 097 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 97 727 хил. лв. или 30%. В приложения отчет за приходи и разходи може да се проследи изменението на разходите по икономически елементи и по години.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви данъци, обезценки и амортизации е положителна величина и се увеличава от 59 147 хил. лв.през 2015 г. на 68 058 хил. лв. през 2022 г., т. е. увеличението е 8 910 хил. лв. или 15%.

EBIT се увеличава от -14 328 хил. лв. през 2015 г. на 1 432 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 15 759 хил. лв. или 110%.

Нетната печалба се увеличава от -6 515 хил. лв. през 2015 г. на 2 228 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 8 742 хил. лв. или 134%.

Свободният паричен поток (*чиста печалба + амортизации*) се увеличава от 99 393 хил. лв. през 2015 г. на 100 803 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 1 409 хил. лв. или 1,4%.

Собственият капитал се увеличава от 327 919 хил. лв. през 2015 г. на 417 330 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 89 411 хил. лв. или 27%. Увеличението на собствения капитал е вследствие на намалената загуба през периода 2015 – 2022 г. и извършената преоценка на ДМА /пътнически вагони и локомотиви/ в края на 2015 г.

Нетни активи – намаляват от 594 436 хил. лв. през 2015 г. на 417 952 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 176 484 хил. лв. или 30%.

Задлъжнялостта намалява от 453 107 хил. лв.през 2015 г. на 60 296 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 392 811 хил. лв. или 87%.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група нараства от -0,02 през 2015 г. на 0,0 през 2022г., т.е. увеличението е 145%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се увеличава от -0,04 през 2015 г. на 0 през 2022г., т.е. увеличението е 108%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/ нетни активи) се увеличава от -0,02 през 2015 г. на 0 през 2022г., т.е. увеличението е 114%.
- Обръщаемостта на активите (приходи/ДА) се увеличава от 0,56 през 2015г. на 0,66 през 2022г., т.е. увеличението е 18%.

- Обръщаемостта на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 0,57 през 2015г. на 0,68 през 2022г., т.е. увеличението е 20%.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financialgearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо собствения капитал, намалява от 138% през 2015г. на 14% през 2022г., т.е. намалението е 124 пункта или 90%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на дълга спрямо активите, намалява от 52% през 2015г. на 9% през 2022г., т.е. намалението е 42 пункта или 82%.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на общата ликвидност се увеличава от 0,91 през 2015г. на 3,4 през 2022г., т.е. увеличението е 2,5 или 269%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бързата ликвидност се увеличава от 0,69 през 2015г. на 2,9 през 2022г., т.е. увеличението е 321%.

Изводи:

- Производителността на **1 лице от персонала** (приведени тонкм/на средносписъчен брой на персонала) се увеличава от 371 хил. приведени тонкм през 2015 г. на 443 хил. приведени тонкм през 2022 г., т.е. увеличението е 20%.
- При този сценарий е видно, че „Холдинг БДЖ" ЕАД ще получи приходи в размер на 108 000 хил. лв. от продажба на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през 2016 г., с които ще обслужи и при разсрочване на кредитите няма да се нуждае от помощ за оздравяване (riskue aid).
- Разсрочването на заемите ще позволи на „Холдинг БДЖ" ЕАД да гарантира изплащането им през следващите години – до края на 2020 г.

5.2. Допускания и параметри на заложените за 2016 – 2022 г. плащания към финансовите кредитори и недостиг, който да се покрие чрез допълнителна държавна помощ под формата на нотифицирана от ЕК мярка „Rescue aid"

При „Реалистичния сценарий – IV-ТИ ВАРИАНТ" е допуснато, че ще се сбъднат и двете важни условия, а именно **ще бъде постигнато споразумение с кредиторите на компанията и ще бъде приватизирано „БДЖ – Товарни превози" ЕООД**. В този случай от една страна изплащането на задълженията към кредиторите ще бъде в по-продължителен период от време до края на 2020 г., което ще увеличи собствения принос на групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД, а от друга страна – ще постъпят и средства от приватизацията на дъщерното дружество. Всичко това значително ще намали необходимостта от допълнителна финансова подкрепа за справяне със свръхзадлъжнялостта на Групата – в този вариант ще са необходими 133,5 млн. лв. (в сумата са включени и предвидените в бюджета за 2015 г. 40 млн. лв) Т.е. даже няма да бъде необходима цялата сума по мярката „Debt cancelation" и въобще ще отпадне необходимостта да бъдат отпускани средства по мярката „Rescue aid".

Забележка: Евентуално, необходимата сума би могла да бъде намалена, ако се намери поне частично рефинансиране от пазара, което обаче в условията на много ниската кредитна репутация на „Холдинг БДЖ" ЕАД е абсолютно нереалистично.

В следващата таблица е представена информация за заложените плащания към финансовите кредитори на „Холдинг БДЖ" ЕАД от 2016 г. нататък при настоящите допускания:

Парични потоци - РЕАЛИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ IV-ТИ ВАРИАНТ
свързани с възможностите за обслужване на дългосрочните кредити на „Холдинг БДЖ" ЕАД
при сключване на споразумения за разсрочване на дълга и с приватизация
на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Таблица 32 (хил. лв.)

години	свободен паричен поток от основна дейност	движимо/ недвижимо имущество	приватизация на БДЖ ТП ЕООД	реализация на заложено обезпечение - 3405 бр. тов.вагони	Общо за "ХБДЖ" ЕАД	Държавна помощ за анулиране на дългове към кредитори	плащания за лихви	плащания за главници	общо изходящ паричен поток	Недостиг на средства, които трябва да се финансират по мярката „Rescue aid"
2016	20 295 000	7 843 632	108 000 000	2 400 000	138 538 632	26 400 000	3 993 120	138 927 101	142 920 222	22 018 410
2017	12 935 000	3 500 000	-	15 765 750	32 200 750	27 000 000	1 824 952	80 122 494	81 947 445	-22 746 695
2018	17 515 000		-		17 515 000	25 800 000	666 381	17 294 201	17 960 583	25 354 417
2019	12 328 000		-		12 328 000	14 358 574	421 435	17 294 201	17 715 637	8 970 937
2020	24 140 000		-		24 140 000		21 599 471	36 137 598	57 737 069	-33 597 069
Общо	**87 213 000**	**11 343 632**	**108 000 000**	**18 165 750**	**224 722 382**	**93 558 574**	**28 505 360**	**289 775 596**	**318 280 956**	**0**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Допускания:

1. Разсрочване на заемите към KfW и II облигационен заем за срок от 5 години или удължаване на оригиналния матуритет на заемите с 3 години. Разплащането на главници по заема към KfWзапочва от м. юни 2016 г., а по II облигационен заем започва от м. февруари 2016 г.
2. Продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за периода 2016 – 2017 г.
По схемата „дълг срещу собственост" е планирано погасяване на задължения на дружеството към МФ - ЧДВ, чрез прехвърляне в собственост на 41 броя урегулирани поземлени имоти, находящи се в гр. София, ж.к. Фондови жилища, в общ размер на 6 843 632 лв.
3. С реализирания приход от бъдещата продажба на 3 405 броя товарни вагони, ще бъдат погасени текущи вноски по главницата по Втори облигационен заем.
4. С очаквания приход от приватизация на притежаваните дялове, представляващи 100% от капитала на „БДЖ-Товарни превози" ЕООД се погасяват задължения към KfW в общ размер на 19 970 хил. евро и по Втори облигационен заем за 35 249 хил. евро.
5. За периода 2016 – 2020 г. „Холдинг БДЖ" ЕАД получава от Държавния бюджет остатъка от капиталовия трансфер по мярката за анулиране на задължения на дружеството преди присъединяване на РБългария към ЕС в общ размер на 142 млн. лв.
6. В планираните плащания за посочения период е включено разплащане на „Холдинг БДЖ" ЕАД към Министерството на финансите - Частни

държавни вземания, формирани в резултат на активирана държавна гаранция за изплащане на задължения по заеми към Европейската банка за възстановяване и развитие и Международната банка за възстановяване и развитие в общ размер на 46 303 хил. лв.
7. Задълженията на „Холдинг БДЖ" ЕАД и „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през разглеждания период се предвижда да бъдат погасявани постепенно по схемата „дълг срещу собственост".

Таблица 33: **ОПР Реалистичен сценарий на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през 2016 г. и разсрочване на кредити**

показатели, хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Нетни приходи от продажби	**191 015**	**99 331**	**74 243**	**75 205**	**78 929**	**82 746**	**86 102**	**90 399**
на външни клиенти	191 015	99 331	74 243	75 205	78 929	82 746	86 102	90 399
превоз на пътници	68 129	73 221	74 243	75 205	78 929	82 746	86 102	90 399
в т.ч. Компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062	18 062
Други приходи	10 956	114 642	5 259	5 381	5 505	5 632	5 773	5 897
от външни клиенти	10 956	6 642	5 259	5 381	5 505	5 632	5 773	5 897
от приватизация на ТП	**0**	**108 000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Приходи от финансирания	180 000	175 888	177 568	181 397	183 121	186 754	192 826	196 859
Приходи от финсирания по ЗОУ	180 000	175 888	177 568	181 397	183 121	186 754	192 826	196 859
Приходи общо	**381971**	**389861**	**257070**	**261983**	**267555**	**275132**	**284701**	**293155**
Разходи за основна дейност	322 824	345 292	212 593	214 693	216 367	220 378	220 472	225 097
материали	14 563	12 444	12 031	12 295	12 565	12 841	13 122	13 410
Горива	22 578	10 483	9 218	9 555	9 905	10 353	10 735	11 131
ел. енергия	60 729	45 491	42 342	43 557	42 134	41 659	42 752	42 197
топлоенергия	423	386	378	385	392	400	407	415
външни услуги	85 156	78 639	70 657	71 308	71 742	72 340	73 228	73 932
- услуги	34 126	29 138	27 336	27 915	28 507	29 112	29 731	30 363
- инфраструктурни такси	44 548	34 500	31 682	31 682	31 267	30 997	30 997	30 794
- други услуги от НК "ЖИ"	5 372	6 617	3 313	3 202	3 272	3 344	3 418	3 493
Заплати	99 113	57 059	51 562	51 307	53 254	54 777	57 215	60 072
социални осигуровки и надбавки	29 279	16 990	15 385	15 275	15 871	16 334	17 083	17 961
- други разходи в т. ч.	18 601	127 609	16 017	16 044	15 533	15 708	10 421	10 458
*бал.ст-ст на инвестицията в БДЖ ТП	-	110 306	-	-	-	-	-	-
EBITDA	59 147	44 570	44 477	47 290	51 188	54 754	64 229	68 058
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	32 433	11 131	11 488	10 951	18 451	25 949	25 952	31 949
Амортизации	105 908	63 062	62 046	64 736	75 349	85 858	89 707	98 575
EBIT	(14 328)	(7 361)	(6 081)	(6 495)	(5 710)	(5 155)	474	1 432
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	18 916	18 100	28 774	6 210	5 806	3 434	2 450	955
Себестойност на продадените ДМА и КМА	(7 651)	(4 489)	(12 104)	(930)	(805)	-	-	-
финансови приходи	567	474	418	374	331	288	184	141
финансови разходи	10 035	4 489	2 185	1 027	780	536	300	300
Счетоводна печалба (загуба)	(12 530)	2 234	8 822	(1 868)	(1 158)	(1 969)	2 808	2 228
брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	12 532	18 650	-	-	-	-	-	-
себестойност на продадените активи по схемата "дълг срещу собственост"	(6 517)	(7 091)	-	-	-	-	-	-
Печалба (загуба)	**(6 515)**	**13 793**	**8 822**	**(1 868)**	**(1 158)**	**(1 969)**	**2 808**	**2 228**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Таблица 34 **Баланс** Реалистичен сценарий на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през 2016 г. и разсрочване на кредити

АКТИВ, хил. лева	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
А. Дълготрайни активи								
I. Дълготрайни материални активи	673 399	475 940	454 455	429 173	475 688	503 535	453 077	431 186
II. Дълготрайни нематериални активи	477	1 175	2 165	3 165	3 665	4 165	4 665	5 165
III. Дългосрочни финансови активи	3 861	14 944	13 504	12 064	10 624	9 184	7 744	6 304
IV. Търговска репутация								
V. Разходи за бъдещи периоди	-	-	-	-	-	-	-	-
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**677 737**	**492 059**	**470 124**	**444 403**	**489 978**	**516 885**	**465 487**	**442 655**
Б. Краткотрайни активи								
I. Краткотрайни материални запаси	42 019	25 683	25 631	25 631	26 631	27 631	27 631	28 631
II. Краткосрочни вземания	119 960	84 883	150 051	176 099	127 842	85 605	116 006	86 367
III. Краткосрочни финансови активи	1 845	1 845	1 845	1 845	1 845	1 845	1 845	1 845
IV. Парични средства	6 732	25 839	6 692	32 027	41 994	9 046	34 414	84 647
V. Разходи за бъдещи периоди	-	-	-	-	-	-	-	-
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**170 556**	**138 249**	**184 219**	**235 602**	**198 311**	**124 127**	**179 897**	**201 491**
В. АКТИВИ ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА								
Общо за раздел В	**26 736**	**10 371**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**875 030**	**640 679**	**654 343**	**680 005**	**688 289**	**641 012**	**645 384**	**644 146**

ПАСИВ, хил. лева	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
А. Собствен капитал								
I. Записан капитал	68 950	95 350	122 350	148 150	162 509	162 509	162 509	162 509
II. Резерви	529 031	394 226	394 226	394 226	394 226	394 226	394 226	394 226
III. Финансов резултат	(270 062)	(148 268)	(139 446)	(141 315)	(142 472)	(144 441)	(141 633)	(139 405)
Общо по раздел А (I+II+III)	**327 919**	**341 308**	**377 130**	**401 061**	**414 263**	**412 294**	**415 102**	**417 330**
Б. Дългосрочни пасиви								
I. Дългосрочни задължения	266 516	93 407	52 394	35 268	18 142	1 026	824	622
II. Приходи за бъдещи периоди	-	-	-	-	-	-	-	-
Общо по раздел Б (I+II)	**266 516**	**93 407**	**52 394**	**35 268**	**18 142**	**1 026**	**824**	**622**
В. Краткосрочни пасиви								
I. Краткосрочни задължения	186 590	94 704	95 047	94 854	95 514	63 271	60 989	59 674
II. Приходи за бъдещи периоди	94 004	111 260	129 772	148 821	160 370	164 421	168 469	166 520
Общо по раздел В (I+II)	**280 594**	**205 964**	**224 819**	**243 675**	**255 884**	**227 692**	**229 458**	**226 194**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**875 030**	**640 679**	**654 343**	**680 005**	**688 289**	**641 012**	**645 384**	**644 146**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Таблица 35 **Паричен поток** Реалистичен сценарий на „Холдинг БДЖ" ЕАД Група с приватизация на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през 2016 г. и разсрочване на кредити

хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Парични средства в началото на периода	9 290	6 310	25 781	6 635	31 971	41 937	8 989	34 358
А. Парични потоци от основна дейност								
постъпления в т. ч. от:	**206 449**	**108 957**	**82 826**	**83 919**	**87 778**	**91 729**	**95 235**	**99 667**
- от превоз на пътници	51 954	57 046	58 068	59 030	60 867	64 684	68 040	72 337
- от превоз на товари	124 698	26 110	-	-	-	-	-	-
- компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062	18 062
плащания, в. ч. за:	**341 138**	**238 645**	**214 551**	**216 278**	**218 676**	**221 738**	**227 802**	**232 427**
- за персонал	130 531	74 049	66 948	66 582	69 125	71 111	74 298	78 034
- гориво	22 578	10 483	9 218	9 555	9 905	10 353	10 735	11 131
- ел. енергия	61 166	45 892	42 736	43 959	42 544	42 079	43 179	42 634
- материали и резервни части	14 422	12 478	12 066	12 331	12 601	12 877	13 159	13 448
- външни услуги	32 808	28 639	27 187	27 766	28 358	28 963	29 581	30 214
- други разходи	10 214	9 955	9 579	9 783	9 991	10 204	10 421	10 458
- инфраструктурни такси	44 548	34 500	31 682	31 682	31 267	30 997	30 997	30 794
- други услуги от НК "ЖИ"	5 481	6 653	3 349	3 202	3 272	3 344	3 418	3 493
- данък печалба	1 000	200	200	200	200	200	200	200
- ДДС за внасяне	7 047	946	147	190	195	201	208	215
- финансови разходи	1 150	436	300	300	300	300	300	300
- просрочени задължения	3 641	4 171	714	120	120	120	120	120
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(134 689)**	**(129 688)**	**(131 724)**	**(132 359)**	**(130 898)**	**(130 010)**	**(132 567)**	**(132 760)**
Б. Парични потоци от инвестиц. д-ст								
постъпления	20 420	126 179	28 774	6 210	5 806	3 434	2 450	955
- продажби на активи, недвижими имоти, скрап	10 734	11 262	5 700	6 210	5 806	3 434	2 450	955
- продажба на дялове в БДЖ ТП ЕООД	**-**	**108 000**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
плащания в т.ч.	35 672	74 626	70 615	69 507	76 418	67 057	68 964	46 402
- доставка на нови вагони, ЕМВ, ДМВ и локомотиви	-	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
- инвестиции	6 424	17 440	18 140	17 340	24 840	18 040	21 600	500
Нетен паричен поток от инвест. дейност (Б)	**(15 252)**	**51 554**	**(41 841)**	**(63 297)**	**(70 612)**	**(63 623)**	**(66 514)**	**(45 447)**
В. Парични потоци от фин. дейност								
постъпления	-	1 381	1 798	1 754	1 711	1 668	1 624	1 581
плащания	102 889	136 076	81 947	17 960	17 715	57 737	-	-
- главници	91 054	131 709	79 748	16 920	16 920	16 921	-	-
- лихви	11 835	3 993	1 825	666	421	176	-	-
- главница	-	374	374	374	374	19 217	-	-
Нетен паричен поток от фин. д-ст (В)	**(102 839)**	**(134 682)**	**(80 149)**	**(16 206)**	**(16 004)**	**(56 069)**	**1 624**	**1 581**
Изменение през периода (А+Б+В)	(243 490)	(206 506)	(227 933)	(205 227)	(185 543)	(207 765)	(188 469)	(142 269)
Финансирания	**250 000**	**232 288**	**234 568**	**237 197**	**227 480**	**216 754**	**222 826**	**226 859**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**180 000**	**175 888**	**177 568**	**181 397**	**183 121**	**186 754**	**192 826**	**196 859**
- капиталови трансфери от ДБ	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**	**30 000**
- капиталов трансфер от ДБ за анул. на задълж.	**40 000**	**26 400**	**27 000**	**25 800**	**14 359**	**-**	**-**	**-**
- Получаване на помощ за оздравяване (riskue aid)	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Изменение след финансирания	6 510	25 782	6 635	31 970	41 937	8 989	34 357	84 590
- минимален оперативен резерв	700	700	500	500	500	500	500	500
Парични средства в края на периода (А+Б+В)	**5 810**	**25 082**	**6 135**	**31 470**	**41 437**	**8 489**	**33 857**	**84 090**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

6. <u>ОПТИМИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ</u> – без сключване на споразумение за разсрочване на дълга към кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД.

6.1. Основни оперативни и финансови показатели на консолидирана база на „Холдинг БДЖ” ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

В следващата таблица са представени прогнозните основни оперативни и финансови показатели на **консолидирана база** на „Холдинг БДЖ” ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

Таблица 36: **Основни ключови показатели на „Холдинг БДЖ” ЕАД Група**

хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Финансови показатели								
Приходи - Общо	381 971	390 653	257 682	262 923	267 809	272 587	274 150	282 851
в т. ч. Приходи от продажби	201 971	214 715	80 885	83 368	87 827	92 688	97 531	103 075
Финансиране по договор за ЗОУ от ДБ	180 000	175 938	176 797	179 555	179 982	179 899	176 619	179 776
Оперативни разходи	327 909	349 335	214 035	212 974	214 021	214 592	216 313	221 081
EBITDA	**54 063**	**41 317**	**43 647**	**49 949**	**53 788**	**57 995**	**57 837**	**61 770**
Приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ	32 433	11 131	11 065	11 040	27 785	37 949	45 952	53 949
Разходи за амортизации	105 908	63 110	62 046	64 726	84 307	97 800	101 541	112 136
EBIT	**-19 412**	**-10 662**	**-7 334**	**-3 737**	**-2 734**	**-1 856**	**2 248**	**3 583**
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	**11 165**	**12 672**	**20 440**	**7 950**	**2 932**	**3 480**	**2 489**	**1 873**
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	18 816	16 666	23 980	9 259	11 883	3 935	2 874	2 048
Себестойност на продадени ДМА и КМА	-7 652	-3 994	-3 540	-1 309	-8 951	-455	-385	-175
Финансови приходи/разходи	-9 468	-4 202	-1 281	14	-29	-72	-116	-159
Печалба преди данъци	**-17 715**	**-2 191**	**11 825**	**4 227**	**169**	**1 552**	**4 621**	**5 297**
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собств."	**6 015**	**11 559**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Брутен прих. от прод. на активи "дълг срещу собств."	12 532	18 650	0	0	0	0	0	0
Себестойност на продадени активи "дълг срещу собств."	-6 517	-7 091	0	0	0	0	0	0
Нетна печалба	**-11 700**	**9 368**	**11 825**	**4 227**	**169**	**1 552**	**4 621**	**5 297**
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	**94 208**	**72 478**	**73 871**	**68 953**	**84 476**	**99 352**	**106 162**	**117 433**
Баланс								
Собствен капитал	322 735	371 063	470 086	474 313	474 483	476 035	480 656	485 953
Нетни активи	390 282	373 076	471 719	475 743	475 710	477 061	481 479	486 575
Активи	874 930	719 473	729 595	784 160	821 407	849 208	863 377	871 061
Задлъжнялост	458 192	204 150	63 314	61 692	63 555	64 752	63 253	61 589
Обемни показатели								
Средносписъчен брой на персонала за производителност	9 446	5 675	5 087	4 987	4 862	4 712	4 637	4 587
Производителност на 1 лице от персонала	371	375	354	366	391	421	447	470
Превозени пътници (хил.)	25 000	25 270	25 270	25 290	26 040	26 870	27 700	28 530
Превозени тонове (хил.)	8 500	1 311						
Приведени тонкилометри (млн.)	3 504	2 126	1 800	1 825	1 901	1 985	2 071	2 157
Коефициенти за:								
Рентабилност								
нетен марж	-0,03	0,02	0,05	0,02	0,00	0,01	0,02	0,02
на собствения капитал (EBIT/собствен капитал)	-0,06	-0,03	-0,02	-0,01	-0,01	0,00	0,00	0,01
на нетните активите (EBIT/нетни активи)	-0,05	-0,03	-0,02	-0,01	-0,01	0,00	0,00	0,01
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,56	0,79	0,55	0,59	0,47	0,45	0,44	0,47
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,57	0,82	0,57	0,61	0,48	0,45	0,45	0,47

хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Задлъжнялост								
дълг/собствен капитал - financial gearing	142%	55%	13%	13%	13%	14%	13%	13%
дълг/ активи	52%	28%	9%	8%	8%	8%	7%	7%
Ликвидност								
обща ликвидност	0,44	1,07	4,07	5,51	4,03	3,71	3,79	4,32
бърза ликвидност	0,33	0,95	3,66	5,09	3,58	3,24	3,30	3,80
абсолютна ликвидност	0,02	0,18	0,10	0,46	0,80	1,23	1,61	2,43

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Приходите от продажби намаляват от 201 971 хил. лв. през 2015 г. на 103 075 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 98 896 хил. лв. или 49%. Намалението се дължи на продажбата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД през 2016г.

Компенсациите по Договора с държавата намаляват от 180 000 хил. лв. през 2015 г. на 179 776 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 224 хил. лв. или 0,1%.

Оперативните разходи намаляват от 327 909 хил. лв. през 2015 г. на 221 081 хил. лв. през 2022 г., т.е. намалението е 106 827 хил. лв. или 33%. През 2019 г. е разчетено увеличение на работните заплати с 4,8%, същевременно разходите за електроенергия са намалени с 5% вследствие на доставените влакове от ново поколение през периода.

EBITDA – Оперативна печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации се увеличава от 54 063 хил. лв. през 2015 г. на 61 770 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 7 707 хил. лв. или 14%. Подобряването на EBITDA се дължи на по-високия темп на намаление на разходите от този на намаление на приходите.

Нетният финансов резултат се увеличава от загуба 11 700 хил. лв. през 2015 г. на печалба 5 297 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 16 997 хил. лв. или 145%.

В приходи от амортизиране на други финансирания от ДБ са разчетени средства, съответстващи на амортизациите на новите спални вагони и доставените влакове от ново поколение и шинобуси.

Свободният паричен поток се увеличава от 94 208 хил. лв. през 2015г. на 117 433 хил. лв. през 2022 г., т.е. увеличението е 23 225 хил. лв. или 25%. Увеличението е в резултат на увеличените амортизации и формирания положителен финансов резултат.

Нарастване на ДМА – Отчетната стойност на ДМА в периода се увеличава от доставените влакове от ново поколение, шинобуси, извършените капитализирани ремонти на тягов и подвижен състав и други инвестиции.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/ – Задлъжнялостта намалява от 458 192 хил. лв. към 31.12.2015 г. на 61 589 хил. лв. към 31.12.2022 г., т.е. намалението е 396 603 хил. лв. или 87%.

Собственият капитал се увеличава от 322 735 хил. лв. към 31.12.2015 г. на 485 953 хил. лв. в края на 2022 г., т.е. увеличението е 163 218 хил. лв. или 51%. Увеличението на собствения капитал е в резултат на получаване на помощ за оздравяване (rescueaid), капиталов трансфер от ДБ за анулиране на задължения и разчетената печалба за периода.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството се увеличава от -0,03 през 2015 г. на 0,02 през 2022 г., т.е. увеличението е 161%.
- Рентабилност на собствения капитал (EBIT/собствен капитал) се увеличава от -0,06 през 2015 г. на 0,01 през 2022 г., т.е. увеличението е 112%.
- Рентабилност на нетните активи (EBIT/нетни активи) се увеличава от -0,05 през 2015 г. на 0,01 през 2022 г., т.е. увеличението е 115%.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) се намалява от 0,56 през 2015 г. на 0,47 през 2022 г., т.е. намалението е 17%.
- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) се намалява от 0,57 през 2015 г. на 0,47 през 2022 г., т.е. намалението е 16%.

Коефициентите за рентабилност трайно се подобряват. Обръщаемостта на активите се влошава вследствие на продажбата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

Задлъжнялост

- Дълг/собствен капитал (financialgearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, намалява от 142% през 2015 г. на 13% през 2022 г., т.е. намалението е 91%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, намалява от 52% през 2015 г. на 7% през 2022 г., т.е. намалението е 86%.

Задлъжнялостта на дружеството се подобрява от увеличението на свободния паричен поток и плащането на част от задълженията.

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност се увеличава от 0,44 през 2015 г. на 4,32 през 2022 г., т.е. увеличението е 891%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност се увеличава от 0,33 през 2015 г. на 3,80 през 2022 г., т.е. увеличението е 1057%.
- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност се увеличава от 0,02 през 2015 г. на 2,43 през 2022 г., т.е. увеличението е 13763%.

Коефициентите за ликвидност се подобряват през 2022 г. и са със стойности над 1.

Изводи:

- Производителността на **1 лице от персонала** (приведени тонкм/на средносписъчен брой на персонала) се увеличава от 371 хил. приведени тонкм през 2015 г. на 470 хил. приведени тонкм през 2022 г., т.е. увеличението е 27%.
- При този сценарий е видно, че „Холдинг БДЖ" ЕАД ще трябва да **получи помощ за оздравяване (riskue aid) в размер на 21 199 хил. лв. през 2017 г.** след продажбата на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за обслужване на кредитите без разсрочване.
- В паричния поток са разчетени и финансирания за „капиталови трансфери от държавния бюджет" за анулиране на задълженията за **периода 2015 – 2017 г. в размер на 172 000 хил. лв.**

6.2. Допускания и параметри на заложените за 2016 - 2022 г. плащания към финансовите кредитори и недостиг, който да се покрие чрез допълнителна държавна помощ под формата на нотифицирана от ЕК мярка „Rescue aid

При „Оптимистичния сценарий" отново е допуснато, че поне едно от важните условия ще се сбъдне, а именно **ще бъде приватизирано „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, но пък няма да бъде постигнато споразумение с кредиторите на компанията**.

*Забележка:*На пръв поглед в това допускане има известен парадокс – „оптимистичен сценарий" за очакваните резултати от дейността на Групата се комбинира с „междинен вариант" за сбъдване/не сбъдване на двете важни условия (приватизация/разсрочване). Ръководството на Групата е избрало този подход, тъй като счита за много малко вероятно и нереалистично всички променливи да придобият в бъдеще най-благоприятните възможни стойности едновременно и поради тази причина е възприело по-консервативен подход.

В този случай отново изплащането на задълженията към кредиторите ще трябва да се случи в кратък период от време до края на 2017 г., но все пак постъпленията от приватизацията на дъщерното дружество значително ще намалят необходимата допълнителна финансова помощ за решаване на проблема със свръхзадлъжнялостта на Групата – в този вариант ще са необходими малко над 193 млн. лв. (в сумата са включени и предвидените в бюджета за 2015 г. 40 млн. лв.)

Забележка: Евентуално, необходимата сума би могла да бъденамалена, ако се намери поне частично рефинансиране от пазара, което обаче в условията на много ниската кредитна репутация на „Холдинг БДЖ" ЕАД е абсолютно нереалистично.

В следващата таблица е представена информация за заложените плащания към финансовите кредитори на „Холдинг БДЖ" ЕАД от 2016 г. нататък при настоящите допускания:

Парични потоци - ОПТИМИСТИЧЕН СЦЕНАРИЙ
свързани с възможностите за обслужване на дългосрочните кредити на „Холдинг БДЖ" ЕАД
без сключване на споразумения за разсрочване на дълга и с приватизация
на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД

Таблица 37 **(в лева)**

години	свободен паричен поток от основна дейност	движимо/ недвижимо имущество	приватизация на БДЖ ТП ЕООД	реализация на заложено обезпечение - 3405 бр. тов.вагони	Общо за "ХБДЖ" ЕАД	Държавна помощ за анулиране на дългове към кредитори	плащания за лихви	плащания за главници	общо изходящ паричен поток	Недостиг на средства, които трябва да се финансират по мярката „Rescue aid"
2016	20 725 000	6 843 632	108 000 000	2 400 000	137 968 632	66 000 000	10 770 009	159 754 167	170 524 176	33 444 456
2017	12 818 000	2 000 000	-	15 765 750	30 583 750	66 000 000	21 206 124	130 021 429	151 227 554	-54 643 804
общо	**33 543 000**	**8 843 632**	**108 000 000**	**18 165 750**	**168 552 382**	**132 000 000**	**31 976 134**	**289 775 596**	**321 751 730**	**-21 199 348**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Допускания:

1. Текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfW и II облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в т. ч. и пропорционалния размер на просрочената главница за периода.
2. Продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за периода 2016 – 2017 г.
По схемата „дълг срещу собственост" е планирано погасяване на задължения на дружеството към МФ - ЧДВ, чрез прехвърляне в собственост на 41 броя урегулирани поземлени имоти, находящи се в гр. София, ж.к. Фондови жилища, в общ размер на 6 843 632 лв.
3. С реализирания приход от бъдещата продажба на 3 405 броя товарни вагони, ще бъдат погасени текущи вноски по главницата по Втори облигационен заем.
4. За периода 2016– 2017 г. „Холдинг БДЖ" ЕАД получава от Държавния бюджет остатъка от капиталовия трансфер по мярката за анулиране на задължения на дружеството преди присъединяване на РБългария към ЕС в общ размер на 142 млн. лв.
5. В планираните плащания за посочения период е включено разплащане на „Холдинг БДЖ" ЕАД към Министерството на финансите - Частни държавни вземания, формирани в резултат на активирана държавна гаранция за изплащане на задължения по заеми към Европейската банка за възстановяване и развитие и Международната банка за възстановяване и развитие в общ размер на 32 179 хил. лв.
6. Направено е допускане, че поради не постигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015г. на основание влезли в сила осъдителни решения през 2013г. на Върховния съд в Лондон.

Таблица 38: **Прогнозен отчет за приходите и разходите за 2015 – 2022 г.** (хил. лева)

показатели, хил. лева	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Нетни приходи от продажби	191 015	100 010	75 626	77 987	82 322	87 056	91 758	97 178
на външни клиенти	191 015	100 010	75 626	77 987	82 322	87 056	91 758	97 178
превоз на пътници	68 129	73 701	75 626	77 987	82 322	87 056	91 758	97 178
в т.ч. Компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062
превоз на товари	122 886	26 309	0	0	0	0	0	0
Други приходи	10 956	114 705	5 259	5 381	5 505	5 632	5 773	5 897
от външни клиенти	10 956	6 705	5 259	5 381	5 505	5 632	5 773	5 897
от приватизация на ТП	0	108 000	0	0	0	0	0	0
Приходи от финансирания	180 000	175 938	176 797	179 555	179 982	179 899	176 619	179 776
Приходи от финсирания по ЗОУ	180 000	175 938	176 797	179 555	179 982	179 899	176 619	179 776
Приходи общо	**381 971**	**390 653**	**257 682**	**262 923**	**267 809**	**272 587**	**274 150**	**282 851**
Разходи за основна дейност	**327 909**	**349 335**	**214 035**	**212 974**	**214 021**	**214 592**	**216 313**	**221 081**
материали	14 563	12 569	12 031	12 295	12 565	12 841	13 122	13 410
Горива	22 578	10 585	9 218	9 555	10 036	10 111	10 483	10 869
ел. енергия	60 729	46 052	42 342	43 557	38 840	37 126	36 536	34 918
топлоенергия	423	386	378	385	392	400	407	415
външни услуги в т. ч.	85 156	77 658	70 218	71 040	72 815	74 220	76 051	77 917
- услуги	34 126	28 915	27 336	27 915	30 385	32 116	34 049	35 996
- инфраструктурни такси	44 548	34 460	31 682	31 682	30 739	30 340	29 979	29 633
- други услуги от НК "ЖИ"	5 372	6 340	3 313	3 382	3 452	3 344	3 418	3 493
заплати	99 113	57 118	51 562	51 307	53 254	54 777	57 215	60 072
социални осигуровки и надбавки	29 279	17 061	15 385	15 275	15 871	16 334	17 083	17 961
- други разходи	23 686	131 715	17 482	14 153	13 679	13 892	10 421	10 458
***бал.ст-ст на инвестицията в БДЖ ТП ЕООД**	0	**110 306**	0	0	0	0	0	0
лихви просрочени плащания, в т.ч.:	8 426	6 934	3 533	0	0	0	0	0
МФ-ЧДВ за изплатени заеми с държавна гаранция	2 704	2 694	1 928	0	0	0	0	0
лихва просроачие Втори обл. Заем - 8%	5 582	4 100	1 465	0	0	0	0	0
обезценка на активи	3 276	4 383	4 370	4 370	3 688	3 688	0	0
суми с корективен характер	-7 618	-3 808	-4 581	-4 593	-3 431	-5 109	-5 004	-4 939
EBITDA	**54 063**	**41 317**	**43 647**	**49 949**	**53 788**	**57 995**	**57 837**	**61 770**
Приходи от амортизиране на други финанс. от ДБ	32 433	11 131	11 065	11 040	27 785	37 949	45 952	53 949
Амортизации	105 908	63 110	62 046	64 726	84 307	97 800	101 541	112 136
EBIT	**-19 412**	**-10 662**	**-7 334**	**-3 737**	**-2 734**	**-1 856**	**2 248**	**3 583**
Брутни приходи от продажба на ДМА и КМА	18 816	16 666	23 980	9 259	11 883	3 935	2 874	2 048
Себестойност на продадените ДМА и КМА	-7 652	-3 994	-3 540	-1 309	-8 951	-455	-385	-175
финансови приходи	567	474	418	314	271	228	184	141
финансови разходи	10 035	4 675	1 699	300	300	300	300	300
Счетоводна печалба (загуба)	**-17 715**	**-2 191**	**11 825**	**4 227**	**169**	**1 552**	**4 621**	**5 297**
брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	12 532	18 650	0	0	0	0	0	0
себестойност на продадените активи по схемата "дълг срещу собственост"	-6 517	-7 091	0	0	0	0	0	0
Печалба (загуба)	**-11 700**	**9 368**	**11 825**	**4 227**	**169**	**1 552**	**4 621**	**5 297**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Таблица 39 Прогнозен баланс за 2015 – 2022 г. (хил. лева)

АКТИВ, хил. лева	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
А. Дълготрайни активи								
I. Дълготрайни материални активи	673 399	475 940	454 039	428 767	555 686	599 142	614 183	595 999
II. Дълготрайни нематер. активи	477	1 175	2 165	3 165	3 665	4 165	4 665	5 165
III. Дългосрочни финан. активи	3 861	14 944	13 504	12 064	10 624	9 184	7 744	6 304
IV. Търговска репутация								
V. Разходи за бъдещи периоди	-	-	-	-	-	-	-	-
Общо по раздел А (I+II+III+IV+V)	**677 737**	**492 059**	**469 708**	**443 997**	**569 976**	**612 492**	**626 593**	**607 468**
Б. Краткотрайни активи								
I. Краткотрайни материални запаси	42 019	25 780	25 727	25 672	28 131	30 131	30 931	31 731
II. Краткосрочни вземания	119 748	152 850	217 777	276 822	171 536	126 209	103 570	81 931
III. Краткосрочни финансови активи	1 845	1 845	1 845	1 845	1 845	1 845	1 845	1 845
IV. Парични средства	6 844	36 389	5 999	27 819	49 920	78 531	100 438	148 086
V. Разходи за бъдещи периоди								
Общо по раздел Б(I+II+III+IV+V)	**170 456**	**216 864**	**251 348**	**332 158**	**251 432**	**236 716**	**236 784**	**263 593**
В. АКТИВИ ДЪРЖАНИ ЗА ПРОДАЖБА	26 736	10 550	8 539	8 005	-	-	-	-
СУМА НА АКТИВА (раздели А+Б+В)	**874 930**	**719 473**	**729 595**	**784 160**	**821 407**	**849 208**	**863 377**	**871 061**

ПАСИВ, хил. лева	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
А. Собствен капитал								
I. Основен капитал	68 950	134 950	222 149	222 149	222 149	222 149	222 149	222 149
II. Резерви	529 031	394 226	394 226	394 226	394 226	394 226	394 226	394 226
III. Финансов резултат	(275 246)	(158 113)	(146 289)	(142 062)	(141 892)	(140 340)	(135 719)	(130 422)
Общо по раздел А (I+II+III)	**322 735**	**371 063**	**470 086**	**474 313**	**474 483**	**476 035**	**480 656**	**485 953**
Б. Дългосрочни пасиви								
I. Дългосрочни задължения	67 548	2 013	1 632	1 430	1 228	1 026	824	622
II. Приходи за бъдещи периоди	-	-	-	-	-	-	-	-
Общо по раздел Б (I+II)	**67 548**	**2 013**	**1 632**	**1 430**	**1 228**	**1 026**	**824**	**622**
В. Краткосрочни пасиви								
I. Краткосрочни задължения	390 644	202 137	61 682	60 262	62 327	63 726	62 429	60 967
II. Приходи за бъдещи периоди и финансирания	94 004	144 260	196 195	248 155	283 370	308 421	319 469	323 520
Общо по раздел В (I+II)	**484 647**	**346 397**	**257 877**	**308 417**	**345 697**	**372 147**	**381 898**	**384 487**
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В)	**874 930**	**719 473**	**729 595**	**784 160**	**821 407**	**849 208**	**863 378**	**871 061**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

Таблица 40 **Прогнозен паричен поток за 2019 – 2022 г.**

хил. лева	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Парични средства в началото на периода	9 290	6 422	36 332	5 942	27 763	49 863	78 474	100 382
А. Парични потоци от основна д-ст								
постъпления	**206 449**	**109 698**	**84 209**	**86 701**	**91 169**	**96 039**	**100 891**	**106 446**
- от превоз на пътници	51 954	57 526	59 451	61 812	66 147	68 994	73 696	79 116
- от превоз на товари	124 698	26 309	-	-	-	-	-	-
- компенсации	16 175	16 175	16 175	16 175	16 175	18 062	18 062	18 062
- други приходи	9 391	6 398	5 304	5 428	5 554	5 683	5 826	5 952
Плащания	**341 026**	**238 188**	**213 912**	**215 810**	**216 386**	**218 643**	**223 957**	**228 671**
- за персонал	130 531	74 178	66 948	66 582	69 125	71 111	74 298	78 034
- гориво	22 578	10 585	9 218	9 555	10 036	10 111	10 483	10 869
- ел. енергия	61 166	46 453	42 736	43 959	39 250	37 546	36 963	35 355
- топлоенергия	16	17	18	19	20	21	23	24
- материали и резервни части	14 422	12 603	12 066	12 331	12 601	12 877	13 159	13 448
- външни услуги в т. ч.	32 808	28 689	27 187	27 766	30 236	31 967	33 899	35 847
- инфраструктурни такси	44 548	34 460	31 682	31 682	30 739	30 340	29 979	29 633
- други услуги от НК "ЖИ"	5 481	6 376	3 349	3 418	3 488	3 344	3 418	3 493
- финансови разходи	1 150	436	300	300	300	300	300	300
- просрочени задължения	3 641	3 705	714	120	120	120	120	120
Нетен паричен поток от основна дейност (А)	**(134 577)**	**(128 489)**	**(129 702)**	**(129 109)**	**(125 217)**	**(122 605)**	**(123 066)**	**(122 225)**
Б. Парични потоци от инвестиц. д-ст								
постъпления	**20 420**	**124 667**	**23 981**	**9 259**	**11 883**	**3 935**	**2 874**	**2 048**
- продажби на неоперативни активи, скрап, недвиж. имоти	10 734	11 437	5 700	6 210	6 269	3 935	2 874	2 048
- продажба на дялове в БДЖ ТП ЕООД	-	108 000	-	-	-	-	-	-
Плащания	**35 672**	**107 990**	**103 323**	**102 639**	**109 259**	**97 286**	**93 143**	**71 532**
- доставка на нови вагони, ЕМВ, ДМВ и локомотиви	-	63 000	63 000	63 000	63 000	63 000	57 000	58 000
- инвестиции	6 424	17 440	18 140	17 340	24 840	18 040	21 600	500
- ремонт на вагони в заводи	17 872	13 837	12 918	12 743	12 960	7 836	5 639	4 157
- ремонт на локомотиви	8 800	5 318	4 408	4 699	3 602	3 553	4 047	4 017
- други инвестиции	436	4 857	4 857	4 857	4 857	4 857	4 857	4 858
Нетен паричен поток от инвест. д-ст (Б)	**(15 252)**	**16 678**	**(79 342)**	**(93 380)**	**(97 376)**	**(93 351)**	**(90 269)**	**(69 484)**
В. Парични потоци от финан. дейност								
постъпления	-	1 381	1 798	1 754	1 711	1 668	1 624	1 581
Плащания	102 889	164 610	150 140	-	-	-	-	-
- главници	91 054	153 537	108 683	-	-	-	-	-
- лихви	11 835	10 700	5 257	-	-	-	-	-
- главница	-	373	20 338	-	-	-	-	-
- лихви	-	-	15 862	-	-	-	-	-
Нетен паричен поток от финансова дейност (В)	**(102 839)**	**(163 217)**	**(148 342)**	**1 754**	**1 711**	**1 668**	**1 624**	**1 581**
Изменение през периода (А+Б+В)	**(243 378)**	**(268 606)**	**(321 054)**	**(214 793)**	**(193 119)**	**(164 425)**	**(133 238)**	**(89 747)**
Финансирания	**250 000**	**304 938**	**326 996**	**242 555**	**242 982**	**242 899**	**233 619**	**237 776**
- компенсации за пътнически превози (субсидии)	**180 000**	**175 938**	**176 797**	**179 555**	**179 982**	**179 899**	**176 619**	**179 776**
- капиталови трансфери от ДБ	**30 000**	**63 000**	**63 000**	**63 000**	**63 000**	**63 000**	**57 000**	**58 000**
- капиталов трансфер от ДБ за анулиране на задължения	**40 000**	**66 000**	**66 000**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
- Получаване на помощ за оздравяв. (riskue aid)	**-**	**-**	**21 199**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Изменение след финансирания	**6 622**	**36 332**	**5 942**	**27 762**	**49 863**	**78 474**	**100 381**	**148 029**
- минимален оперативен резерв	700	700	500	500	500	500	500	500
Парични средства в края на периода (А+Б+В)	**5 922**	**35 632**	**5 442**	**27 262**	**49 363**	**77 974**	**99 881**	**147 529**

Източник: „Холдинг БДЖ" ЕАД

D. Обобщение на нуждата от финансиране при различните сценарии и варианти

На база на сценариите и вариантите в бизнес плана на групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД са изчислени нуждите на Групата от допълнително финансиране от държавата.

Тези нужди са обобщени в следната таблица, която описва собствения принос на дружествата, вече одобрената държавна помощ за погасяване на дългове към кредитори, планираните плащания и необходимостта от допълнително финансиране от държавата.

Таблица 41: Обобщение на нуждата от допълнително финансиране на групата на „Холдинг БДЖ" ЕАД

Сценарии →	**Песимистичен**	**Реалистичен вариант 1**	**Реалистичен вариант 2**	**Реалистичен вариант 3**	**Реалистичен вариант 4**	**Оптимистичен**
Парични потоци ↓	Без прод. ТП Без разсрочв.	Без прод. ТП Без разср.	С прод. ТП Без разср.	Без прод. ТП С разсрочв.	С прод. ТП С разсрочв.	С прод. ТП Без разср.
1. От основна дейност	29,984,000	34,453,000	33,543,000	89,177,000	87,213,000	33,543,000
2. От продажби на недв. имущество	6,843,632	11,343,632	9,843,632	11,343,632	11,343,632	8,843,632
3. От приватизация на БДЖ-ТП ЕООД	0	0	108,000,000	0	108,000,000	108,000,000
4. От продажба на зал. обезпечение на 3045 тов. вагони	18,165,750	18,165,750	18,165,750	18,165,750	18,165,750	18,165,750
5. Общо за Групата (1 + 2 + 3 + 4)	54,993,382	63,962,382	169,552,382	118,686,382	224,722,382	168,552,382
6. От одобрена държ. помощ за плащания към кредитори	132,000,000	132,000,000	132,000,000	132,000,000	93,558,574	132,000,000
7. За плащания на лихви	38,331,945	38,229,064	32,045,812	37,409,304	28,505,360	31,976,134
8. За плащания на главници	289,775,596	289,775,596	289,775,596	289,775,596	289,775,596	289,775,596
9. Общо плащания (7 + 8)	328,107,541	328,004,661	321,821,408	327,184,900	318,280,956	321,751,730
10 . Необходимост от допълнително финансиране от държавата (9 – 5 – 6)	**141,114,159**	**132,042,279**	**20,269,026**	**76,498,518**	**0**	**21,199,348**

Мениджърският екип на БДЖ ще работи за постигане на параметрите, заложени в **реалистичния сценарий с вариант 4, реалистични пазарни допускания, с продажба на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД и с разсрочване на кредитите**.

Изключително важно е да отбележим, че всички заложени мерки трябва да бъдат внедрени, за да се осигури успехът на този план. Между тях има важни взаимовръзки и синергии, които ще се нарушат, ако някоя мярка бъде отменена, защото е непопулярна или прекалено болезнена.

Успехът на плана зависи и от решителното съдействие от страна на следните институции и организации:

Политическите партии трябва да постигнат стабилен консенсус за поставяне на приоритет върху железопътния сектор в унисон с транспортната политика на Европейската комисия. Правителствата, които те излъчват, е необходимо да имат консистентно отношение към дружеството и да подкрепят стратегията, която трябва да се налага последователно и независимо от изборните резултати.

Социалните партньори (синдикалните организации в жп сектора) трябва да погледнат трезво на сериозните финансови проблеми на дружеството и да подходят като бизнес партньор на ръководството при предстоящите тежки управленски решения. Тяхното съдействие е нужно, за да бъде изработен нов Колективен трудов договор (КТД), който да постави бизнеса на здрава основа и да позволи рестартирането на дълбоките реформи.

Кредиторите трябва да спомогнат за договарянето на погасителен план, който няма да подложи на риск успеха на стратегията и бизнес плана на Групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД. Те трябва да подкрепят решителните мерки на управленския екип за оздравяване на дружеството, защото именно тези мерки ще генерират свеж паричен поток и ще отключат пълния бизнес потенциал на компанията.

Европейската комисия също може да има ключов принос, като одобри нотификацията за държавна помощ, която ще се използва за наложителна финансова подкрепа на дружеството.

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, заедно с **общините**, трябва да изработи единна Национална транспортна схема, която да определи баланса между железопътен и автомобилен транспорт на национално, областно и общинско ниво. МТИТС трябва да одобри предложените структурни промени в железопътния сектор за прехвърляне на гаровата маневрена и гаровата ревизорна работа към Национална компания „Железопътна инфраструктура”, за балансиране на ролите и функциите на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и на НК „ЖИ”, законодателни предложения с цел повишаване събираемостта на приходите при пътувания с железопътен транспорт и ограничаване на безбилетните пътувания и за изменения в Договора за извършване на обществени превозни услуги.

Национална компания „Железопътна инфраструктура” трябва да положи максимални усилия за бързо завършване на закъсняващите с години ремонтни дейности по жп инфраструктурата в страната и да ускори инвестициите си в ключови трасета.